

Politiets bil-innkjøp

Metoderapport Skup-prisen 2000

Journalister:	Lars-Erik Nygaard og Alexander Øystå
Prosjektets tittel:	”Politiets bil-innkjøp”
Publisert:	Verdens Gang 11.,12. og 13. september 2000 (vedl.) Vedlagt artikkel 23. oktober 2000 kun for referanse
Redaksjon:	Verdens Gang
Reportasjeavdelingen	
Pb 1185, Sentrum	
0107 Oslo	
Tlf: 22 00 00 00	
Journalistenes adresse:	Samme som avisen

INNLEDNING

Det hadde murret i politikretser i mange år. På klassisk politivis ble reaksjonene formidlet til oss ”strictly off the record”:

- Det er noe som ikke stemmer ved Politiets Materielltjeneste. De forsyner oss med biler som ikke er brukbare til vanlig politibruk. Vi har prøvd å si fra, men uten å lykkes. De er som småkonger som bare vil mele sin egen kake.

Klagene var mange og upresise. Ingen ville stå frem og lage bråk. Men klagerne hadde en ting til felles: De rettet seg mot en bil av merke Peugeot, kjent langs norske landeveier som arbeidssted for Utrykningspolitiet.

Innholdet i klagene ble sjekket – og i første omgang sjekket i hjel. Både i Justisdepartementet, blant politiets sjefer og på Politiets Materielltjeneste (Heretter PMT) ble klagene avvist som grunnløse.

Men ved årsskiftet 1999-2000 kom anledningen for å sjekke historiene nærmere.

En ny rammeavtale for innkjøp av politibiler var nettopp inngått med billeverandører. Avtalen skulle gjelde for fem år. I løpet av denne perioden skulle samtlige over 5000 norske politibiler skiftes ut. Kontrakten var diger. Aktørene likeså. Enkelte dokumenter var offentlige, deriblant kunngjøring av politiets valg av biler.

Vi stusset allerede her over ett forhold: Ti ulike bilmodeller var valgt ut som politiets fremtidige patruljebiler. Hele seks ulike leverandører var valgt. Mange av dem syntes å være overlappende. Hvorfor? Ville ikke politiet være tjent med å begrense antallet leverandører mest mulig, ikke minst av økonomiske og logistiske årsaker? Og hvordan kunne det ha seg at Peugeot 406 igjen ble valgt som patruljebil, når politifolk var så misfornøyd med den?

PROBLEMSTILLING

Vi følte oss nå modne for å formulere en innledende problemstilling:

Hvorfor velger politiet så mange leverandører, og en bil som så mange tjenestemenn klager over?

METODE

Allerede på dette tidspunkt traff vi noen strategiske valg. Vi valgte å jobbe to på prosjektet allerede fra starten, før vi visste om vi hadde noen sak. Informasjonsmengden ville ventelig bli enorm, og de analytiske utfordringene for store til at det var forsvarlig å jobbe alene.

De metodiske oppgavene var i utgangspunktet utfordrende. Å få svar gjennom PMTs egen dokumentasjon syntes umulig. Flere innsynsbegjæringer ble avslått, med til dels fantasifulle tolkninger av Offentlighetsloven, ut fra det vi kunne bedømme.

Vi måtte enten klage inn vedtakene for Sivilombudsmannen, med årelang venting som uungåelig konsekvens, eller lete opp alternative kilder for de samme dokumentene.

Det første alternativet virket lite forlokkende, og ble lagt på is. Hvis vi fikk medhold hos Sivilombudsmannen, ville saken uansett vært foreldet.

Valg av alternativ kilde var ikke enkelt: Problemstillingens innhold stilte store krav til åpne og etterrettelige kilder, fortrinnsvis skriftlige. Følgelig måtte vi finne en kilde som hadde vært midt oppe i prosessen, som representerte en offentlig instans (slik at vi kunne gjøre offentlighetsloven gjeldende), og som i tillegg tolket offentlighetsloven mer liberalt enn PMT.

Vi lagde en liste over mulige kilder. Blant disse var det en vi hadde snakket med før i sakens anledning: Politiets hovedverneombud Ole Valen. Han var midt på '90-tallet blitt konfrontert med et av de mange upresise Peugeot-tipsene, men kunne den gang ikke bidra med mer enn å oversende en kopi av et brev der problemet var berørt. Nå var imidlertid situasjonen en annen: Denne gang satt han, i kraft av sin stilling, midt i utvelgelsesprosessen av nye politibiler. Valen ble kontaktet, og konfrontert med våre tanker. Han anså seg selv som en selvstendig offentlig instans. Kunne vi identifisere dokumentene vi ville ha, skulle han foreta en selvstendig vurdering av begjæringene.

Dette ble et gjennombrudd. Dokumenter var plutselig ikke lenger utilgjengelige.

Tre dokumenter fremsto for oss som viktige i begynnelsen:

- Invitasjonen til anbudskonkurransen. Denne inneholdt opplysninger om de lovmessige rammene for prosessen, hvilke krav som skulle oppfylles og hvilke spesielle forbehold politiet tok overfor anbyderne.
- Innstillingen fra PMT etter utvalgsprosessen. Denne inneholdt politiets vurderinger, og gjorde det mulig å sjekke om PMT hadde fulgt sine egne intensjoner og rammer. samt nasjonalt og internasjonalt lovverk..
- Justisdepartementets vedtak om inngåelse av kontrakter med leverandører. I et slikt dokument ville det fremgå i hvilken grad departementet hadde utøvet noen kontroll, eventuelt korrigert PMT. Dette ville være en viktig indikator på hva som hadde skjedd i prosessen, og som vi ennå ikke hadde mulighet til å finne ut av.

Det første dokumentet skisserte en virkelighet som var langt unna den vi nå sto overfor. For PMT hadde forespeilet anbyderne at de konkurrerte om å bli en av to, maksimum tre leverandører.

Interessant var også det universalforbehold PMT tok forut for konkurransen:

- PMT forbeholder seg retten til å velge den/de anbudene som gir den beste løsningen for PMT totalt sett.

Dette sikret PMT muligheten til å gå utenom alle ordinære konkurranseregler om pris og ytelse, og var således tilnærmet uangripelige i sine beslutninger.

I tillegg tok PMT forbehold om at de ville velge den/de bilene som gjorde det best på praktiske tester.

Det andre dokumentet – innstillingen – ga enda større grunn til undring. En ting av at antallet leverandører var blitt til fem – altså to-tre mer enn intendert.

En av dem var Bertel O. Steen. I invitasjonen til anbudskonkurransen krevde PMT – i tråd med EØS/ WTO-regleverket – at skatte- og momsattester skulle fremlegges. Et søk i vårt eget tekstarkiv viste at Økokrim etterforsket en avgiftsunndragelse på over 50 millioner kroner. Mistenkt var Bertel O. Steen. Saken var ennå ikke påtalemessig avgjort, og Bertel O. Steen skulle dermed ikke ha fått være med på å gi noe anbud i det hele tatt.

PMTs argumentasjon for sin rangering av de ulike bil-kandidatene var også pussig: Utsagnene minnet om uverifiserte kommentarer, ikke om dokumenterbare utsagn. Særlig bet vi oss merke til argumentasjonen for Mercedes Vito (Bertel O. Steen) – kandidat blant ”majene”.

PMT brukte som argument at bilen klarte ”alle krav til oppbygging etter kravspesifikasjonene”. Argumentet for å velge kjøretøyet var altså at den tilfredsstilte kravene for å være med i anbudskonkurransen.

Det tredje dokumentet – vedtaket fra Justisdepartementet – var om mulig enda mer iøyenfallende: To biler var kommet med på listen over fremtidens politibiler – uten at de var innstilt av PMT. Blant dem var Bertel O. Steens Peugeot 406. Hvorfor? Hvilke forutsetninger hadde byråkratene i departementet for å føye bilmerker til listen?

Prosessen med å velge ut politibiler fremsto allerede på dette tidspunkt som uvanlig uryddig og uoversiktlig. Med bakgrunn i det opprinnelige utgangspunkt, bet vi oss særlig merke i den behandling Bertel O. Steens biler hadde fått i prosessen. Kunne det likevel være noe i politifolkenes anonyme årelange syting?

ANALYSE

De tre dokumentene beviste ingen ting. Vi måtte dypere inn i materien – helt inn i underdokumentasjonen hos PMT og i departementet. Vi måtte kort og godt ha det samme materiale som saksbehandlerne i PMT og i Justisdepartementet.

Ved å etterspørre dokument-titler og datoer, som først måtte samles inn fra PMT og departementet (jf det analoge dokumentprinsipp i Offentlighetsloven), fikk vi innsyn i grunnlagsmaterialet fra Politiets Hovedverneombud.

Med kalkulator, linjal og Excel regneark startet vi på en analyse av testresultater. Det hele fremsto som meget gjennomarbeidet. Vi valgte å bygge på de oppgitte test-parametere, samt resultatene av underliggende testene. Det vi kunne konsentrere oss om, var jakten på mulige regnefeil eller andre skjønsmessige disposisjoner som fremsto i et uventet lys.

Vi oppdaget etter hvert av de ulike bilene ble forskjellsbehandlet – særlig etter at testene av avsluttet og mens PMT behandlet resultatene. Vektingen av testene ble gjort av et utvalg erfarne sjåfører, og kunne i utgangspunktet ikke endres av saksbehandlerne i PMT. Dette var forhold som sikkerhet, håndtering, ytelse o.l., altså den tekniske delen av testen for de konkurrerende modellene. Denne delen skulle telle 60 prosent, mens den merkantile delen (pris og lignende) skulle stå for 40 prosent av den rangerte listen over kjøretøyer anbefalt av PMT.

Men PMTs bil-byråkrater hadde langt større innvirkning på det endelige resultat enn det dokumentasjonen umiddelbart ga inntrykk av. PMTs vurderinger av de ulike testresultatene slo svært heldig ut for Bertel O. Steen. Deres hardeste konkurrenter ble tatt ut av konkurransen av PMTs folk en etter en - på kontroversielt grunnlag.

Dokumentasjonen fra testene viste for eksempel at VW-importør Harald A. Møller fikk stille med en modell som ble strøket etter at resultatene forelå, og Møller fremsto som en knallhard konkurrent til Bertel O. Steen. Årsak: Den oppfylte angivelig ikke kravspesifikasjonene. Bertel O. Steen, derimot, fikk stille i testene med Mercedes VITO, en bil som ikke tilfredsstilte kravene. Til alt overmål fikk dette kjøretøyet fullt score på "laste-evne", til tross for at den beviselig hadde en laste-evne som ikke tilfredsstilte kravspesifikasjonene (se vedlagte artikler om dette forholdet). Til vår store overraskelse oppdaget vi at Mercedes VITO – som ikke skulle fått være med – gikk ut som vinner av den teknisk/praktiske testen for marjer.

Et annet bilmerke fikk anledning til å kjøre nye tester etter at resultatene i de opprinnelige testene ble for dårlige. VW som fikk sin bil strøket på samme grunnlag og fikk ikke teste på nytt.

Gjennomgangen av PMTs merkantile vurdering av kandidatene avslørte enda et påfallende forhold: PMT hadde i hemmelighet besluttet en poengfordeling for ulike forhold, knyttet til service-avtaler, gjenkjøpsverdi, pris, uniformeringskostnader og liknende. Totalt 18 ulike forhold skulle vurderes og tildeles poeng.

Også når det gjaldt patruljebil-konkurransen gjorde Bertel O. Steen det bra. De utarbeidet et tilbud på Peugeot 406 som ga 100 prosent uttelling for bilen – på den merkantile delen. Men for å få dette til, måtte Bertel O. Steen sette gjenkjøpsverdien på Peugeot 406 høyere enn for den langt dyrere Mercedes 200 C. På denne måten "klarte" Bertel O. Steen å få løftet en bil som var svært nær ved å stryke på den tekniske/praktiske testen, langt oppover på sammenlagtlisen.

Dokumentasjonen viste altså at Bertel O. Steen ble hjulpet inn i konkurransen av saksbehandlerne i PMT.

MOTIV

Men hva skulle være PMT-folkenes motiv? Vi følte at vi ikke kunne gå videre med en teori om ulovligheter uten å kunne dokumentere at også PMT-ansatte ville ha fordel av et nært forhold til Bertel O. Steen.

Et naturlig sted å lete, var blant de ansattes egne privatbiler. Undersøkelsene i det sentrale kjøretøy-registeret ga rakst resultater:

- PMT-sjef Tor A. Løkken eide en Mercedes stasjonsvogn. Bilen viste seg å være innkjøpt hos Bertel O. Steen på Lørenskog – der det ikke finnes noen Mercedes-forhandler for personbilkunder.
- PMTs bilsjef Dag Arnesen kjørte rundt i en Peugeot 406. Bilen var innkjøpt bare 14 dager etter at Bertel O. Steen var blitt plukket ut som politileverandør av nettopp denne modellen. Året før hadde han kjøpt bil til kona samme sted.

Vi valgte å konfrontere Bertel O. Steen med bilhandlerne før vi gikk foretok konfrontasjonsintervju med de PMT-ansatte. Svaret fra sjefen for konsernets industriavdeling var oppsiktsvekkende – han avslørte inngående kjennskap politifolkenes private bilhandler. Han la heller ikke skjul på at Løkken og Arnesen ble betraktet som "gode venner av huset" – også privat. Slikt bidro til at de to hadde gjort det Bertel O. Steen betegnet som "gode handler".

Ytterligere undersøkelser rundt de to PMT-ansatte viste at Arnesen tidligere har brukt sine kontakter gjennom jobben for politiet, til private bilhandler. Han hadde i tillegg oppnådd betydelige rabatter da han skiftet privat-leverandør fra Volvo til Bertel O. Steen.

På dette tidspunkt mente vi å ha dokumentasjon på at Bertel O. Steen hadde fått særbehandling hos PMT, og at deres kontakter hos PMT hadde fått særbehandling privat hos Bertel O. Steen.

Men kunne vi finne ytterligere kontaktpunkter mellom PMT-folkene og Bertel O. Steen? Det hadde begynt å gå rykter i politikretser om våre undersøkelser rundt PMT. Derfor mottok vi et tips om at PMT-folk hadde vært på heisa-tur i Paris, som blant annet inkluderte besøk på et flyshow, arrangert av Bertel O. Steen.

Skriftlige kilder var vanskelig å finne utenom PMT. Derfor satset vi alt på et kort, og stilte følgende spørsmål til lederen av industriavdelingen i Bertel O. Steen:

- Jeg skal nå stille deg et spørsmål, og kan dessverre ikke fortelle deg bakgrunnen for at jeg stiller det. Tenk deg veldig godt om før du svarer, ettersom et galt svar fra deg vil kunne se eiendommelig ut på trykk hvis det står sammen med dokumentasjon som viser det motsatte. Har dere på noe tidspunkt hatt med dere representanter for norsk politi til Paris?

Sjefen for industriavdelingen tenkte seg veldig godt om, og bekreftet at så var tilfelle. Vi ba om hans versjon av program, sosiale aktiviteter, datoer – og besøk på for eksempel flyshow eller andre kuriøse programinnslag. Han valgte å være åpen, og ga oss opplysningene som senere ble brukt i artikkelen – ”on the record.”

Vi var imidlertid svært opptatt av hva som ble drøftet av ulike temaer på turen. Det slo oss blant annet at turen fant sted på et tidspunkt før PMT innbød til den forestående anbudskonkurransen. På dette tidspunkt var imidlertid sentrale vurderingskriterier besluttet – deriblant beregningsmodellen for tildeling av poeng for økonomiske forhold. Kunne Bertel O. Steen ha blitt tildelt informasjon om beregningsmodellene før de ga sine tilbud? I såfall ville dette være et klart brudd på lover og regler.

Vi gikk nok en gang til vår dokumentkilde, hovedverneombudet for politi- og lensmannsetaten. Han hadde imidlertid ingen dokumentasjon eller opplysninger om Paris-turen overhodet. Snarere tvert i mot! Han kunne bare vise oss et brev, skrevet av to av Paris-turens deltakere, der det fremgikk at noen tur til Paris var uaktuelt, ettersom tidspunktet var ”uheldig” med tanke på den forestående anbudsprosess.

Var PMT rett og slett ute etter å dekke over at turen i det hele tatt hadde funnet sted? Vi ba PMT om innsyn i rapporten fra studieturen, men PMT stilte seg uforstående. Noen slik rapport hadde de ingen kunnskap om. Vi måtte dermed skaffe ytterligere dokumentasjon på annet vis. Løsningen ble reiseregninger. Kort tid etter at vi ba om reiseregninger for fire navngitte personer for en reise til Paris på et nærmere angitt tidspunkt, dukket rapporten opp i PMTs hukommelse. Men innsyn fikk vi ikke. PMT hadde gradert rapporten etter beskyttelsesinstruksen – en instruks som svært sjelden benyttes, ofg da i første rekke benyttes av Forsvarsdepartementet og Utenriksdepartementet i saker som omhandler rikets sikkerhet (ifølge Frihagen ”Offentlighetsloven”).

Først etter at vi gjort PMT oppmerksom på at flere forhold de viste til når det gjaldt hemmeligstemplingen – blant annet hvem som kunne nedgradere – var i strid med både beskyttelsesinstruksen og offentlighetsloven, bestemte PMT seg for å nedgradere hoveddelen av rapporten. Det vi fikk se, viste at PMT-folkenes sosiale utbygge må regnes som større enn det faglige. Vi hadde dermed ingen håndfaste beviser på at PMT foret Bertel O. Steen om vektingen av parametrene til den merkantile delen av testen.

Men det viste seg å være enda flere kontaktpunkter mellom ledelsen i Bertel O. Steen og PMT-toppene.

I et intervju med PMT-direktør Tor A. Løkkens tidligere sjef, Ingelin Killengreen, fikk vi en ny opplysning, gjemt bort i en bisetning: PMT-sjefen var også i samme jaktlag som tidligere toppsjef i Bertel O. Steen, Tore Steen. Steen ble oppringt – før vi konfonterte PMT-sjefen med opplysningene. Steen omtalte konsekvent PMT-sjefen med fornavn, og uttalte at han var en ”nær venn”.

Via tips kom vi også på sporet av andre kontaktpunkter. Felles for alle med kontakter inn i Bertel O. Steen var kategoriske avvisninger av at kontaktene kunne være problematiske. Samtlige avvisninger kom uoppfordret. Ingen av de aktuelle personene hadde sett noen grunn til å vurdere om deres vennskap med Bertel O. Steen-ansatte kunne være inhabiliserende etter tjenestemannsloven.

Vi valgte å ikke legge all verden i konstateringen av kontaktpunktene. Det vi imidlertid kunne bygge på, var at kontakten mellom den store billeverandøren og politiets folk langt fra bare var av faglig og forretningsmessig karakter. Tilsvarende kontakter mellom politiets folk og andre billeverandører var ikke mulig å finne, betydelige anstrengelser til tross.

På dette tidspunkt fant vi grunn til å stoppe litt opp. Erfaring fra tidligere saker tilsier at ukulturer ikke etableres over natten, men at de utvikler seg gradvis over mange år. Om vårt bilde av en ukultur var korrekt, måtte vi følgelig finne spor av utviklingstrekk i historien som ledet frem til det vi nå mente å ha avdekket. Vi satt jo med tipsene som hadde kommet inn fra politifolk fra hele landet gjennom flere år. Men dette var ikke nok. Vi måtte ha skriftlig dokumentasjon fra de tidligere utvelgelsene av politibiler, fra 1989/90 da PMT ble opprettet og fram til i dag.

På dette tidspunkt hadde PMT ”åpnet arkivene”. Dokumentene fremsto som tilsynelatende lytefrie. Men med utgangspunkt i PMTs metodikk ved den siste utvelgelsen, hadde vi nye forutsetninger for å avdekke hva som tidligere kunne ha skjedd. Og mønsteret viste seg å være det samme. Hver eneste gang PMT og justisdepartementet skulle velge ut nye politibiler kom Peugeot 405/406 svært dårlig ut i testene. Likevel ble bilen kjøpt inn – år etter år – mens andre biler som var bedre kvalifisert ble utelatt.

Sentralt i prosessen hele tiden, først i Justisdepartementet, senere i PMT, var Tor A. Løkken.

Nå var tiden moden for å konfrontere PMT med våre funn. Vi reiste opp begge to, ledsaget av en fotograf. I flere timer gikk vi gjennom saken punkt for punkt. Intervjuet ble registrert på bånd, samtidig som vi tok grundige notater. Det skulle vise seg å være nyttig.

Vi hadde etter vår egen oppfatning forberedt oss meget godt. Det skulle vise seg at vi i mange tilfeller var så overbevist over styrken i våre analyser og resonnementer, at vi ikke var forberedt på at PMT-folkene hadde svar som avvek fra det inntrykk vi hadde. En del innrømmelser og forklaringer regelrett overrumplet oss.

Vi skrev ut et notat fra intervjuet på bakgrunn av båndopptak og notater for sikkerhets skyld. Det som i intervjusituasjonen fremsto om tilforlatelige svar, tålte ikke sammenlikningen med den skriftlige dokumentasjonen. PMTs imøtegåelser og kontra-dokumentasjon var ikke sterk nok til å tilbakevise våre funn.

Innsamlingsfasen nærmet seg slutten. For sikkerhets skyld sikret vi oss det som var mulig å få skriftlig fra ulike kilder. Kilder som var intervjuet på telefon ble oppringt igjen, og intervjuet på nytt - denne gang mens båndopptageren gikk. Ingen skulle i ettertid kunne si at de ikke hadde vært klar over sine uttalelser, at de var blitt misforstått eller feilsitert. Ytterligere dokumentasjon i form av referater fra PMTs møter i departementet ble innhentet og arkivert.

SPESIELLE PROBLEMER

I april var vi klare til å starte skrivearbeidet. I samråd med redaksjons- og avdelingsledelsen ble det bestemt å presentere stoffet som en serie over tre dager. Dette la klare begrensninger på hvor mye vi kunne skrive.

Å begrense seg syntes meget vanskelig. Følelsen av å være overlesset med informasjon som vi ikke klarte å prioritere ble stadig mer påtagelig. Materialet var enormt og komplisert. Vi prøvde en del resonnmener ut på ulike sjefer, men uten at vårt pedagogiske potensial strakk til. Vi måtte sortere stoffet strengt, og ofre en del poenger. Blant dem:

- Alle lovhjemlene som syntes å være brutt. Mulige brudd på reiseregulativ, tjenestemannslov, arkivinstruks, offentlighetslov, forvaltningslov, straffelov samt EØS/WTO-regelverket ble lagt til side. Vi måtte konsentrere oss om å presentere fakta, og la dem tale for seg.
- I dokumentene oppga PMT og Justisdepartementet en rekke konklusjoner som var upresise og til dels direkte gale samt bygget på udokumenterbare forhold – i seg selv uskjønnsom og ”ulovlig” forvaltningsskikk. Et fellestrekk vi mente å kunne identifisere var en uhjemlet favorisering av prestasjonene til Bertel O. Steens biler i testene.
- Vårt problem innledningsvis var PMTs finurlige omgang med tall og vurderingskriterier. For å anskueliggjøre håndgrepene måtte vi ofte ned på et detaljnivå som på trykk ville gjøre stoffet nærmest sensasjonelt søvndyssende. Vi måtte kutte ut alle håndgrep og metoder som ikke var konkrete og sentrale.
- Vi satt på alternative beregningsnøkler som direkte utfordret PMTs beregningsmodeller, og som ville sendt Peugeot ut av konkurransen. Disse var kjent – og avvist av PMT uten fyldegjørende begrunnelser. Men poengsummer og ymse smådetaljer ved de ulike bilmodellene måtte droppes for oversiktighetens skyld.
- Vi avdekket hvordan PMT drev påvirkning etter at deres eget arbeid offisielt var ferdig, og Justisdepartementet sto som behandlere av saken. Slik kunne de få avgjørende betydning uten at de selv fremsto som ansvarlige.

I utskrivningsprosessen hadde vi nytte av at en av redaksjonssjefene fulgte sakene tett, og bidro med konstruktive og kritiske innspill underveis. Saken var imidlertid så full av tekniske finurligheter og hadde i tillegg en ”realfaglig” karakter, noe som gjorde at det skulle bli en lang prosess før utskriving- og kontrollarbeidet var ferdig.

Materialet var ferdig skrevet i juni. Bilder var plukket ut, og lagt ved de ulike sakene. Tidligere erfaring fra skriving av serier tilsa at mest mulig måtte være ferdig og presentabelt fra vår side for ikke å skape kluss og ”overload” på desken.

Saken fikk en relativt lang behandlingstid på redaktørnivå i avisen. Teknisk sett besto artiklene av en lang serie injurier. Spørsmålet var hele tiden om kravet til aktverdighet og sannhetsgehalt mht ærekrenkelsesbestemmelsene var ivaretatt – og det med god margin. Serien var blant annet til gjennomsyn hos avisens advokat.

Drøye ni måneder var gått fra vi startet prosjektet da det kom på trykk. Venting på dokumenter og utfyllende opplysninger gjorde at arbeidet måtte gå i rykk og napp. Prosjektet måtte også ligge brakk i perioder som følge av andre begivenheter i nyhetsbildet. Jobbingen ble i det alt vesentligste gjort i arbeidstiden, og krevet ingen reisevirksomhet det er verdt å nevne.

KONSEKVENSER

Etter at saken kom på trykk i september, var reaksjonene enorme. Politifolk fra hele landet ringte oss ned med nye tips og oppfølgingsideer. Enkelte av disse er fortsatt under arbeid.

- Justisminister Hanne Harlem kunngjorde første dag av offentliggjøringen at PMT og politibilinnekjøpene skulle underlegges en uavhengig, offentlig granskning. Granskningen ble etter noen få uker iverksatt av Regjeringsadvokaten i samarbeid med Kredittilsynet. En rapport er ventet ferdig i februar i år, etter fire måneders granskning.
- Riksrevisjonen har iverksatt egne undersøkelser på bakgrunn av VGs undersøkelser.
- Flere bilimportører vurderer mulighetene for et søksmål mot Justisdepartementet for å få gjennomført anbudskonkurransen på nytt.
- Det særskilte etterforskningsorganet for politisaker (SEFO) venter på granskningsrapporten og vurderer å iverksette etterforskning.

OSLO, 18. januar 2001

Lars-Erik Nygaard /s/

Alexander Øystå/s/