

Prosjekt: Aktuell radiodokumentar

Journalister: Kaja Frøysa, Kjell Vesje, Caroline Rugeldal

Publikasjon: NRK

Publisert: Oktober 2004

Medium: Radio

Tema: Skattejuks i drosjenæringen

SKATTEJUKS FOR EN HALV MILLIARD



Drosjeiere i norgeshistoriens største skattesvindel

Metoderapport til Skup 2004

NRK Fakta

Innledning

Dette programmet var et pilotprosjekt for NRK Fakta. Vi var tre journalister fra tre forskjellige redaksjoner i NRK som fikk i oppdrag av Fakta-ledelsen å lage et program med arbeidstittel "Aktuell radiodokumentar" – et slags Brennpunkt på radio. Det finnes i dag ingen redaksjoner i Norge som driver med undersøkende radiodokumentar, så vårt prosjekt fikk plass under vingene til Radiodokumentaren i NRK. Vi fikk fire uker på oss til å lage en halv times dokumentar, så det hastet med å komme i gang. Programmet var allerede satt opp på sendeskjema en måned senere, den 30.10.04. Blant flere ideer til det som kunne bli gode program, syntes vi den mest spennende var historien om skattebedrageriet i drosjenæringen i hovedstaden. Vi bestemte oss for at dette var historien vi ville fortelle, selv om vi på det tidspunktet ikke visste at omfanget var så stort som det senere skulle vise seg å være.

1. NAVN PÅ OSS SOM LAGET PROGRAMMET

Journalister:

Kjell Vesje fra NRK Østlandssendingen, Caroline Rugeldal fra NRK Nydi radio og Kaja Frøysa fra NRK Fakta radio.

Konsulent: Berit Hedemann.

Redaktør: Vibeke Haug / Ole Hedemann.

2. TITTEL PÅ PROSJEKTET

Skattejuks for en halv milliard – drosjeeiere i norgeshistoriens største skattesvindel.

3. HVOR OG NÅR BLE SAKEN PUBLISERT?

Saken ble publisert i Radiodokumentarens sendetid på NRK P2 lørdag morgen 30.10.04, og med reprise søndag ettermiddag 19.30.

4. REDAKSJON OG REDAKSJONENS ADRESSE

NRK radiodokumentaren

NRK – OFFD FG21

0340 Oslo

5. KONTAKTPERSONER

Kaja Frøysa: 23049024/ 91852418

Kjell Vesje: 22808256/ 92094144

6. REDEGJØRELSE FOR ARBEIDET

a) NÅR OG HVORDAN KOM ARBEIDET I GANG?

Hva visste vi på forhånd?

Denne historien begynner egentlig i juni 2003 da Økokrim og likningsmyndighetene gikk til aksjon mot drosjenæringen i Oslo. De ringte fra skjult nummer til flere hundre sjåførere og eiere, og beordret dem til umiddelbart å møte opp på det som kalles sirkustomta på Tøyen i Oslo. Myndighetene beslagla kvitteringer og utskrifter fra det siste skiftet sjåførene hadde kjørt. Bakgrunnen for aksjonen var mistanke om storstilt skattebedrageri i drosjenæringen. Alt dette visste vi, så hvorfor skulle vi interessere oss for denne saken?

Vi visste at drosjenæringen hadde hatt en stor opprydning for å bli kvitt svart kjøring, så vi ville finne ut hvordan det likevel hadde vært mulig å jukse for flere hundre millioner uten at det hadde blitt avslørt av rare kvitteringer eller defekte taksametre. Det var vårt utgangspunkt da vi startet arbeidet i oktober 2004.

b) HVA VAR DEN SENTRALE PROBLEMSTILLINGEN VED STARTEN AV PROSJEKTET?

Det som vekket vår interesse var at denne saken hadde preg av å være organisert i ett spesielt miljø. Vi ville finne ut hvordan det kunne la seg gjøre at flere hundre drosjeeiere hadde klart å lure unna store beløp innenfor det etablerte drosjemiljøet i hovedstaden. Dette handler altså ikke om piratkjøring, men drosjeeiere som kjører for de to største drosjeselskapene i Oslo. Som vanlige drosjeburere i hovedstaden trodde vi, som de fleste andre, at drosjesentralen til en hver tid har oversikt over hvor drosjene befinner seg og at det er hvit betaling, så lenge taksameteret går.

Hvordan er det da mulig å lure unna millionbeløp? Det var det sentrale spørsmålet vi ville ha svar på.

Vi synes saken også var interessant fordi det var flere likhetstrekk blant de mistenkte drosjeeierne. Vi hadde fått tips, blant annet fra anonyme drosjesjåførere, om at de aller fleste av de mistenkte drosjeeierne brukte samme regnskapsfører og at de fleste av dem var norsk-pakistanere. Fra en av tipserne fikk vi vite at han het Henry Amundsen og at han drev eget regnskapsfirma på Grunerløkka i Oslo. I skrivende stund er Økokrim ennå ikke ferdig med etterforskningen av saken mot regnskapsføreren, som sannsynligvis vil bli tiltalt for medvirkning til skattebedrageri.

Tollvesenet på Gardermoen har med jevne mellomrom razzia mot Pakistan Airlines på grunn av mistanke om smugling av svarte penger ut av landet. Høsten 2004 beslagla de over en million kroner på norsk-pakistanske drosjeeiere. Vi ville finne ut om noen av de samme drosjeeierne som stod på likningsmyndighetenes liste for mistanke om skattebedrageri også var tatt i tollen med større beløp skjult i bagasjen eller på kroppen.

Her var det altså mange tråder å nøste i, og for at radiolytteren skal ha mulighet til å henge med hele veien i et halv times sammensatt program, er det nesten en forutsetning å ha en hovedperson, en lytteren kan identifisere seg med og bli litt glad i. I jakten på denne hovedpersonen ville vi finne en som var representativ for de mistenkte drosjeeierne, altså at han var norsk-pakistaner og at han hadde bedratt staten for millioner. Samtidig ville vi ikke å drive ”pekefinger-journalistikk” ved å innfri alle potensielle fordommer mot norsk-pakistanske drosjeeiere. Vi ville at lytteren skulle kunne identifisere seg med ”skurken”, samtidig som han skulle målbære den delen av Oslos drosjeeiere som har drevet storstilt skattebedrageri.

c) BLE PROBLEMSTILINGEN ENDRET UNDERVEIS I PROSJEKTET?

Etter hvert som vi gravde oss dypere ned i materialet gikk det opp for oss at saken hadde et langt større omfang enn vi ante da vi begynte å jobbe med den. Tre offentlige etater, i tillegg til Økokrim, gransker saken parallelt fra hvert sitt ståsted: Likningskontoret, Rikstrygdeverket og Tollvesenet. Dette forsterket vårt inntrykk av at dette foregikk i ett spesielt miljø. Vi ville prøve å finne ut i hvor stor grad de samme navnene dukket opp på navnelistene som de tre etatene hadde. I intervjuet med regnskapsføreren fikk vi bekreftet at noen av hans kunder også hadde blitt pågrepet på Gardermoen, da de forsøkte å smugle svarte penger ut av landet. De opplysningene ble understøttet av Tollvesenet og Ligningskontoret. Rikstrygdeverket bekreftet dessuten at de hadde sammenholdt listene og at flere av de samme navnene dukket opp på både Likningskontorets liste over mistenkte drosjeeiere og trygdevesenets liste over mottakere av trygdepenger.

d) ORGANISERING AV ARBEIDET OG METODEBRUK

I utgangspunktet hadde vi bare to åpne og autoritative inngangskilder til saken: Oslo likningskontor og Økokrim. Vi startet dermed i motsatt ende av hva som er vanlig i undersøkende journalistikk. Vi hadde ingen lekkasjer eller avslørende fakta å gå ut fra. Våre kilder var utelukkende muntlige, og vi hadde ikke et eneste skriftlig dokument.

Derfor trengte vi kontakt med dem som visste hvordan dette skattejukset hadde foregått, og vi begynte jakten på drosjeeiere og -sjåførere. Målet var å få vite mer om hvordan dette jukset skjedde rent konkret. Vi ville også ha tak i sjåførere som kunne fortelle hva som skjedde under den store razziaen sommeren 2003, da opprullingen av saken startet. Helst ville vi ha en drosjeeier som lytterne kunne få sympati med og som vi kunne bruke som en rød tråd som bandt dokumentaren sammen.

Tradisjonelle kontakter duger (nesten) ikke

Dette arbeidet støtte på problemer: Våre kontakter i drosjemiljøet hadde ikke førstehåndskjennskap til jukset. De var, som oss, hvite i huden og født her i landet, mens de som sto bak jukset i all hovedsak var norsk-pakistanere. En av våre kontakter sto svært sentralt og fikk en hard straff forrige gang myndighetene ryddet opp i skattejuks i drosjenæringen, i 1993-94. Da var Oslos drosjeeiere stort sett norsk-nordmenn, mens norsk-pakistanerne var sjåførere. Og siden skattejuks ikke kan skje i større grad uten at eierne er involvert, så var det norsk-nordmenn som ble tatt og straffet i myndighetenes aksjon.

Nå, ti år senere, har de norsk-pakistanske sjåførene bedre økonomi og så lang ansiennitet i yrket at de også er blitt drosjeeiere. De har altså fått en "anledning" til å snyte på skatten som de ikke hadde før. Men da myndighetene ryddet opp i bransjen for ti år siden, presset de også gjennom nye taksametre i drosjene. Disse taksametrene er små datamaskiner som registrer kundeinntekter, kjørelengde, kilometerstand osv., og ble tatt i bruk for å gjøre det praktisk umulig å kjøre svart og jukse på skatten.

Hele den første uken gikk stort sett med til å bli bedre kjent med drosjemiljøet. Vi kjørte mye drosje, brukte mye tid i telefoner og i møter med kilder som ville gi oss litt, men ikke all informasjon vi trengte. I løpet av denne første uka fikk vi vite at drosjenes nye taksametre lot seg manipulere. Ved å produsere falske kvitteringer, såkalte skiftlapper, for antall kjørte kilometre og hvor mye penger drosjene hadde tjent, kunne inntekter holdes utenfor regnskapene. En regnskapsfører hadde spesialisert seg på å få disse svarte regnskapene til å se tilsynelatende korrekte ut. Han førte regnskapene for nær sagt alle de drosjeeierne som var i skattemyndighetenes søkelys. Og han hadde flere medhjelpere som hjalp ham med å lage de falske skiftlappene han trengte.

Kollegers kontakter duger (nesten) heller ikke

NRK er en stor organisasjon og vi begynte å snakke med kolleger som har innvandringsbakgrunn. Håpet var at de kunne sette oss i kontakt med kildene vi trengte.

Og vi kom i hvertfall litt nærmere. Blant annet oppnådde vi samtaler med flere tillitsvalgte i drosjenæringen. Disse kildene fortalte om en juksekultur som hadde bredt om seg de siste 4-5 årene. Først startet noen med å jukse med regnskapene, deretter fulgte andre etter. Det krever lange arbeidsdager og hardt arbeid for å kunne tjene rimelig bra som drosjesjåfør. Derfor slåss mange drosjeeiere om å få nok sjåførere til å kjøre for seg og det er fristende å ty til alternative metoder for å spe på litt på lønna.

Dette var nyttig informasjon, men de tillitsvalgte verken ville eller kunne sette oss i kontakt med noen som var direkte involvert. Vi fikk det samme svaret hver gang. De våget ikke. De ville ikke blande seg bort i saken fordi de var redde for konsekvensene. De fryktet represalier fra miljøet.

Gå rett på kildene – kjør drosje!

Fra dag én i prosjektet bestemte vi oss for å ta mest mulig drosje når vi skulle ut på oppdrag. Til og fra og ut på jobb snakket vi derfor med drosjesjåførere om problemer i næringen som en tilnærming til det vi egentlig var ute etter – skattejukset. Slik fikk vi i det minste direkte kontakt med dem vi jaktet på, siden langt de fleste sjåførene i dag er norsk-pakistanere og innvandrere.

En morgen hadde vi tur med en sjåfør som vi kan kalle "Muhammad". Han fortalte at han ikke fikk kjøre hvitt da han startet i bransjen for få år siden, mens eiere med tjue biler og fler hadde kø med sjåførere som ville kjøre svart.

"Muhammad" rådet oss til å snakke med en navngitt drosjeeier som han påsto lever med alarm og trusler i saken: "Alle vet at det var han som ga myndighetene de opplysningene de trengte for å sette i gang sin razzia og etterforskning." Bakgrunnen skal ha vært at denne personen sladret til likningsmyndighetene om alt han visste for selv å slippe best mulig unna skatteproblemer som han var havnet i på grunn av svarte inntekter.

Vi tok kontakt med denne personen som i det norsk-pakistanske drosjemiljøet er utpekt som "hovedfiende", men det brakte oss ikke særlig videre. Han bekreftet historien, men ville ikke la seg intervju. Det ville heller ikke "Muhammad", da vi snakket med ham på ny. Han ga klart uttrykk for at han iallfall ikke ville la seg intervju uten å få betalt for det. Han sa han ikke skjønnte hvorfor han "skulle ta sjanser" uten å få noe igjen.

Skjult mikrofon?

I prosjektet nærmet vi oss nå halvgått løp av de fire ukene - og vi sto fortsatt uten hovedperson. Riktignok lærte vi stadig mer om hovedaktørene i

skattebedrageriet og om hvordan skattejukset skal ha skjedd. Denne informasjonen diskuterte vi i våre jevnlige samtaler med prosjektets åpne og autoritative kilder, slik at vi fikk mer og mer ny informasjon også fra dem. Men denne faktamessige framgangen kunne ikke skjule at vi var i ferd med å komme i tidsnød i prosjektet.

I tillegg begynte vi å lure på om det var hold i påstandene som vi stadig støtte på om at tystere risikerte å bli jult opp eller lignende. Er det en slik indre justis i miljøet? I såfall var det ganske fåfengt å arbeide for at de kildene vi jaktet på, skulle stå åpent fram.

Resultatet var uansett at vi begynte å utruste oss med det som trengtes av utstyr for hemmelig båndopptak. Vi tok opp og lagret telefonsamtaler som vi mente at kunne komme til å inneholde fakta eller bekreftelser om det vi jobbet med. Og vi skaffet oss "spionutstyr" som kunne brukes til opptak når vi var ute i felten.

Men vi likte det ikke, av flere grunner:

1. Det etiske aspektet gir seg selv. Bruk av skjult mikrofon skal bare brukes der det ikke finnes annen utvei. Hadde vi god nok grunn?

2. Og hvordan ville minoritetsmiljøet reagere på at representanter fra storsamfunnet ikke bare tar opp "private" telefonsamtaler, men også kringkaster dem i all offentlighet? Er ikke dette en form for misbruk av tillit fra dem vi forsøker å oppnå tillit hos?

3. Dessuten - disse opptakene vil aldri kunne gi oss den gode lyd kvaliteten som vi ønsker oss i en halvtimes radiodokumentar.

Vi begynte også å "spionere" på kundene til regnskapsføreren som står sentralt i saken. Vi tok kort og godt oppstilling utenfor firmaets kontorer og noterte hvilke drosjebiler som besøkte ham eller hvilke drosjer som sto parkert i nærheten. Etterpå kontaktet vi eierne eller sjåførene, som for det meste var knyttet til Oslo Taxi, det overlegent største drosjeselskapet i hovedstaden. Kontakten bød ikke på problemer siden løyve-nummer står oppgitt på taxi-skiltet på taket. Da er mobilnummeret til sjåfør vanligvis 9820+firesifret løyvenummer, mens starten på eierens mobilnummer er 9300.

Men denne "spionasjen" var tidkrevende og kastet lite av seg. At noen bruker en tvilsom regnskapsfører, er slett ikke noe bevis på skattesnusk. Når vedkommende heller ikke vil innrømme problemer og langt mindre snakke om dem, så var vi like langt.

Det enkle er ofte det beste

Så, etter en lang drosjetur med en storvokst og kraftig sjåfør, fikk vi endelig napp. I samtalen bekreftet han historier vi hadde fra så mange andre, men heller ikke han ville blandes inn - av frykt for å få et balltre i hodet, som han sa. Han ga oss likevel navn på noen drosjeeiere som han visste var dypt involvert i skattesaken og som kom til å få millionkrav fra skattemyndighetene. Ett av navnene var til en slags "talsmann" i miljøet. Denne "talsmannen" ville gjerne møte oss sammen med en gjeng på 30-40 drosjesjåfører for å fortelle hvordan skattesaken i drosjemiljøet egentlig hang sammen. Det ga oss nytt mot, men møtet ble utsatt flere ganger og ble til slutt aldri noe av det heller.

Vi hadde fortsatt ett navn på lista etter drosjeturen med den storvokste sjåføren. Det førte oss endelig til ham som ble vår hovedperson i radiodokumentaren. Han gikk med på å møte oss på en lokal kafe. Han var åpen om det meste, og var flau og fortvilet over den situasjonen han hadde satt seg og familien i. Derfor ville han være anonym. Han avviste påstander om trusler. Det gjorde at vi kunne holde oss til historien om norgeshistoriens mest omfattende skattejuks. Vi slapp tvilsomme og forstyrrende rykter om mafia-liknende tilstander i en bransje som er tvilsom nok fra før.

KILDER

I researchfasen var det altså jakten på en hovedperson det som kom til å ta det meste av våre krefter og tid.

I tillegg til å ha en hovedperson og representanter for de ulike etatene, ville vi ha intervju med regnskapsfører Amundsen. Vi oppfattet ham som helt sentral i denne saken, i og med at de fleste mistenkte drosjeeierne var hans kunder. Amundsen og hans advokat avviste blankt å snakke med oss fordi de ikke ville forhåndsprosedere saken, men det kunne vi ikke slå oss til ro med. Amundsen var i våre øyne så sentral i denne saken og de kildene vi allerede hadde på bånd henviste stadig til denne (riktignok) ikke-navngitte regnskapsføreren, så vi ville høre hans versjon av en sak der han på mange måter blir fremstilt som hovedsyndebukk. Advokaten gikk til slutt med på at vi skrev noen helt få spørsmål på mail og så skulle han vurdere det sammen med sin klient en gang til. Vi var ikke særlige optimistiske så da vi fikk positivt svar på vårt mas, var lettelsen stor. Den eneste forutsetningen var at advokaten fikk være til stede under intervjuet slik at han kunne stoppe oss hvis vi gikk utenom "kontrakten", og han ville vite ned til hvert lille krent hva vi brukte og i hvilke sendinger. Det var krav vi kunne leve med.

Det var også viktig for oss å prøve å forstå det som hadde vært et stort mysterium da vi startet å jobbe med saken: Hvordan hadde det egentlig vært mulig å lure unna så store beløp innenfor den organiserte drosjenæringen? Vi kontaktet Oslo Taxis taksameterverksted, Cencom. De fortalte oss at samtidig med Likningskontorets aksjon på sirkustomta i juni 2003, fikk de inn unormalt mange ødelagte taksametre. Bedriften mente at det ikke kunne skyldes annet enn bevisst sabotasje, siden taksametrene er driftssikre og sjelden har feilmeldinger. Hvorfor ødela drosjeeierne taksametrene? Det kunne ikke være noen annen grunn enn at de inneholdt informasjon som ikke tålt dagens lys. Fra å være en liten detalj, som kunne hjelpe oss å forklare hvordan det er mulig å kjøre svart med tikkende taksameter, ble informasjonen fra Cencom helt vesentlig for å få fortalt historien.

Hovedperson: Som vi har kommet inn på tidligere, ville vi ha en hovedperson for å gi en bedre radiohistorie, og han vi jaktet på var en norsk-pakistansk drosjeeier som ventet eller hadde mottatt skattekrav i millionklassen. Vi fant tilslutt vår hovedperson, han som vi kalte Saftar i programmet. Hans begrunnelse for å stå fram var at livet hans uansett var en ruin etter at han var blitt tatt for skatteunndragelse i den store razziaen. Det hører med til historien at han bare ville snakke med oss den ene gangen, slik at en del oppfølgingsspørsmål til ham ikke var mulig. Vi hadde et opptak med ham på en knapp time.

Faktakilde: En autoritetskilde for å få alle fakta på bordet, var direktør Jan-Egil Kristiansen på Likningskontoret i Oslo. Han bidro med faktaopplysninger; historikk, omfang, graden av medvirkning og fordeling mellom de ulike aktørene, og informasjon om hvordan Likningskontoret går fram for å avdekke denne typen bedrageri.

Bikilder: I og med at det er sterke påstander om storstilt bedrageri, var det nødvendig å styrke historien spesielt på grunn av troverdigheten, men også av hensyn til dramaturgi og historiefortelling. I tillegg til dem vi har nevnt, hadde vi åtte kilder som bekreftet faktaopplysninger. Vi valgte å bruke fire av dem fordi vi syntes de var de mest interessante ved at de fortalte godt og fordi de kunne bidra til å gjøre historien mer forståelig.

a. Tollvesenet – fordi det var litt action; et klart element av spenning med smugling av store beløp ut av landet. Ved å være med på en aksjon mot passasjerer som skulle reise ut av landet med Pakistan Airlines fikk vi illustrert det vi syntes var et viktig poeng; at penger som drosjeeiere tjener svart i Oslo smugles ut av landet.

- b. Regnskapsfører Amundsen er under etterforskning for medvirkning. Hans historie ga kjøtt på benet. Det var lenge sannsynlig at tiltalen mot ham ville være klar omtrent samtidig som dokumentaren skulle sendes.
- c. Cencom, Oslo Taxis taksametersystem, var først tenkt som formmessig "krydder", men det viste seg at fakta derfra skulle bidra til å øke forståelsen for hvordan dette bedrageriet var mulig.
- d. Trygdeetaten var med for å dokumentere hvor omfattende bedrageriet er.

Kilder vi ikke hørte i programmet, men som var helt nødvendig for bakgrunnen:

- a. Oslo Taxi bekreftet historien, men vi valgte å ikke bruke selskapets representanter i programmet.
- b. Flere tillitsvalgte ga oss under bordet mye verdifull informasjon om hvordan bedrageriet foregikk og hvordan det var mulig å trikse med regnskapene og lage falske skiftelapper. Vi fikk også inngående beskrivelse av hvordan regnskapsføreren inngikk avtaler med sine kunder blant drosjeeiere i Oslo. Frykten for represalier fra miljøet hindret intervjuer med disse personene.
- c. Økokrim var en viktig kilde som bekreftet historien, men politiadvokaten på saken ønsket ikke å forhåndsprosedere.
- d. Amundsens advokat bekreftet historien, men vi mente at Amundsen fortalte godt nok selv.
- e. Vi hadde også intervju med en annen norsk-pakistansk drosjeeier, men vi klippet ham bort fordi han snakket såpass dårlig norsk at det ville virke til hinder for forståelsen. (Han satt dessuten urimelige krav til gjenytelser, men som vi uansett valgte å ikke ta hensyn til.)
- e. Vi snakket med flere titalls drosjeeiere og -sjåførere, men som ikke ville bli intervjuet i opptak.
- f. To advokater som har sakene til flere av de mistenkte drosjeeierne. De bekreftet historien, men det vi ønsket med dem var at de skulle hjelpe oss å skaffe en hovedperson. Det ville de ikke og vi så derfor heller ikke hensikten med å intervju dem.

OVERSIKT OVER PUBLISERTE SAKER UTOVER DEN TILTENKTE SENDEFLATEN

Det er liten tvil om at NRK satt dagsorden denne helgen i månedskiftet oktober /november. Nyhetssaken startet i Dagsnytt og Østlandssendingen tidlig på morgenen lørdag 30.10.04.

(intro Dagsnytt 0730, 30.10.04)

"Ligningsmyndighetene er i ferd med å rulle opp det som kan bli norgeshistoriens mest omfangsrrike skattebedrageri. Nesten 500 drosjeeiere og

2000 sjåførere er mistenkt for å unndra til sammen en halv milliard kroner fra beskatning. Det sier direktør ved Oslo likningskontor, Jan-Egil Kristiansen.”

Vi leverte radioversjonene av nyhetssakene til morgenen og formiddagen. Fra morgenen til langt ut på ettermiddagen lå saken med oppfølginger høyt oppe i nyhetsbilde i NRKs sendinger. Dagsrevyen fikk tilgang på materialet, manus og tips om kilder to dager i forkant, og de laget sak på bakgrunn av materialet fra piloten. Vi laget selv reportasje til NRKs nyhetsmagasin på lørdager, Ukeslutt (ca 10 minutter med det samme materialet).

Og allerede kort tid etter at morgensaken var sendt ble vi sitert på alle de store nettavisene, NTB hang seg på og fulgte opp utover dagen, og både TV2 og TVNorge hadde sak der de siterte NRK. Saken om skattebedrageri i drosjenæringen i Oslo ble også sitert på svensk tekst-TV. Flere aviser hadde oppfølginger i begynnelsen av den påfølgende uka.

OPPSUMMERING: ET GLØTT INN I EN UKJENT VERDEN

Dokumentaren om skattejukset i drosjenæringen skulle fortelle historien om hvordan det er mulig å lure staten for store millionbeløp. Det er fugleperspektivet, men vi ville også gå inn nedenfra. Vi ville bli kjent med mennesket bak, enkeltskjebnen, og få et glimt inn i en, for oss, helt ukjent verden. Det var et ambisiøst mål å nå på fire uker, og det var heller ikke lett, slik vi har beskrevet over.

Vi vurderte alle tenkelige metoder og var nær ved å miste motet flere ganger underveis. Men løsningen i vårt tilfelle var latterlig enkel. Etter å ha vurdert blant annet bruk av skjulte mikrofoner og skuespillere til å gjenfortelle de historiene vi hadde på papiret, men ikke på bånd, viste det enkleste seg også å være det beste: Drosjekjøring til alle døgnets tider.

Oslo, 13. januar, 2005

For prosjektgruppa: Kaja Frøysa og Kjell Vesje.

