



UNIVERSITETET I
NORDLAND

HANDELSHØGSKOLEN I BODØ • HHB

MASTEROPPGAVE

Økonomisk kriminalitet

- økonomisk innhold, rapporteringsmetode
og staffasje i OVDS saken!

En studie av et bedrageri kasus

EK 303 E Logistikk og transport

Geir Sakariassen

Våren 2012



HANDELSHØYSKOLEN I BODØ
(UNIVERSITET I NORDLAND)

Masteroppgave i ”logistikk og transport”

Økonomisk kriminalitet - økonomisk innhold, rapporteringsmetode og staffasje i OVDS saken!

En studie av et bedrageri kasus

Geir Sakariassen (850318)

Innlevering: 23.5.2012

Veileder: Finn Jørgensen

Kurskode: EK 303 E

[Denne utredningen er gjennomført som et ledd i masterutdanningen ved Handelshøyskolen i Bodø og godkjent som sådan. Godkjenningen innebærer ikke at høyskolen innestår for de metoder som er anvendt, de resultater som er fremkommet eller de konklusjoner som er trukket i arbeidet.]

Forord

Denne utredningen utgjør avslutningen av masterstudiet ”Master of Science in Business” ved Handelshøyskolen i Bodø/Universitet i Nordland.

Økonomisk kriminalitet, korrupsjon og subsidiebedrageri er temaer som har vært mye fremme i media de siste årene. Dette var derfor aktuelle problemstillinger som jeg ønsket å sette meg inn i.

Min spesialisering er innenfor emnet Transport og Logistikk. Semesteret 1998/99 gjennomførte jeg masterprogrammet ”Logistikk” på Handelshøyskolen BI (Master of Management program). Skrev en prosjektoppgave om ”Strømlijeformet internlogistikk ved LKABs malmlager i Narvik”. Våren 2008 skrev jeg en prosjektoppgave i faget ”Kriminaløkonomi” ved Handelshøyskolen i Bodø. Faget er et mellomfag på masterstudiet. Emneansvarlig var Finn Jørgensen.

Målet med kurset var å gi en oversikt over ulike typer kriminalitet i Norge med spesiell vekt på økonomisk kriminalitet, de samfunnsøkonomiske – og fordelingsmessige virkninger av denne kriminaliteten samt hvordan ulike former for kontroll og straffereaksjoner påvirker omfanget av forskjellige typer kriminalitet.

Jeg var såpass fornøyd med prosjektoppgaven at jeg valgte å spørre Finn Jørgensen om den kunne videreføres som et grunnlag for masteroppgave (MOPP), og eventuelt om Jørgensen ville være min veileder. Han responderte positivt på min forespørsel.

Videre skrev jeg høsten 2010 et preliminært ”metodekapittel” i faget Vitenskapelig metode 2. Den prosjektoppgaven ble tilpasset denne oppgavens kapittel om metodisk opplegg.

Takk til min veileder professor Finn Jørgensen ved Handelshøyskolen i Bodø/Universitet i Nordland, samt de to informantene fra henholdsvis OVDS og SVV.

Sammendrag

Tema for oppgaven er den såkalte ”OVDS-saken”; saken der Ofoten og Vesteraalens Dampskibsselskap ASA (OVDS), og noen mellomledere ble tiltalt og dømt for bedrageri i 2004. Statens vegvesen (SVV), representert ved Nordland vegkontor og Økokrim tok ut tiltale og kjørte rettssak mot selskapet OVDS og fem mellomledere.

Oppgaven er etnologisk i sin tilnærming og bygger på intervju og samtaler av en av mellomlederne som ble domfelt, representant fra vegvesenet, samt studert ”OVDS-dommen” og lest relevant litteratur på området ”Økonomisk kriminalitet”.

Min problemstilling tenderer mest mot sosial konstruktivisme, fordi det vil være vesentlig å ta hensyn til problemene med representasjon av sosiale tilstander og endringer av disse. Videre vil jeg bruke en kvalitativ tilnærming for å få svar (funn) på oppgavens problemstilling. Den kvalitative analysen fokuserer mest mot forståelse der den kvantitative i langt større grad fokuserer på forklaringer.

Skal, etter beste evne, se på problemstillingen med et objektivt syn. Dette blir i seg selv en stor utfordring, fordi mange forskere mener at det ikke finnes vitenskapelige resultater som kan rettferdiggjøre en distinksjon mellom en subjektiv og en objektiv verden.

Hovedfokuset i oppgaven blir å se på problemstillingen med ”økonomiske briller”.

Kildene i oppgaven er hovedsakelig tidligere økonomidirektør i OVDS og tidligere økonomikonsulent i SVV.

INNHOLDSFORTEGNELSE

Forord

Sammendrag

Innholdsfortegnelse

KAPITTEL EN:

Innledning og presentasjon..... 6

1.1 Innledning

1.2 Bakgrunn og tema

1.3 Formål

1.4 Videre oppbygging

KAPITTEL TO:

OVDS-saken..... 10

2.1 Kort beskrivelse av OVDS

2.1.1 OVDS og fusjoneringene fra 1985

2.1.2 Fergedriften – konsesjon og tilskuddsordninger

2.1.3 Sakens faktiske/historiske utvikling

2.2 Hvordan foregikk forhandlingene?

2.3 Rettssaken og dommen

KAPITTEL TRE:

Teorigrunnlag..... 19

3.1 Innledning

3.2 Normstyrt og normfri rasjonell adferd

3.3 Prinsipielle forskjeller mellom økonomisk kriminalitet og annen kriminalitet

3.4 "Leilighet gir tyv"

KAPITTEL FIRE:

Metodisk opplegg..... 28

- 4.1 Introduksjon av tema
- 4.2 Filosofisk diskusjon
- 4.3 Forskningsdesign og forskningsstrategi
 - 4.3.1 Casestudie
 - 4.3.2 Kvalitativ metode
 - 4.3.3 Mitt valg av tilnærming
- 4.4 Samle inn data
 - 4.4.1 Kilder
 - 4.4.2 Utvalg og avgrensning
 - 4.4.3 Kvalitativ analyse
- 4.5 Kvaliteten av forskningen
 - 4.5.1 Reliabilitet og validitet
 - 4.5.2 Etske overveielser

KAPITTEL FEM:

Drøfting og diskusjon..... 39

- 5.1 Innledning
- 5.2 Økonomisk avkastning i saken
 - 5.2.1 Avkastningsbaser resultat
 - 5.2.2 Subsidiekriminalitet?
 - 5.2.3 Bedrageri – hva er vilkår for bedrageri?
 - 5.2.4 Produsere på regning
 - 5.2.5 OVDS rapporterte i perioden et negativt resultat
 - 5.2.6 Logikk og kronologi i forhandlingene
 - 5.2.7 Noen momenter vedrørende risiko
 - 5.2.8 Personlig vinning
- 5.3 Bedriftsøkonomien i saken
- 5.4 Samfunnsøkonomien i saken
- 5.5 Bedriftskulturen i saken

KAPITTEL SEKS:

Avslutning og konklusjon..... 64

- 6.1 Innledning
- 6.2 "Funn" og konklusjon
- 6.3 Oppsummering
- 6.4 Sluttord

Litteraturliste..... 72

Oversikt figur og tabeller:

Figur 3.1: Normstyrt rasjonell adferd

Tabell 3.1: Overrapportering av kostnader

Tabell 3.2: Modell sammenlignet med dommen

Tabell 5.1: Balanseverdier i fergevirksomheten

Tabell 5.2: Resultatgrad justert for administrasjonskostnader

Tabell 5.3: Tidsaspektet i forhandlingene

Tabell 5.4: Variasjon og uforutsigbarhet i bunkerspris

kapittel en:

INNLEDNING OG OPPBYGGING

1.1 Innledning

I dette kapitlet tar jeg for meg oppgavens tema (hva det handler om), formål, litt om problemstillingen og til slutt om oppbygging av oppgaven.

Økonomisk kriminalitet er et aktuelt tema i det norske og internasjonale samfunnslivet for tiden. Det er i løpet av de siste årene rullet opp flere store korrupsjons- og utroskapsaker i Norge. Fellestrekk for sakene er at lovbruddene er gjennomført i samspill mellom det offentlige (fortrinnsvis i kommunal sektor) og det private. De er i flere tilfeller avdekket gjennom media, og det har vært snakk om betydelige summer som urettmessig har tilfalt personer i nøkkelroller. Sakene har også avslørt at internkontrollen av betroede medarbeidere i de kommunale foretakene har vært svak.

Med økonomisk kriminalitet menes i denne masteroppgaven lovbrudd som gjøres i forlengelsen av i utgangspunktet legal næringsvirksomhet. Intensjonen er å gjøre en kriminologisk analyse av case OVDS-saken. Dette er, som man kjenner til, det største subsidiebedrageriet i Norge til dags dato.

Subsidiebedrageri har sitt utgangspunkt i særnorske distriktpolitiske hensyn som har resultert i ordninger som søker å opprettholde bosetning i hele landet. I 2007 ble det anmeldt nærmere 400 000 lovbrudd til politiet, økonomiske lovbrudd utgjorde 2 % av disse. Mellom år 2000 og 2007 har anmeldestallene for økonomisk kriminalitet vist en relativ stabilitet.

Bedragerier mot offentlige støtteordninger er en form for svindel som det er blitt mer oppmerksomhet rundt den siste tiden. Norge har en stor offentlig økonomi og årlig overføres det store betydelige beløp fra stat, fylke og kommune til ulike formål.

Svindel mot subsidieordninger innen transport, landbruk eller distriktpolitiske programmer er en annen form for bedragerier mot det offentlige som er kommet i myndighetenes søkelys nylig. De siste årene er det for eksempel tatt ut tiltale og dømt for bedragerier innen transportsektoren, blant annet OVDS-saken og Nordbuss-saken.

Subsidiebedragerier er en kriminalitetskategori hvor man i de senere årene har sett en utvikling både i strafferettslig oppfølging og i medieoppmerksomhet. Denne utviklingen har

blant annet bestått i lange rettssaker i 2004 og 2008 ("OVDS-saken" og "Nordtrafikk-saken"), ankesak OVDS-saken i lagmannsretten i 2005, opprettelse av et eget subsidieteam i Økokrim i 2005, og flere etterforskninger og siktelser i liknende saker. OVDS-saken fra 2004 er per dags dato den største subsidiebedragerisaken i Norge. Nordtrafikk-saken som var oppe for Vesterålen tingrett vinteren 2008 likner på OVDS-saken i påstått fremgangsmåte (Nilsen 2004).

1.2 Bakgrunn og tema

Tema for oppgaven er den såkalte "OVDS-saken"; saken der Ofoten og Vesteraalens Dampskibsselskap (heretter OVDS), og noen mellomledere ble tiltalt og dømt for bedrageri i 2004. Saken gjaldt perioden 1992 til 2002. Statens vegvesen (heretter SVV), representert ved Nordland vegkontor og Økokrim tok ut tiltale og kjørte rettssak mot selskapet OVDS og fem mellomledere.

Økokrim kjørte ikke rettssak mot de personer som hadde vært administrerende direktører eller styreformenn i OVDS etter 1995. Dette i motsetning til saken mot Nordtrafikk, som ble behandlet i tingsretten vinteren/våren 2008, der administrerende direktør var én av de tiltalte og ble domfelt. Skal i analysekapittelet prøve å gi noen ytringer om hvorfor Økokrim ikke kjørte rettssak mot daværende styreleder og administrerende direktør. Sannsynligvis på grunn av formal feil i den juridiske prosess. Kanskje mangelfull prosessjuridisk kompetanse fra Økokrim var årsaken?

Til orientering er både administrerende direktør (etter 1995) og styreleder (aktuelle periode) i OVDS jurister. I dommen som falt i Salten tingsrett 6.8.2004 fikk styrelederen kraftig kritikk for hvordan han håndterte bedragerisaken både i sin tid som styreleder og etter at han ble administrerende direktør. Dette resulterte igjen at han sluttet i OVDS. Kilder sier han rett og slett fikk "sparken".

Mine opplysninger om økonomi og tall er basert på det som ble lagt frem (ulike dokumenter) under rettssaken i tingsretten i Salten/Bodø august 2004, selve rettssaken og dommen og kommentarer fra intervju/samtaler med økonomidirektøren som ble domfelt, samt fra intervju/samtale med representant fra SVV. Så vidt jeg kjenner til er de *tall* som refereres i denne oppgaven ikke tvistet av aktørene i rettssaken. Tallene skal være basert på det som påtalemyndigheter la frem. Men påtalemyndighetene eller Statens vegvesen presenterte ikke, etter mitt skjønn, tallene i den sammenheng som det blir gjort her.

1.3 Formålet

Formålet med oppgaven er å belyse saken på en, etter beste evne, objektiv økonomisk måte med fokus på om det virkelig er *urimelig* for et selskap og ha en resultatgrad på cirka 3,5 prosent (innhold/økonomi), samt hvilken metode som bør anses som akseptabelt i så måte. I tillegg prøver jeg å beskrive ”staffasjen” rundt rettsprosessen i 2004/05.

Dette leder meg til oppgavens problemstilling:

- Var dette økonomisk kriminalitet, eller var han bare ”firmaets mann”?

1.4 Videre oppbygging

I dette avsnittet skal jeg si litt om strukturen i oppgaven, samt si noe om hva de følgende kapitlene inneholder.

Når det gjelder gangen i oppgaven, har jeg valgt å begynne med et innledningskapittel (1). Her tar jeg opp oppgavens tema, formål og til slutt litt om problemstillingen, som utgjør selve bærebjelken i oppgaven. Dette kapittelet skal skape en innfallsport til oppgaven.

Kapittel 2 gir en relevant og valid oppsummering av OVDS-dommen, fra Salten tingrett august 2004, som opprinnelig var på 151 sider. I tillegg si litt om hvordan forhandlingene mellom OVDS og SVV foregikk.

I kapittel 3 (litteratur) redegjør jeg for den aktuelle pensumlitteraturen på området. Disse teoriene danner utgangspunktet for å skrive om saken. Her prøver jeg å balansere mot kapittelet om drøfting/diskusjon. Mitt valg av hovedteori er fra følgende forfatter/forsker;

- Erling Eide (1994), Kriminaløkonomi.
- Finn Jørgensen og Terje Mathisen (2010), Normtall og kostnadsstruktur.
- Finn Jørgensen (2012), Kompendium og forelesningsnotater i Kriminaløkonomi.

Kapittel 4 (metode) omhandler opplegget for oppgaven. Metodevalget er ment å fungere som en bro mellom teorien og de empiriske resultatene. For å belyse problemstillingen har jeg valgt en kvalitativ metode, fordi den er mest hensiktsmessig når man skal søke kunnskap om menneskers erfaringer, opplevelser, tanker, forventninger, holdninger og livsverdier i den

hensikt å forstå handlinger og adferd. Man søker dybdekunnskap om emnet og utvalget av objekter som benyttes er begrenset.

Drøfting/diskusjon gjennomføres i kapittel 5. Drøftingen er delt inn i et avsnitt om bedriftsøkonomi og et avsnitt om samfunnsøkonomi. Her drøfter jeg ”mine funn” opp mot valgt teori for å se om det er samsvar mellom ”mine funn” og det som empirien sier.

Helt til slutt kommer avslutningskapittelet (6) som er en kort oppsummering og en konklusjon på oppgaven.

kapittel to:

OVDS-SAKEN

I dette kapitlet skal jeg redegjøre for, etter min mening, det som i dommen er relevant og valid i forhold til oppgavens innhold.

2.1 Kort beskrivelse av OVDS

OVDS sendte under rammetilskuddsordningen fra begynnelsen av 1990-tallet bevisst uriktige ferjeregnskaper (heretter omtalt som regulerte ferjeregnskaper) til veimyndighetene. Spørsmålet er hvordan disse regnskapene påvirket de årlige forhandlinger mellom OVDS og Nordland vegkontor.

2.1.1 OVDS og fusjoneringene fra 1985

I 1985/86 kjøpte Ofotens Dampskibsselskab (ODS) aksjemajoriteten i Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS) og i 1987/88 fusjonerte de to selskaper til Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab ASA (OVDS). I 1989/90 kjøpte OVDS aksjene i Nordferjer AS av Saltens Dampskibsselskab AS og Nordferjer ble fusjonert inn i OVDS. I 1991/92 ble Saltens Dampskibsselskab AS oppkjøpt og fusjonert inn i OVDS. Advokat Tor Strand (tidligere styreformann i ODS) var styreformann i OVDS fra starten i 1987 og frem til han overtok som administrerende direktør 1.8.2002. Han ble da etterfulgt som styreformann av advokat Ole Fredrik Hienn. Bjørne Øverås var opprinnelig regnskapssjef i ODS. Da selskapet ble majoritetsaksjonær i VDS, ble Øverås konstituert som administrerende direktør i VDS. Øverås ble administrerende direktør i OVDS fra starten i 1987. Han trakk seg fra stillingen i april 1995 og ble da etterfulgt av Jan Skaar som inntil da hadde vært medlem av styret. Skaar satt som administrerende direktør frem til august 2002.

Selskapets hovedforretningsområder er hurtigrutedrift, hurtigbåt drift og ferjedrift. I tillegg eier selskapet helt eller delvis flere andre selskaper. OVDS hadde ca 1.500 ansatte og en årlig omsetning på ca 1,7 milliarder. Ofotens Dampskibsselskab hadde før fusjoneringene stort sett ingen ferjedrift, men gjennom fusjonene med VDS, Nordferjer og SDS, ble OVDS et stort ferjerederi med konsesjon for 9 riksveifergesamband og 3 fylkesveifergesamband. Ved fusjonen mellom VDS og ODS, ble hovedkontoret lagt til Narvik og med et avdelingskontor på Stokmarknes.

I sjiktet under administrerende direktør, hadde selskapet økonomidirektør, driftsdirektør, markedsdirektør, personaldirektør og avdelingsdirektør for avdelingen på Stokmarknes. Stig Nerdal var økonomimedarbeider fra 1987. Fra 1989 var han ute av selskapet frem til han i oktober 1990 ble økonomisjef og senere økonomidirektør. Han var konstituert administrerende direktør og senere viseadministrerende direktør i en periode i 1995-96, før han sluttet i selskapet i 1996. Børre Simonsen var opprinnelig controller (fra 1991) i selskapet; han ble økonomidirektør i mai 1995. Simonsen har innehatt denne stillingen helt til tiltalen ble tatt ut høsten 2003, han er fortsatt en av direktørene i selskapet. Jan Thygesen er økonomisjef under økonomidirektøren og han har innehatt denne stillingen i hele perioden fra 1989. Fra 1993 har det innebåret ansvar for selskapets regnskaper.

Avdelingen på Stokmarknes var ledet av avdelingsdirektør Ingebrikt Bjørke frem til Gunn Fosse overtok den 1.7.95. Fosse innehadde stillingen til hun ble avskjediget i 2003. Etter fusjonen ble VDS tidligere virksomhet på Stokmarknes redusert betydelig; først på 90-tallet var avdelingen nede i 8 medarbeidere som stort sett ivaretok fergedriften. I 1994/95 ble fergevirksomheten i tidligere SDS flyttet fra Bodø til Stokmarknes og bemanningen ble økt til 13 medarbeidere. Senere ble bemanningen ytterligere økt som følge av tillagt ansvar for hurtigbåtdriften. SDS hadde hovedkontor i Bodø. Da SDS ble fusjonert inn i OVDS i 1992/93 ble det et avdelingskontor i Bodø under ledelse av Arnfinn Øverås med ansvar for den ferge- og hurtigbåtdriften som SDS tidligere hadde drevet. Harald Skodvin hadde vært økonomisjef i SDS og han fortsatte som økonomisjef ved avdelingskontoret i Bodø. Skodvin sluttet i januar 1995 og ble leder av et Nor-Cargo selskap; en stilling han ble tilbudt av B. Øverås.

Valgt revisor for OVDS har vært statsautorisert revisor Finn Arne Hanssen. Som manager har fungert statsautorisert revisor Fred Åge Eide. Hanssen og Eide var i 1990 og frem til 1998/99 knyttet til Ernst & Young. Deretter har de vært et frittstående firma, Hålogaland Revisjon. Pr. 1.1.04 valgte OVDS en ny revisor. Salten Dampskipselskap AS hadde Ivar Martinsen, Ernst & Young som valgt revisor. Etter at SDS ble oppkjøpt av OVDS, reviderte Martinsen en tid regnskapene for virksomheten i Bodø. Revisjon av særregnskapene for fergedriften var særskilte oppdrag.

2.1.2 Fergedriften – konsesjon og tilskuddsordninger

For fergedrift kreves konsesjon og løyver gis vanligvis for 10-årsperioder. Rettigheter og plikter for løyvehaver er regulert i samferdselsloven, inkl. hvordan man skal forholde seg ved konsesjonsfornyelser. Stort sett all fergedrift i Norge på riks- og fylkesveier drives av

fergerederier med tilskudd fra staten (riksveier) eller fylkeskommunene (fylkesveier). Vegdirektoratet og vegkontorene administrerer denne tilskuddstildelingen. Frem til og med 2002 var det en vegsjef i hvert fylke. Fra 2003 er det en regionvegsjef for alle de tre nordnorske fylkene. Vegkontoret i Bodø ble i 1998 spesialistvegkontor for fergedrift; kontoret fikk etter hvert ansvaret for fergedriften også for Troms, Finnmark og Trøndelagsfylkene, i alt 11 fergederier. Hos vegsjefen i Nordland/regionvegsjefen for region Nord, er det en egen seksjon i trafikkavdelingen (tidligere i administrasjonsavdelingen) som har ansvar for ferger og bompenger. I den aktuelle perioden, har arbeidet her vært ledet av Tormod Christensen, nå seniorkonsulent. Rådgiver Monica Kolberg har lenge være medarbeider i samme enhet. I mange år var det to medarbeidere, men etter utvidelse av arbeidsområdet til andre fylker, er staben nå økt. I Nordland er vegsjefen og vegkontoret også en etat i fylkeskommunen med funksjonsområde fylkesveier inkludert fylkesveifergedrift. Samferdselssektoren for øvrig var ivaretatt av samferdselssjefen (Per Munkerud). Samferdsel ligger under fylkesråden for næringsvirksomhet og samferdsel.

Frem til og med 1989 anvendte man en salderingsordning for fergedriften. Den innebar at selskapene fikk godkjent et budsjett ved inngangen til driftsåret; etter driftsårets utløp fikk selskapene saldert sine underskudd basert på godkjenning av innsendte regnskaper. Ordningen ble ansett å ha påtakelige svakheter, bl.a. gav den selskapene få insentiver til rasjonell drift. Det kunne også by på problemer å kontrollere om selskapene bygget seg opp skjult egenkapital. På denne tid begynte Nordland fylkeskommune arbeidet med å legge båtruter ut på anbud. Bruken av anbud i samferdselssektoren har vært politisk omstridt, men etter hvert har det gått mot økt bruk av anbud. For fergedriften valgte staten på slutten av 1980-tallet mindre radikale endringer. Det ble innført en ordning med rammetilskuddsavtaler. Målsettingen var å oppnå bedre budsjettmessig styring, større fleksibilitet, insentiver til rasjonell drift og bedre ressursutnytting.

2.1.3 Sakens faktiske/historiske utvikling

Ifølge Bjørne Øverås, oppsto et stort og delvis uforklarlig overskudd da fergedriften i Nordferjer AS ble fusjonert inn i OVDS. Selskapet anså dette uheldig og la inn økte utgifter og reduserte inntektene i særregnskapet for ferjedriften, slik at overskuddet ble skjult. Dette var samtidig med innføringen av rammetilskuddsordningen i 1990. Selskapet fortsatte i de kommende år med å regulere fergeregnskapene. Instruksjer om dette ble gitt fra økonomidirektør Stig Nerdal til økonomisjef /senere avdelingsdirektør Gunn Fosse ved

avdelingskontoret på Stokmarknes. Dette fortsatte også i Børre Simonsens tid som økonomidirektør fra 1995.

Fosse tok etter hvert i bruk regneark for føring av fergeregnskapene og fergebudsjettene. Hun fikk hjelp av Simonsen til å utvikle formler. Når reguleringene i regnskapet var gjort på regnearket, ble de overført til fergeregnskapsskjemaene. De ble også lagt inn i selskapets regnskapssystem i en periode 13. Ifølge Fosse skjedde det ved at hun årlig sendte et bilag til økonomiavdelingen i Narvik, som la dette inn i regnskapet. Deretter tok Fosse ut en SRG-rapport om samme, som hun kontrollerte mot tallene i regnearket og deretter oppbevarte i papirversjon. Økonomisjef Thygesen sier seg ukjent med dette og mener at dette i så fall kan ha skjedd på Stokmarknes. Fosse forberedte alle regnskapsrapportene i fergeregnskapet og sendte disse til Narvik for revisorbekreftelse og underskrift av administrerende direktør, samt for videresendelse til vegkontoret.

I april 1993 ble revisor Finn Arne Hanssen anmodet om å underskrive fergeregnskapet. Ifølge Hansen la han til grunn at han skulle revidere fergeregnskapet i sin helhet. Etter å ha gjennomgått fergeregnskapet, nektet han underskrift med henvisning til at fergeregnskapet avvek fra finansregnskapet. Ifølge Hanssen fant han ikke å kunne akseptere forklaring fra Nerdal om at en del poster var i hht avtale da dette ikke ble dokumentert. Hanssen la et notat på saken, datert 15.4.93 hvor det het:

”Regnskapet overfor vegkontoret følger ikke ordinære prinsipper i.h.t. aksjeloven da enkelte forhold i tilskuddssammenheng baseres på avtaler. Jfr. periode 13/92 som ligger utenfor regnskapet hvor dette er tilført 14.6 mill.. Tilskuddsregnskapet underskrives ikke.”

2.2 Hvordan foregikk forhandlingene?

Av distriktpolitiske hensyn er det viktig for myndighetene å legge til rette for gode kommunikasjoner både for gods- og persontransport slik at ressursene i utkanten kan utnyttes på best mulig måte. Derfor kan fergedriften i likhet med andre samferdselspolitiske tiltak, også sees som distriktpolitiske tiltak.

Tidligere administrerte Veidirektoratet og veikontorene denne ordningen gjennom rammetilskudd for driften. Regnskapet for fergedriften skulle da forelegges som grunnlag for forhandlinger om tilskuddene, og det var gjennom denne ordningen bedrageriene til OVDS fant sted. Nå drives stort sett all fergedrift i Norge på riks- og fylkesveinettet på anbud fra staten eller fylkeskommunene. Med anbudsordningen får kontakten mellom rederiene og myndighetene et rent oppdragsgiver – kundepreg, noe som i følge Kommunal- og

regionaldepartementet har ført til kvalitetsheving i form av nye ferger, økt kapasitet og flere avganger (Nilsen 2010).

Først skal jeg forsøke å gi et bilde (presentere) av prinsipper og de ”store linjer”. Saken handlet om at SVV mente at de hadde betalt for mye for tjenester som OVDS sin ferge divisjon hadde utført over en periode på 10 år. SVV mente at de hadde betalt for mye, fordi de hadde mottatt regnskaper, fergerapporter og informasjon fra OVDS som viste et ukorrekt kostnadsbilde. SVV kan velge å kjøpe tjenester etter forhandlinger med rederier, eller de kan kjøpe tjenestene etter anbudskonkurranse. I vårt tilfelle valgte SVV å kjøpe produksjon av fergetjenester, eller produserte km med ferge, etter forhandlinger med OVDS. Disse forhandlingene ble gjennomført årlig, og etter tilnærmet samme mønster hvert år.

Utgangspunkt for forhandlinger om godtgjørelse for drift av ferger, er at SVV definerer et produksjonsprogram som skal produseres, og SVV bestemmer hvilke ferger som skal gå i de ulike samband. SVV bestemmer hvor mange overfarter som skal produseres i hvilken periode gjennom året. Det er størst produksjon om sommeren, og ca 3/4 av inntekter fra biler og passasjerer kommer om sommeren.

Dette definerte produksjonsprogrammet blir så kommunisert til rederiet, her OVDS, og rederiet beregner hva den satte produksjonen vil koste. Viktige variabler og input til beregninger er kostnader til drivstoff (bunkers), lønnskostnader, assuranser og vedlikehold som de viktigste. Til fradrag fra denne kostnaden kommer antatte inntekter fra passasjerer og kjøretøyer. Den fastsatte produksjonen koster mye mer enn hva OVDS mottok, som salg, fra passasjerer og kjøretøy. Dette gjelder så å si alle samband og alle rederier i Norge. Denne differansen er altså det beløp OVDS forhandlet med SVV om å få dekket. Forhandlinger skjer tidlig på året, og altså lenge før man vet hva sum kostnader og inntekter vil bli for det gjeldende året.

For å eksemplifisere og antyde størrelse på økonomiske forhold, kan en beregning av kostnader for et pålagt produksjonsprogram vise at det kostet 150 mill NOK p.a. å produsere de gitte km med gitte ferger. OVDS ville si at de tror på inntekter fra passasjerer og biler på 50 mill NOK p.a. Dette gir en underdekning på 100 mill NOK, og hvis OVDS ønsket ca 5 % resultatgrad (lønnsomhetsmargin), ville de gå til (posisjon) forhandlinger med SVV og forvente at de skal få $100 + 7,5$ (5 % av 150) = 107,5 mill NOK i godtgjørelse. Slik spillet var i forhandlingene ville OVDS også gå til forhandlingene og være beredt til å gi noe. For å ta høyde for ny kunnskap eller risiko som kunne komme underveis i forhandlinger, la

eksempelvis OVDS på ytterligere 10 mill NOK. Forhandlingene kunne så åpne med at OVDS krevde til sammen 117,5 mill NOK som krav for å produsere hele året, og ta all risiko på inntekts- og kostnadssiden. Vi snakker altså om betydelige tall og omsetning.

SVV hadde før forhandlinger startet mottatt budsjetter fra OVDS, og ville naturlig gå til forhandlinger og si at budsjetter er for pessimistiske på inntekts- og kostnadsside, og vil i forhandlinger hevde at godtgjørelsen bør være eksempelvis 90 mill NOK p.a. Dermed har både OVDS og SVV tatt sine respektive posisjoner inn mot forhandlingene. Dermed vil forhandlinger starte, og etter opplysninger jeg sitter inne med foregikk forhandlinger til å begynne med på ”linjenivå” ved å diskutere og forhandle og diskutere antakelser om dieselpriiser, lønnsøkninger, passasjerinntekter, etc. Men etter noen møter havnet partene alltid i en diskusjon om et tall på ”siste linje”, altså tilsvarende de tall som nevnes ovenfor, og sluttresultatet ble at sted mellom OVDS forhandlingsåpning og SVV sin forhandlingsåpning. Samme ”spillet” hvert år.

Den årlige godtgjørelsen ble altså fastsatt etter *forhandling* mellom SVV og OVDS. Forhandlingene skulle være basert på forretningsmessige forhandlinger, og skulle være forhandlinger som mellom vanlige parter i forretningsforhold. Del 2 i tiltalen og rettssaken, var at SVV og Økokrim hevdet at saken er å anse som subsidiemisbruk, men dette ble avvist av retten og dommerne, og Økokrim fikk ikke medhold i denne del 2 av tiltalen.

Forhandlinger var gjerne i hovedsak ferdige i februar – mars i det året som godtgjørelsen gjaldt. Etter at ”siste linjes” beløp var avtalt, hadde OVDS all risiko for at lønnsoppgjøret (sentrale oppgjør) ikke ble dyrere enn forutsatt i forhandlinger. Altså en betydelig risiko. Likeledes hadde OVDS risiko for bunkerspriser frem i tid. Selskapet brukte noe sånt som 10 mill liter drivolje p.a., og en prisendring på 0,5 NOK/liter utgjorde altså 5 mill NOK p.a. OVDS opererte med egenandeler ved forsikringsskader på 1 mill NOK, så skader på båter utgjorde risiko. Endring i inntekter fra passasjerer og biler utgjorde store beløp om sommeren. Og været om sommeren er variabelt i Nord-Norge, og været påvirker folks reiselyst. Dette medfører altså risiko for hendelser som inntreffer etter at forhandlingene er avsluttet, og det gjelder forhold som OVDS bare i beskjeden grad kunne påvirke selv.

En annen sak som kan være verdt å nevne her, er at OVDS fergeproduksjon ble drevet av en avdeling (lokalisert til Stokmarknes) i OVDS. Det var altså ikke en egen juridisk enhet, men en del av morselskapet (med hovedkontor i Narvik). Denne avdelingen utførte operasjon av

fergene på vegne av OVDS, og de såkalte fergerapportene og andre rapporteringer som gjaldt ferger ble utarbeidet fra denne avdelingen.

Det kan også nevnes at ingen lover som vanligvis regulerer overtramp av økonomisk karakter var brutt. Regnskapslov, skattelov, ligningslov, aksjelov, avgiftsbestemmelser og moms, eller annet, ingenting av dette var brutt. De fergeregnskaper som ble sendt til SVV, har altså ingenting med regnskapsloven å gjøre, og fergerapportene var ikke ment å være satt opp i tråd med vanlige regnskapsregler. Tiltalen gjaldt bedrageri, og SVV hevdet at de hadde betalt for mye for kjøp av tjenester fordi SVV hadde mottatt fergerapporter som viste dårligere resultater enn det som faktisk var tilfellet.

For å bli straffet for bedrageri må man i følge Straffelovens § 270 og § 271 ha; ”i hensikt å skaffe seg eller andre en uberettiget vinning”, eller ha hatt hensikt om en økonomisk vinning som er høyere enn det man normalt kan forvente. Etter hva jeg skjønner er det også et krav at det er en direkte sammenheng med handlingen man tiltales for og det økonomiske tap som motparten har lidt. Begge deler skal altså være oppfylt; økonomisk tap og årsakssammenheng.

Det kan også være verdt å nevne at ingen av de tiltalte i rettssaken hadde hatt personlig vinning av det som var omfattet av tiltalen. Alle på samme ledernivå i OVDS hadde samme lønn. Videre var et av kjernepunktene i saken om OVDS hadde urimelig eller utilbørlig høy økonomisk vinning eller fortjeneste fra fergedriften, eller om hensikten med de famøse fergerapportene var å skaffe selskapet for høy fortjeneste og for gode resultater.

Det kan også nevnes at det fra mediadekning av tingrettssaken, synes som om rettsforhandlingene hadde mye fokus på hvem som visste hva angående fergerapporter. For ikke å si at ingen utenom de tiltalte personer vedkjente seg å vite noe som helst – om en praksis som hadde eksistert i OVDS i 10-15 år. Det ble under rettssaken ikke viet like mye oppmerksomhet til det økonomiske innhold, og det var ikke innkalt noen vitner fra andre fergeselskaper som kunne fortelle hva de forventet eller faktisk oppnådde av fortjeneste fra fergedrift. Det var heller ikke innkalt vitner med et bedriftsøkonomisk ståsted som kunne vurdere faktisk oppnådd fortjeneste. Det var selskapet OVDS som skulle fronte økonomiske forhold og erstatningsdiskusjoner i rettssaken, og ikke de tiltalte hver for seg.

At de rapporter som ble sendt til SVV ikke var korrekte i forhold til et finansregnskap, er ikke noe å forsvare. Dette ble det heller ikke forsøkt på under rettssaken. Det at OVDS hadde sendt feil tall i disse rapportene, var en gammel innarbeidet praksis, og metodikken med å utarbeide

disse rapportene hadde vært etablert og praktisert i selskapet i minst fem år før min kilde begynte i selskapet.

Det skal også sies at disse rapportene eller fergeregnskapene ble sendt inn til SVV ofte 3-9 mnd etter at produksjonsåret var ferdig. Tallene i disse rapportene var således opp til 2 år gammel på det tidspunkt partene satt sammen for å forhandle om aktuelt års godtgjørelse for produksjon. Så relevansen av de rapporterte ”regnskaper” kan vurderes til å være delvis utgått på dato. Lønn, drivstoffpriser, rentenivå, vedlikeholdskostnader og assuranser endrer seg mye på 2 år. SVV, på sin side, fremstilte det som viktig med disse rapportene.

Det skal også sies at de regnskaper/rapporter som SVV krevde for fergedriften, ikke ble utarbeidet etter vanlige regnskapsmessige prinsipper, eller etter regler i regnskapsloven. Noen poster og arter var basert på avtaler, noen poster var basert på kontantprinsippet og noen poster og arter var basert på ordinære regnskapsprinsipper.

2.4 Rettssaken og dommen

Toppledelsen og styret i OVDS får ramsalt kritikk av Salten Tingrett for ikke å ha reagert på klare signaler om talljukset. En dom i OVDS-saken på fengselsstraffer for de fem tiltalte enkeltpersonene, og 72 millioner kroner pluss renter å betale for OVDS, var grunn nok til å heve øyebrynene. Men dommens skarpe formuleringer mot personer som ikke sto tiltalt i saken, var hakket mer overraskende, ifølge nestleder Erling Grimstad i Økokrim (Dagens Næringsliv 7./8. august 2004).

Det er tidligere styreformann og daværende administrerende direktør Tor Strand, tidligere administrerende direktør Jan Skaar og tidligere revisor Finn Arne Hanssen, som rammes av kritikken i dommen.

”Selv basert på blant annet forklaringene til Strand og Skaar om at de ikke kjente til regnskapsreguleringene, kom det opp gjennom årene mange signaler til revisor Hanssen, styreformann Strand, administrerende direktør Skaar, styremedlem Gunnar Kufaas og andre. Retten finner det dermed klanderverdig at styret og administrerende direktør Skaar ikke foretok seg ytterligere for å avklare realitetene,” heter det blant annet i dommen (Dom i sak 03-1130M 2004).

Videre reagerer retten på selskapets ensidige klandring av de tiltalte og stemplingen av de som illojale medarbeidere, og dommer Gunnar Lind kommer også inn på oppførselen til Tor

Strand i rettssalen: ”Retten (registrerer ikke) vesentlige tegn til erkjennelse fra Strand, Skaar eller selskapet, om at saken kunne og burde vært taklet annerledes av styret og de administrerende direktører som etterfulgte Øverås. Dette reagerer retten på. Strand var i sin forklaring for retten, tvert om meget offensiv i sitt forsvar for hva han hadde gjort og ikke gjort.” (dommen 2004).

Et annet poeng er at varsleren i saken var tidligere administrerende direktør (Øverås) i selskapet. Kilder hevder at dette skyldes en intern konflikt mellom han og tidligere styreleder (Strand) på bakgrunn av at deler av en sluttpakke til Øverås ikke var innfrid.

Utdrag av dommen (2004) fra Salten tingsrett:

”Ofoten og Vesteraalens Dampskibsselskab dømmes til å betale til sammen 72 millioner kroner, pluss renter fra 19. oktober 2003. Summen inkluderer erstatning til Staten og Nordland Fylke på 54 millioner, renter for perioden 1994-2002 på 11,6 millioner, en bot på 6 millioner, og saksomkostninger på 300.000 kroner.

De fem tiltalte dømmes til ubetinget fengsel:

- Økonomidirektør Børre Simonsen: Ett år og åtte måneders ubetinget fengsel.
- Tidligere avdelingsdirektør Gunn Fosse: Ett år og to måneders ubetinget fengsel.
- Tidligere adm. direktør Bjørne Øverås: Ett år og to måneders ubetinget fengsel.
- Tidligere økonomidirektør Stig Nerdal: Ti måneders ubetinget fengsel.
- Økonomisjef Jan Thygesen: Tre måneders ubetinget fengsel.”

kapittel tre:

TEORIGRUNNLAG

3.1 Innledning

I dette kapittelet skal jeg presentere og redegjøre for relevant litteratur som jeg anser som aktuell for mitt valg av tema. Jeg vil forsøke å gi et overblikk over hva den aktuelle litteraturen inneholder og hvilke kilder som står bak teorien. Sammenhengen mellom teori og empiri blir relevant å få til videre.

Antall forbrytelser i Norge har i følge kriminalstatistikken økt med 600 % de siste 40 årene. I dette ligger at de fleste forbrytelser gjelder økonomiske forhold (Eide 1994).

Sosialøkonomisk teori om individuell adferd og incentiver vil stå sentralt i analysen. I følge Erling Eide (1994) er kriminalitet i denne fremstilling de handlinger som i loven er belagt med straff: ”Med referanse til elementær konsument- og arbeidsmarkedsteori vil det bli forklart at straff kan oppfattes som en pris eller en kostnad som påvirker valget mellom lovlig og ulovlig virksomhet. Valget vil, i likhet med i mikroøkonomisk teori, være avhengig av individuelle evner og behov, legale inntekstmuligheter og andre samfunnsforhold.” (Eide 1994:9).

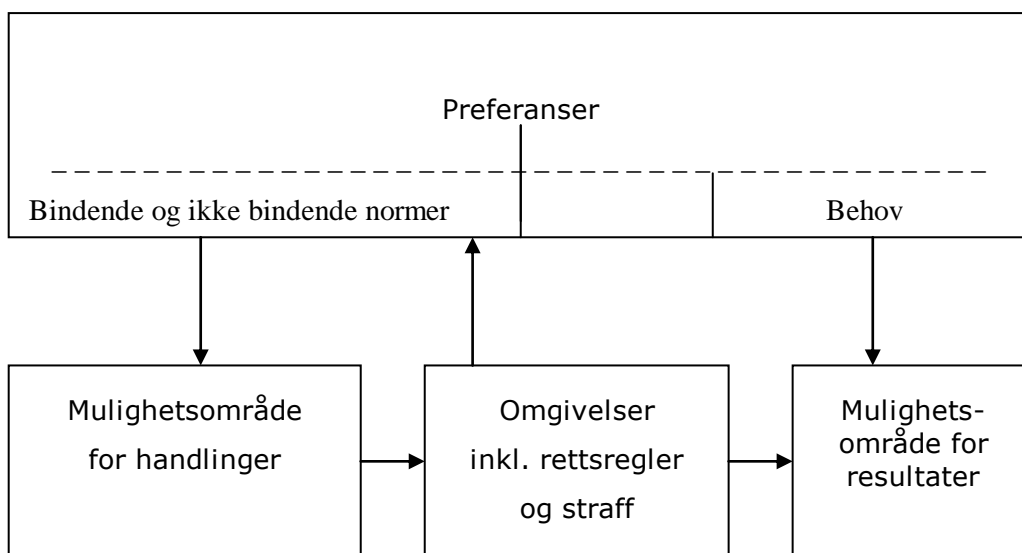
Sånn sett kan man si at sosialøkonomisk analyse er et eksempel på en generell metode som kan være anvendelig for mange samfunnsfag, også kriminalitet og kriminalitetsbekjempelse.

3.2 Normstyrt og normfri rasjonell adferd

Erling Eide (1994) har laget en modell over *normstyrt rasjonell adferd* der individets normer kan oppfattes som en integrert del av individets preferanser. Blant annet skriver Eide (1994:29) følgende: ”Vi vil nødvendigvis handle på tvers av våre normer, men siden vi har mange normer og mange psykiske og fysiske behov, vil enkelte normer til tider føles som så kravstore at de blir tilsidesatt.” I valget mellom mange mulige handlinger vil lovbruddet fremstå som det beste.

I modellen nevner Eide (1994) blant annet at det skilles mellom normer (hva den enkelte oppfatter som moralsk riktig atferd) og behov (gjelder alle øvrige psykiske og fysiske behov). Fellesbetegnelsen for disse er preferanser.

Teorirammen for normstyrt, rasjonell adferd innbyr til å anta at individets omgivelser har en direkte innflytelse på kriminaliteten. Nyere empiri har gitt oppmerksomhet på betydningen visse dagligdagse omstendigheter har for kriminalitetens omfang. Et utgangspunkt er at visse forbrytelser forutsetter ikke bare en lovbrøt, men også et økonomisk gode, og i tillegg fravær av en vaktmann som passer på godet. Omgivelsene kan dermed påvirke kriminaliteten både gjennom norm- og behovsdannelse og ved å påvirke resultatet av handlingene (Eide 1994).



Figur 3.1 Illustrasjon av rasjonell adferd med normer – forenklet modell

Modellen ovenfor for normstyrt, rasjonell adferd er i følge Erling Eide (1994) i overensstemmelse med det grunnlag kriminalpolitikken og straffesystemet bygger på i moderne samfunn. Således antas individet å være fritt og ansvarlig, fordi det har valgmuligheter og kan vurdere konsekvenser av egne handlinger.

”Kriminalpolitikken og straffesystemets krav til rasjonalitet er imidlertid begrenset til evnen og muligheten for å holde seg til lovlige handlinger. Dette er mindre krevende enn å forutsette at alle konsekvenser gjennomskues. Denne grunnholdning innebærer en avvisning av oppfatningen om at lovbrøttere har det så vanskelig at lovbrudd er eneste mulige alternativ.

(Domstolene vil for øvrig finne formidlende omstendigheter i de få saker hvor det foreligger en klar tvangssituasjon.) Selv om omgivelsene i høy grad kan påvirke individet til å begå kriminelle handlinger, står individet fritt til å velge mellom lovlig og ulovlig virksomhet. De risikofaktorer som finnes i individets omgivelser, er ikke årsaker i noen deterministisk forstand, men kan innebære at visse straffbare handlinger blir mer fristende enn alternativ lovlig adferd.” (Eide 1994).

Videre skriver Eide at; ”en innvending mot å anta at kriminalitet kan forklares som rasjonell adferd, er at enkelte lovbrudd er såkalt ekspressive, i motsetning til de instrumentelle. For de sistnevnte er lovbruddet kun et instrument for å oppnå et resultat. For de førstnevnte er selve lovbruddet hele poenget, og gevinsten er uvesentlig. Det betyr ikke at modellen er helt uten relevans.” (Eide 1994:78).

Eide (1994) hevder også at i motsetning til andre teorier gir modellen for normstyrt, rasjonell adferd mulighet for en systematisk og omfattende sammenligning av mange fordeler og ulemper ved lovbrudd. Imidlertid forutsetter denne fordelene kunnskaper som andre teorier kan bidra med.

Modeller for normstyrt, rasjonell adferd kan tolkes på to måter. En retning er at den gir en presis beskrivelse av en ”omfattende tankeprosess”, der det gjennomføres en solid vurdering av fordeler og ulemper ved handlingsalternativene. Den andre tolkningen, som anses som mindre ambisiøs, og som dermed er i tråd med vanlig økonomisk teori, er å anta at modellen beskriver individets adferd uten at tankeprosessen frem til handling trekkes inn. Dette forutsetter at individet handler som om det er rasjonelt. Deretter brukes modellen som et forsøk på å forklare adferden (Eide 1994:90).

Moralske kostnader ved lovbrudd er et pengemessig mål på de ulempene som et individ føler ved å bryte lover og regler; jo større moralske skrupler ved å gjennomføre lovbruddet, jo større moralske kostnader. De moralske kostnadene er vanligvis de samme enten om lovbrøtteren blir tatt eller ikke tatt. De moralske kostnadene kan blant annet påvirkes ved holdningskampanjer (Eide 1994).

De fleste former for økonomisk kriminalitet har ikke noe ”veldefinert offer”. Dette er sannsynligvis forklaringen på hvorfor de individuelle normer mot slik kriminalitet synes svake og antall lovbrudd tilsvarende stort. Det er i følge Erling Eide (1994) en akseptert erkjennelse i kriminologien.

Erling Eide (1999) hevder at siden all menneskelig adferd er individuell, må man ha en god forståelse for at lovbrudd krever teori som kan forklare den enkeltes valg av handling. Kriminaløkonomien gir en slik forklaring. Med sin generelle teori om ”individuell rasjonell adferd, der forskjellige forhold i den enkeltes situasjon oppfattes som positive eller negative incitament, tilbyr den en plattform som kan gi grunnlag for en kumulativ kunnskapsutvikling. Dette teoretiske grunnlag gjør det mulig å utlede hypoteser (som kan testes) om hvordan endrede omgivelser, for eksempel endringer i straffetrusselen, vil påvirke den enkeltes valg. I denne oppgaven blir det for mye og prøve og sette opp en mest mulig dekkende modell.

Gary Becker, nobelsprisvinner i økonomi, antok at lovbrøtere er rasjonelle:

”[...] en person begår et lovbrudd hvis den forventede nytte han får, overstiger den forventede nytten han kunne ha fått, hvis han hadde brukt sin tid og sine ressurser på andre aktiviteter. Personer blir altså ikke kriminelle fordi deres grunnleggende motivasjon er forskjellig fra andres, men fordi de vurderer fordelene og ulempene forskjellig” (Langli 2007).

Aktørene har, i følge John C. Langli (2007) fri vilje, og det er deres vurderinger av nytten de oppnår ved å opptre legalt sammenliknet med nytten av å begå kriminelle handlinger som er styrende for deres valg. Videre hevder han at en aktør har mange legale og illegale handlinger å velge mellom, og spørsmålet koker ned til hvilken handling som gir høyest forventet avkastning.

Kriminaliteten er av betydning for to økonomiske hovedspørsmål. Disse er hvor effektive ressursene utnyttes og hvordan resultatet fordeles. Hensynet til ressursbruken gjør det klart at kriminalitet ikke bør bekjempes for enhver pris, fordi sosialøkonomiens generelle resultat også gjelder her. Det vil si at ressurser skal brukes i den utstrekning fordelene vurderes å være minst like store som kostnadene. På økonomisk språk: Ressurser skal brukes slik at grensenytten blir lik grensekostnaden (Eide 1994).

I valget mellom bøter eller straff (fengsel) vil det alltid være optimalt å skrive ut bøter i maksimalt omfang før rettsapparatet eventuelt starter å bruke mer kostbare former for straff, til dømes lange opphold i fengsel. I følge Knivsflå og Sættem (1994) bør kontrollen reduseres til et minimum, samtidig som myndighetene øker bruken av bøter maksimalt, fordi

forbryterne har aversjon mot risiko, vil det være tilstrekkelig at bøtene reduserer levestandarden til et minimum for å skremme de til og unngå lovbrudd.

I følge Erling Eide (1994:40) ”kan straff også påvirke individuelle normer i den grad vi lar oss influere av hva samfunnet gjennom sin lovgivende virksomhet gir uttrykk for om rett og galt. Totalvirkningen av dette benevnes gjerne som *almenprevensjon*. Det er altså mer enn én mekanisme involvert. I tillegg kan straff ha en direkte virkning på de enkelte individer som staffes. Det kalles *individualprevensjon*.” Videre sier Eide at problemet med straffens preventive virkning må analyseres ved å bruke sannsynlighetsteori.

Tidligere er det understreket hvor vanskelig det er å forklare enkeltindividers normer og hvordan normene oppstår. Dette problemet kan være vel så vanskelig for de normer en bedrift i praksis følger. Erling Eide (1994) påpeker at; ”forklaringene kan være enklere i de tilfeller hvor bedriftens leveregler er klart nedfelt i skriftlig materiale eller i en udiskutabel bedriftskultur. Men ofte har de ansatte en mer vag forestilling om bedriftens holdning til ulovlige frynsegoder, ulovlige utslipp, brudd på arbeidsmiljøloven m.v. Samtidig er det slik at det er enkeltindivider som hele tiden handler på bedriftens vegne, og som derfor eventuelt bidrar til lovbrudd. Bedriftens virksomhet blir derfor avhengig av et slags kompromiss mellom de ansattes egne normer og de mer eller mindre uklare normene som gjelder i bedriftskulturen”.

I følge Knivsflå og Sættem (1994) har økonomisk teori vist seg å være valid i forhold til å analysere positive så vel som normative aspekt ved kriminalitet. Potensielle forbrytere tilpasser seg ofte endringer i omgivelsene ved å ta hensyn til stimuli som endringer i kontroll og straff. Videre har myndighetene et sett av virkemidler for å redusere de samfunnsødeleggende resultatene av kriminalitet. Økonomisk teori kan sånn sett være med på å gi grunnleggende kunnskap om samspillet mellom stimuli (sosial velferd) og respons (egen nytten).

3.3 Prinsipielle forskjeller mellom økonomisk kriminalitet og annen kriminalitet

Med ”økonomisk kriminalitet” mener man lovbrudd som konkursrytteri, innsidehandel, regnskapssvindel, misbruk av betalingskort, miljøkriminalitet osv. Begrepet ble lansert for å markere et skille mot den tradisjonelle vinningskriminalitet, som omfatter dokumentfalsk, underslag, bedrageri og utroskap, heleri, grovt og simpelt tyveri. Det er foreslått og erstatte

”økonomisk kriminalitet” med ”næringslivskriminalitet”, fordi det er lovbrudd som foregår i tilknytning til vanlig, lovlig virksomhet. Videre defineres ofte den økonomiske kriminaliteten som bedrifter er ansvarlige for, som ”bedriftskriminalitet”. Økonomisk kriminalitet dreier seg om langt større beløp enn den tradisjonelle vinningskriminaliteten og vil derfor også ha større økonomiske virkninger (Eide 1994).

Noen inkluderer sågar svart dagmammavirksomhet, smugling av tobakk og alkohol osv som økonomisk kriminalitet (Knivsflå og Sættem 1994). I en slik kontekst er det mange som ikke burde ”kastet den første steinen”. Denne type kriminalitet omfatter normalt ikke den organiserte kriminalitet. Den består av lovbrudd begått i forbindelse med utøvelse av legal, økonomisk virksomhet, mens den organiserte ikke har noen legal bedriftsmessig tilknytning (Eide 1994).

I følge Erling Eide (1994) viser kriminalstatistikken at det er ”svært få” som dømmes til ubetinget fengsel for økonomisk kriminalitet sammenlignet med det antall som idømmes en slik straff for tyverier. Dette fordi man forsøker å bekjempe økonomisk kriminalitet med administrative reaksjoner, og delvis fordi det er ”bevismessig vanskeligere” å få noen dømt for en intrikat økonomisk forbrytelse enn for et tyveri. Det er mange ganger vanskelig å få klarlagt hvor pengene har tatt veien, og også om de ”enkelte transaksjoner egentlig har vært ulovlige”.

Videre er det billigere (for samfunnet) å straffe med bøter enn med fengsel (straff). Bøter er stort sett bare overføringer mens eksempelvis fengsel er kostbart i form av utgifter til drift av fengsel, produksjonstap for innsatte m.m. Sånn sett er det en klar fordel med bøter. Ulempen er ofte at bøter kun har allmennpreventiv (avskrekkende) virkning, ikke individualpreventiv (gjøre folk til ”bedre mennesker”) virkning (Eide 1994).

3.4 ”Leilighet gir tyv”

Velger også å bruke en artikkel fra Bodøforskerne Finn Jørgensen og Terje Mathisen som ble publisert i det internasjonale tidsskriftet *Transport Reviews* (2010), som noe av mitt teorigrunnlag. Dette fordi artikkelen omhandler den saken jeg selv skriver om i denne oppgaven.

I følge Jørgensen og Mathisen overrapporterte OVDS kostnadene med 19 prosent i perioden 1992 til 2002, og at dette er cirka tre ganger mer enn hva retten konkluderte med i 2004 (se tabell 2).

”Manglende normtall hos forhandlerne fra offentlige myndigheter la et godt grunnlag for millionsvindelen i OVDS i Narvik på 90-tallet.” (Jørgensen og Mathisen 2010).

Av artikkelen går det frem at dersom offentlige myndigheter (her; Statens vegvesen) hadde hatt skikkelig kunnskap om kostnadsstrukturen innenfor fergesektoren, så ville svindelen med subsidie-millionene neppe vært mulig, i følge forskerne fra Handelshøgskolen i Bodø.

Alle fem mellomlederne var tiltalt og dømt for å ha deltatt i feilrapporteringen. De innrømte at deres handlinger hadde ført til feilrapportering av inntekter og kostnader, men bare to av dem hadde gjort dette med vilje. Til tross for dette ble alle funnet skyldig i subsidiesvindelen.

Retten dømte både selskapet og de fem mellomlederne. Sannsynligvis var dette første gang i Norge at ledere i et selskap ble fengslet selv om domstolen ikke kunne bevise at de dømte hadde noen direkte personlig gevinst. Sånn sett kan denne dommen danne presedens fremover i lignende saker.

Et viktig anliggende er hva som er myndighetenes beste strategi for å forhindre lignende subsidiebedrageri fremover – er det å straffe ansatte eller selskapet. I følge teorien kan det synes som om beste alternativ er å gå etter selskapet. (Jørgensen og Mathisen 2010).

Videre fant Jørgensen og Mathisen (2010) ut at det ikke foreligger bevis på at selskapet underrapporterte inntektene. Det er noe usikkert hvor stort nettobeløpet av overrapportering av kostnader som urettmessig har tilfalt selskapet. Dette blir prøvd analysert i kapittel fem. Bodøforskerne fant at OVDS rapporterte kostnadene mellom 13 % og 25 % (19 prosent i gjennomsnitt), for perioden 1996 – 2000, høyere enn for sammenlignbare tjenester/service i andre fergeselskap. Etter at selskapet ble mistenkt for subsidiesvindelen i 2002 rapporterte de om lag samme kostnadsnivå som andre fergeselskap. Høyere rapporterte kostnader i denne perioden kan skyldes; overrapportering av kostnader, tøffere driftsforhold eller dårlig og ineffektiv drift.

I artikkelen til Jørgensen og Mathisen er følgende tabell (table 5 s 309) vedrørende overrapporterte kostnader.

Tabell 3.1 Overrapporterte kostnader for OVDS i aktuell periode – forenklet tabell

År	Forventet overrapportering av kostnader i %	Forventet overrapportering av kostnader i 1000 kr
1996	17,7	18.650
1997	25,2	25.449
1998	13,1	14.629
1999	19,3	21.089
2000	18,6	23.510
Snitt	18,8	20.665
Totalt	-	103.327

Jørgensen og Mathisen har i sin artikkel i Transport Reviews (2010) også laget en tabell (Table 6 s 310) om resultatene av modellen sammenlignet med dommen for aktuell periode (i 1000 kr) der de konkluderer med at OVDS har mottatt urettmessig tre ganger mer subsidie enn hva dommen konkluderte med. Tabellen fremstilles på neste side (tabell 3.2).

Tabell 3.2 Modellresultat sammenlignet med dommen for perioden – forenklet tabell

År	Underrapportert inntekt		Overrapportert kostnad		Overrapportert subsidie behov	
	Modellens resultat	Dommen	Modellens resultat	Dommen	Modellens resultat	Dommen
1996	Ingen indikasjoner på under-rapportering av inntekter	0	29.840	8.622	29.840	8.622
1997		96	40.669	8.312	40.669	8.408
1998		663	23.384	7.673	23.384	8.336
1999		0	33.731	11.999	33.731	11.999
2000		0	37.696	12.476	37.696	12.476
96-00		759	165.320	49.082	165.320	49.841

Det viktigste budskapet i artikkelen er; ”hvis myndighetene hadde hatt godt kjennskap til fergedriften og gode normtall (SRC modell) for vurdering av inntekter og kostnader ville myndighetene vært sterkere forhandlingspartnere slik at OVDS svindelforsøk ville blitt avslørt tidligere. Fristelsen for OVDS for å forsøke å få for mye ut av fellesskapets kasse ville også blitt langt mindre. Gode kontrollmuligheter virker preventivt, på samme måte som hyppige kontroller langs veiene og høye bøter for overtredelse av Vegtrafikkloven.” (Jørgensen og Mathisen 2010).

Avslutningsvis bemerker Jørgensen og Mathisen (2010) at uansett hvor godt kjennskap vegmyndighetene hadde til fergedriften, så var det selvsagt helt uakseptabelt av OVDS å feilrapportere i den hensikt å få mer statlige midler.

kapittel fire:

METODISK OPPLEGG

I dette kapittelet skal jeg kort redegjøre for mitt metodiske opplegg for oppgaven. Viktigst å ta med grunner for bruken av visse fremgangsmåter fremfor andre ut fra problemstillingens art. På metodeområdet har forskjellige humanistiske og samfunnsvitenskapelige fag svært ulike tradisjoner, og det er vanskelig, om ikke umulig, å si noe av betydning som kan gjelde alle.

4.1 Introduksjon av tema

Tema for oppgaven er den såkalte "OVDS-saken"; saken der Ofoten og Vesteraalens Dampskipsselskap ASA (OVDS), og noen mellomledere ble tiltalt og dømt for bedrageri i 2004. Saken gjaldt perioden 1992 til 2002. Statens vegvesen (SVV), representert ved Nordland vegkontor og Økokrim tok ut tiltale og kjørte rettssak mot selskapet OVDS og fem mellomledere. Økokrim kjørte ikke rettssak mot de personer som hadde vært administrerende direktør eller styreformann i OVDS etter 1995. Dette i motsetning til saken mot Nordtrafikk, som ble behandlet i tingretten vinteren/våren 2008, der administrerende direktør var en av tiltalte og ble domfelt.

4.2 Filosofisk diskusjon

I dette avsnittet skal jeg forklare problemstillingen min opp mot positivisme og sosial konstruktivisme. Videre si noe om hvilken posisjon (retning) min problemstilling tenderer mot. Ofte er det en plass midt imellom disse to ytterpunktene. Viktig at man sier noe om de ulike alternativene for så og tydelig begrunne endelig valg.

Sosial konstruktivisme vil si at vitenskapen studerer sosiale fenomener som er skapt av folks måte å se og omtale disse på, og at vitenskapen selv er med i denne skapelsesprosessen av sosiale og økonomiske fakta (Johnson & Duberley 2010).

En sosial konstruktivist ser på sosiale og økonomiske fenomener (virkeligheten) ikke som bevisstuaavhengige objektive realiteter, men som meningsfulle fenomener som forandrer karakter, som blir noe annet, dersom vi forandrer blick og innstilling til dem. Motsatsen er *positivismen* som beskriver vitenskapen som en bevissthetsuavhengig sosial virkelighet. Langs dette skillet går det en del opphetede debatter i vitenskapsteorien – ofte omtalt som "science wars" (Nyeng 2004).

En grunnforestilling i positivismen er den at hva som er vitenskap og vitenskapelig metode, må bestemmes på generelt grunnlag, det vil si uavhengig av hva det er man studerer. Positivismen er empirisme i den forstand at positivistene holder seg veldig nært til de observerbare dataene, så nært at de ikke foretar distinksjonen mellom det epistemologiske (teorien om kunnskap) og det ontologiske (teorien om virkelighet).

Dessuten er det et paradoks når positivistiske tilnærminger, som opprinnelig var en reaksjon mot filosofi og vitenskap som ikke orienterte seg mot virkeligheten slik vi kan erfare den, selv ender med å innsnevre den. Sånn er det jo ofte; ”disiplene” blir strengere og smalere i sitt syn enn ”profeten”.

Videre ser ”naturalistene” (positivistene, empiristene, realistene og rasjonalistene), bort fra den subjektive erfaring, spesielt følelser, intensjon samt politiske og økonomiske interesser (Nyeng 2004).

I følge Johnson & Duberley (2010) er fordelene til positivistene ofte at de er mer objektiv enn konstruktivistene, fordi de har et mer nøytralt (objektivt) språk.

Retorisk uttrykt blir det for positivistene viktig ”å telle, å veie, å måle og så å vite”. Dermed blir den etiske dimensjon irrelevant i forhold til vitenskapen, fordi etikk ikke kan kvantifiseres (Nyeng 2004).

Sosiale fakta (systemer) kan eksempelvis organiseres i økonomiske, politiske, kulturelle og biologiske størrelser og relasjoner mellom disse størrelsene. Innenfor min problemstilling vil de sosiale fakta primært være økonomiske, kulturelle og organisatoriske (Nyeng 2004).

Hvis vi behandler mennesker og menneskelige fenomener som om de var ting eller dyr, slik naturvitenskapen behandler sine fenomener, så innebærer det at vi ikke engasjerer oss i menneskenes verden, og at vi ikke tar deres oppfatninger og frihet alvorlig (Skjervheim 1976, etter Johannessen, Kristoffersen og Tufte 2010).

Min undersøkelsestilnærming tenderer mest mot sosial konstruktivisme blant annet fordi jeg, i min oppgave, må/bør klargjøre distinksjonen mellom den epistemologiske (kriterier - kunnskapsforståelse) og den ontologiske (grunnlag - virkelighetsforståelse) sfære. For min problemstilling vil det være vesentlig å ta hensyn til problemene med representasjon av sosiale tilstander samt endringer av disse. Spesielt ved kvalitative undersøkelser der mennesker og samfunn er involvert. Fordi det er et klart skille mellom å studere ”tekster” og ”tall”.

Videre har jeg sagt i innledningen at jeg, etter beste evne, skal se på problemstillingen med et objektivt syn. Dette blir i seg selv en stor utfordring, fordi det er mange forskere som mener at

det ikke finnes vitenskapelige resultater som kan rettferdiggjøre en distinksjon mellom en subjektiv og en objektiv verden. Det er med andre ord vanskelig å skille mellom observatøren og det som observeres.

4.3 Forskningsdesign og forskningsstrategi

Når man skal gjennomføre en undersøkelse, må man foreta mange vurderinger og valg. Tidlig bør man ta stilling til *hva* og *hvem* som skal undersøkes, og *hvordan* undersøkelser skal gjennomføres. Dette betegnes i forskningen som forskningsdesign. Fordi forskningsdesign omhandler ”alt” som knytter seg til en undersøkelse må man bestemme seg for en overordnet forskningsstrategi. Opplegg for gjennomføring av undersøkelser klassifiseres ofte i noen generelle kategorier (Johannesen, Kristoffersen og Tufte 2010).

Det blir videre vesentlig å utforme et opplegg som er gjennomførbart og overkommelig, og som samtidig er legitimt ut fra problemstillingen min. Jeg starter altså med problemstillingen min og undersøker hvordan det er mulig, fra A til Å, å gjennomføre undersøkelsen.

I denne settingen er ”design” å forstå som selve *undersøkelsesopplegget* (designfasen), som i neste omgang bestemmer de regler og prosedyrer jeg vil følge for å innhente nødvendig informasjon (data). Det omhandler egentlig ”alt” som knytter seg til en undersøkelse. Prosessen starter gjerne med en ide om hva vi vil undersøke. Ideen formaliseres til undersøkelsesspørsmål/hypotese(r) som etterfølges av en vurdering av hvordan vi best kan gjennomføre undersøkelsen, fra start til mål. (Johannesen, Kristoffersen og Tufte 2010).

4.3.1 Casestudie

Case-undersøkelser er en av flere forskningsstrategier man kan bruke for å gjennomføre en undersøkelse. Blir ofte brukt når man skal studere et fenomen eller tilfelle systematisk og grundig. For at en case basert studie skal trekke ut essensen av en kompleksitet, bør man benytte en fleksibel forskningsdesign. For det første bør jeg ikke låse meg fast i et rigid undersøkelsesopplegg, men gi rom for å tilpasse opplegget til de resultater jeg finner underveis. Siktemålet vil være å gi en intensiv beskrivelse av et sosialt system og å utvikle en helhetsforståelse (Johannesen, Kristoffersen og Tufte 2010).

Case studier egner seg for ett enkelt interessant tilfelle (fenomen), og når det er ønskelig med en dypere forståelse av en spesiell hendelse. Enkelte forhold som ikke var klarlagt på forhånd kan dukke opp når det undersøkes i dybden (Nyeng 2004).

Det er ofte en innvending mot case-studier at det ikke er mulig å generalisere resultatene, som ved for eksempel utvalgsundersøkelser (meningsmålinger). Nødvendigvis trenger ikke dette være et problem for min oppgave, siden hensikten er å få utfyllende informasjon om et avgrenset og spesielt tilfelle.

4.3.2 Kvalitativ metode

En vanlig måte å skille undersøkelsesopplegg på er mellom *kvantitative* (beskrivende) og *kvalitative* (oppdagende) metoder. Nå utgjør ikke dette noe krystallklart skille. Ofte snakkes det dessuten om kvantitative og kvalitative data, og ikke undersøkelsesopplegg. Hensikten med det er å skille mellom data som kan kvantifiseres, og data som ikke kan kvantifiseres (Nyeng 2004).

Selv om skillelinjene på mange måter er uklare, har det å skille mellom kvalitative og kvantitative opplegg mye for seg. En fordel er at det kan være lettere å se at poengene med forskjellige typer tilnærminger kan være forskjellige. En forskjell jeg på denne måten kan få øye på, er at de to oppleggene bygger på forskjellige typer data som er fremskaffet på forskjellig vis.

Kvalitative undersøkelsesopplegg bruker gjerne metoder som deltakende observasjon, ustrukturerte intervjuer og tekstanalyse, alene eller i kombinasjon. I kvantitative undersøkelsesopplegg er surveyopplegg, det vil si bruk av strukturerte spørreskjemaer, temmelig dominerende (Johannesen, Kristoffersen og Tufte 2010).

Kvalitative og kvantitative opplegg henger dessuten nært sammen med ontologiske og epistemologiske antakelser, det vil si antakelser om den virkeligheten vi ønsker å undersøke, og hvordan den best kan undersøkes. Fordi ulike antakelser langt på vei reflekterer rådende oppfatninger innenfor ulike grupper av fagområder og forskere, omtales ofte de to ulike grunnholdningene som uttrykk for to ulike *paradigmer*.

Uttrykket er særlig gjort kjent gjennom vitenskapshistorikeren Thomas Kuhns studier av virkeligheten innenfor ulike vitenskaper. De to paradigmene kalles ofte for det positivistiske og det konstruktivistiske paradigmet, der det første dominerer i naturvitenskapene og krever kvantitative opplegg, mens det andre dominerer de humanistiske vitenskapene som gjerne sverger til kvalitative opplegg (Johnson og Duberley 2010).

Våre fagområder (økonomi og ledelse) befinner seg i en mellomstilling, og vi kan derfor velge ”hvilke briller” vi vil se verden igjennom. Dette er et ganske viktig poeng, fordi problemstilling og formål langt på vei bestemmer slike grunnleggende valg (Nyeng 2004).

Hensikten med en kvalitativ tilnærming er å få fram fyldige beskrivelser, og den er særlig anvendelig når vi skal undersøke fenomener som man ikke kjenner så godt, og som det er lite forsket på (Johannesen, Kristoffersen og Tufte 2010).

Case-undersøkelser tilhører den kvalitative tradisjonen som ofte brukes innenfor økonomisk-administrative fag. Jeg vil bruke en såkalt ”Enkelt-case-design”.

4.3.3 Mitt valg av tilnærming

Valg av undersøkelsesopplegg krever altså at jeg tenker igjennom hva jeg skal undersøke, mål med undersøkelsen og type kunnskap (forklaring/forståelse) som jeg er ute etter. I tillegg vil naturligvis slike ting som hvor lang tid jeg har på meg, hvilke ressurser jeg har tilgang til, mine egne metodekunnskaper og andre, mer praktiske forhold spille inn.

Designfasen er ofte vanskelig å få øye på i kvalitative undersøkelser. Det skyldes primært at de ulike arbeidsfasene eller trinnene i kvalitative opplegg i stor grad går over i hverandre. Kvalitative opplegg er, og skal være, fleksible. Forskeren beveger seg for eksempel frem og tilbake mellom problemstilling og datainnhenting som konsekvens av at datamaterialet ofte tvinger frem en revisjon av den opprinnelige problemstilling. Dette blir klart for forskeren fordi datainnsamling og analyse gjerne skjer parallelt, og ikke sekvensielt som i kvantitative undersøkelser. Skillet mellom design, dataproduksjon og analyse blir derfor ofte uklart (Johannesen, Kristoffersen og Tufte 2010).

Metode vil bredt si noe om hvordan gå frem for å skaffe kunnskapen man trenger for å svare på en problemstilling. I så måte er det viktig å ta et valg på om metoden er av kvalitativ (oppdagende) eller av kvantitativ art.

Mitt opplegg fordrer således en kvalitativ tilnærming der jeg tar i bruk dybdeintervjuformen (fleksibelt). Dette for å få full uttelling i dybden av studiet. Videre skal jeg studere et såkalt enkelttilfelle. Det karakteristiske ved enkelttilfeller er at funnene i studien kun gjelder dette tilfellet og ikke kan generaliseres til andre utvalg.

Ser det som overkommelig fordi det er relativt lett å avgrense og slik sett er egnet for en masteroppgave. Oppgaven er avgrenset til en bestemt type handling (rapporteringsmetode og økonomisk innhold) som fant sted på et angitt sted (Stokmarknes) innen en spesifikk tidsperiode (1992-2002).

Jeg ønsker primært å gjennomføre denne undersøkelsen fordi jeg har en mistanke om at sentrale premisser i saksgangen var vinklet feil. Tenker da spesielt på hvorfor de to topplederne (administrerende direktør og styreleder) tilsynelatende endret strategi etter at

tingretten var i gang i Bodø i 2004. Kan det for eksempel være tilfeldig at begge var jurister av utdanning? At de endret retning i sin opprinnelige plan er utsagn fra flere av mellomlederne som ble siktet.

Sannsynligvis ville utfallet blitt et annet hvis selskapet (OVDS) hadde stått samlet i rettssalen og tatt kritikk for rapporteringsmetoden, men at innholdet (økonomisk) om cirka 3,5 % resultatgrad er normalt og et minimum for å utvikle et selskap videre. Utfallet ville sannsynligvis blitt at selskapet fikk en bot og en ”ripe i lakken”.

Hvorfor kjørte ikke Økokrim rettssak mot de to personene som hadde vært adm.dir (og tidligere styremedlem) eller styreformann (og senere adm.dir.) i OVDS etter 1995? Dette i motsetning til tilsvarende sak mot Nordtrafikk i 2008, der adm.dir. var en av tiltalte og ble domfelt. Skyldes dette for eksempel formalfeil fra Økokrim og dermed kanskje mangelfull prosessjuridisk kompetanse i det organet som er satt til å undersøke økonomisk kriminalitet

4.4 Samle inn data

Datainnsamling er nok den vanskeligste og mest kritiske delen i undersøkelsen fordi all empirisk forskning er avhengig av bevis for å kunne argumentere for sine funn.

4.4.1 Kilder

Uansett hva slags oppgave man lager, vil man benytte seg av forskjellige kilder eller data til å belyse spørsmålet i problemstillingen sin. Kildene kan ha form av ulik type tekst eller teoretiske bidrag. Kildene kan også ha form av statistiske data, intervjudata, observasjoner med mer.

Det er her vanlig å skille mellom *primære* og *sekundære* kilder. Primærkilder er førstehånds, det vil si at de ikke er tolket enda. Dette betyr ikke at førstehåndskilder er objektive. De situasjonene, problemene, handlingene og objektene primærkilden omtaler, er allerede vinklet av primærkildens forfatter, alt avhengig av konteksten rundt tilblivelsen (Easterby-Smith, Thorpe og Lowe 2004).

I forbindelse med innsamling av materiale vil jeg benytte meg av både primære og sekundære kilder. Mine primærdata, så langt, er først og fremst egne oppfatninger, intuisjon og samtaler (dybdeintervju) med en av de domfelte mellomlederne og en representant fra SVV.

Sekundærkildene mine er allerede foreliggende fortolkninger skrevet av andre. Det er hovedsakelig pensumlitteratur i ”Kriminaløkonomi”, samt noe tilleggslitteratur.

Mange forskere (vitenskapelige retninger/skoler) påpeker at alt innsamlet materiale har svakheter, samt at man må være klar over hvilke mangler og svakheter som er forbundet med det materialet man selv samler inn (Nyeng 2004).

I min analyse av problemstillingen vil jeg samholde ”funn” og observasjoner fra samtalen samt egne oppfatninger og intuisjon, med aktuell pensumlitteratur.

Når man samler inn kilder og data, må man vurdere materialet sitt med et kritisk blikk, fordi man på den måten kan være noenlunde sikker på at man får tak i det man søker. Nedenfor peker jeg på noen kriterier som jeg benytter ved innsamling av data.

4.4.2 Utvalg og avgrensning

På grunn av de begrensningene man står overfor som masterstudent, planlegger jeg å gjøre et kvalitativt dybdeintervju av to informanter (*utvalg*). Den første er tidligere økonomidirektør i OVDS. Denne informanten har jeg allerede avklart oppgaven med. Den andre blir en informant fra SVV. Sistnevnte virksomhet var de som stevnet OVDS inn for domstolen.

Fordi kvalitative intervjuer og observasjoner vanligvis gjennomføres på et begrenset antall informanter, blir kvaliteten på undersøkelsen i mye større grad enn når vi arbeider med store utvalg, avhengig av kvaliteten på informantene. Utvelgelsen av de personene vi ønsker å intervju, kan derfor bli en kritisk faktor.

Videre er det viktig å *avgrense* litteraturen slik at man ikke tar med alt som er relevant for problemstillingen. Teoritifanget for min problemstilling er for stort til at det er gjennomførbart og ta med ”alt”. Tror det kan dokumenteres at den litteraturen jeg har valgt (omtalt i del 1) tilhører kunnskapsfronten innenfor temaet ”Økonomisk kriminalitet”.

4.4.3 Kvalitativ analyse

Slik jeg forstår det synes det å herske enighet om at det ikke finnes noen form for ”oppskrift” eller metode som er den foretrukne når det gjelder kvalitativ dataanalyse. Målet er relativt klart. Man må ha orden, oversikt og struktur, men veiene dit er åpenbart mange, og ingen kan kalles snarveier. For øvrig er det hevdet at kvalitativ dataanalyse i like stor grad er en test av kvaliteten på den som analyserer, som av kvaliteten på dataen (Easterby-Smith, Thorpe og Lowe 2004).

Den kvantitative analysens hovedformål er å bidra til gode (valide og reliable) forklaringer, mens den kvalitative analyse i langt større grad fokuserer mot *forståelse*. Nettopp derfor er det heller ikke overraskende at kvalitative analysemetoder blir forskjellige.

Analysen basert på beskrivende casestudier, som i mitt tilfelle, bruker man datainnsamlingsteknikker som best kan beskrive en case. Dette fordi det kan bidra til å få fram kompleksiteten og mangfoldet i casen (Johannessen, Kristoffersen og Tufte 2010).

Jeg vil gjennomføre et fleksibelt dybdeintervju med informantene for på den måten få til et best mulig datagrunnlag å jobbe videre med. Er klar over at denne prosessen setter store krav til min objektive forståelse, fordi "objektiv" forstås som kunnskap om et ytre felles objekt, som er uavhengig av personlige opplevelser. Motsatsen, som er "subjektiv" sier noe om kunnskap som er privat (indre), som personlige opplevelser (Nyeng 2004).

Nå er det ofte slik at ytre objekter ikke bare er "ytre". Vi legger alltid til noe i erkjennelsen. Videre er ikke indre objekter bare "indre". Også private opplevelser må knyttes til språk og ytre kjennetegn for å bli gjenkjennelige (Nyeng 2004).

I min oppgave vil jeg fokusere på disse forskjellene ved stadig å påminne meg om at dette er en kritisk faktor for endelig resultat av arbeidet. Samtidig ser jeg at det er vanskelig å sette et absolutt skille mellom subjektiv og objektiv kunnskap fordi begge begrepene inngår i komplekse sammenhenger når man samhandler om å produsere kunnskap om "verden". Det er viktig å ikke overse de særegent menneskelige grensene for vitenskapelig observasjon (Easterby-Smith, Thorpe og Lowe 2004).

Vil vinkle oppgaven mot økonomisk innhold i saken. Var det OVDS sin hensikt å ha en urimelig fortjeneste eller var hensikten å ha en normal inntjening, slik at man kunne videreutvikle selskapet? Hva er i så fall normal fortjeneste og normal avkastning? Vil for eksempel sjekke hva andre statlige virksomheter har av normal fortjeneste. Hva er praksis når det gjelder spørsmålet om hvem som skal sitte med den økonomiske risikoen i operasjoner (her; drift av fergene) er også forhold som må undersøkes i masterfagoppgaven.

Så langt, fornemmer jeg at økonomisk innhold og konsekvenser ble lite vektlagt i selve dommen. Dette må imidlertid analyseres nærmere ved å lese domsutredningen.

Hva er bedrageri versus urimelig fortjeneste? Videre se på årsaksforhold mellom forbrytelse og urimelig fortjeneste/for mye?

Videre er det slik at en økonomidirektør, uansett virksomhet, har et overordnet ansvar for det som blir gjort i en økonomiavdeling. I tillegg var fergedriften til OVDS organisert som egen avdeling på Stokmarknes. Dette blir også gjenstand for videre analyse.

4.5 Kvaliteten av forskningen

4.5.1 Reliabilitet og validitet

En grunnleggende spørsmål i all forskning er datas pålitelighet (*reliabilitet*). Reliabilitet knytter seg til undersøkelsens data, hvilke data som brukes, den måten de samles inn på, og hvordan de bearbeides. Det finnes forskjellige måter å teste datas reliabilitet på. En mulighet er at flere forskere undersøker samme fenomen. Hvis flere kommer frem til samme resultat, er det et uttrykk for høy reliabilitet. Dette betegnes som ”inter-rater-reliabilitet” (Johannesen, Kristoffersen og Tufte 2010).

Det utvalg av kilder og data jeg benytter, og hvordan disse er samlet inn, er også avhengig av mine antakelser om *validiteten* ved de ulike kildene og innsamlingsmetodene (Johannesen, Kristoffersen og Tufte 2010).

Spørsmålet er altså om jeg har fått/får tak i data som er dekkende for det jeg ønsker å undersøke. Mener at gyldigheten er ivaretatt/blir ivaretatt fordi litteraturen er høyst sentral samt at den informanten/kilden jeg så langt har intervjuet er sentral fordi han var en av fem mellomledere som ble siktet.

Begrepene reliabilitet og validitet henger historisk nært sammen med den positivistiske, kvantitative vitenskapstradisjonen som altså er motsatsen til en mer sosial konstruktivistisk, kvalitativ tradisjon. I bunn og grunn spiller det ikke så stor rolle hva vi kaller dette, fordi begrepene egentlig dreier seg om en undersøkelses *troverdighet*, om vi kan ha tillit til resultatene (funnene) av en undersøkelse.

Sånn sett blir det viktig for meg å benytte andre kilder, for eksempel rapporter, betenkninger og regnskaper for å styrke troverdigheten. Vil satse på objektive data og egne analyser av dette. Videre må jeg, som kvalitativ forsker (student), kunne synliggjøre at resultatene av undersøkelsen er til å stole på.

Videre må jeg bestrebe meg på å sikre at undersøkelsen blir gjennomført på en gjennomtenkt og systematisk måte, og overbevise andre om at det faktisk har foregått slik. Nettopp derfor må jeg bestrebe meg på å lage en åpen og detaljert beskrivelse av eget undersøkelsesopplegg samt dokumentere om resultatene er pålitelige og gyldige.

4.5.2 Etiske overveielser

Etikk er læren om moral, og om hva som er rett og galt. *Etiske* spørsmål blir aktuelle fordi jeg benytter mennesker som informasjonskilder i datainnsamlingen, samt at jeg skriver om noe

som berører identifiserbare mennesker. Til informanten (kilden) har jeg/vil jeg gi ærlig informasjon om undersøkelsens formål og omfang. Den involverte vil få vite hva slags deltakelse som er forventet av han.

All virksomhet som får konsekvenser for andre mennesker må bedømmes ut fra etiske standarder. Etikk handler primært om forholdet mellom mennesker, det vil si hva vi kan og hva vi ikke kan gjøre mot hverandre. Dette gjelder ikke bare konkrete handlinger men også måten vi direkte eller indirekte påvirker hverandre. Mest tydelig er det i forbindelse med datainnsamlingen ved deltakende observasjon og intervjuer (Johannesen, Kristoffersen og Tufte 2010).

I min oppgave er det slik at etiske hensyn kan stå i motsetning til ønsket om sannhet og kunnskap. Dette innebærer at jeg som ”forsker” må tenke på hvordan et tema kan belyses, uten at det får etisk uforsvarlige konsekvenser for enkeltmennesker eller grupper av mennesker.

Må derfor trå varsomt i forhold til et indre ønske om å belyse saken fordelaktig for den ene informanten, som jeg altså kjenner godt. På den annen side skal ikke dette hindre meg fra å være kritisk til den prosessen som har pågått siden OVDS saken ble gjort kjent i 2003 og frem til dommen i lagmannsretten i 2005, etter at den var i tingretten i 2004. Vil også tilstrebe en kritisk grunnholdning i forhold til intervju og samtaler med kilden. SVV informanten kjenner jeg også fra tidlige skolestudier.

Nå er det slik at visst jeg ikke hadde kjent økonomidirektøren i OVDS over mange år så ville det heller ikke blitt noen oppgave om dette på meg. Ikke dermed sagt at det i seg selv gir objektivitet til temaet. Som alle andre ”forskere” innenfor valgt retning er det subjektive vurderinger som er det dominerende innslaget i forhold til analyse av ulike funn i en undersøkelse. Sånn sett må jeg også lene meg på 25 års arbeidspraksis i privat og offentlig næringsliv samt en god og lang utdanning når jeg skal gjøre mine tolkninger og vurderinger av det innsamlede datamaterialet.

Etiske problemstillinger oppstår i følge Johannesen, Kristoffersen og Tufte (2010) når forskningen/studien direkte berører mennesker, spesielt i forbindelse med datainnsamlingen, enten den foregår gjennom deltakende observasjon, intervjuer eller eksperimenter.

I min undersøkelse vil et av vurderingspunktene være hvordan en person kan bli påvirket av personer (”øvrigheta”) høyere opp i organisasjonshierarkiet, spesielt når man er relativt ung. Her er poenget med å vise til om informanten er ”firmaets mann” i forbindelse med

problemstillingen for oppgaven. Jo yngre du er, jo lettere kan det være å tilpasse og være lojal mot et selskaps mangeårige rutiner, praksis og kultur, spesielt et stort selskap med stor oppmerksomhet og pondus.

Et klassisk eksempel, i denne forbindelse, er Stanley Milgrams (1974) eksperiment fra 1960-årene. Vanlige folk ble rekruttert for å være ”assistenter” i et eksperiment om hvordan straff påvirker læring. En ”forsøksperson” skulle få elektriske støt dersom personen svarte feil på ulike spørsmål. ”Assistenten” fikk i oppdrag å tildele (trykke på knappen) ”forsøkspersonen” støtene. Hensikten var å studere hvor langt folk kunne gå i å påføre straff under påvirkning av autoriteter (Johannessen, Kristoffersen og Tufte 2010).

Motivasjonen for oppgaven er å forsøke på en riktig og analytisk måte å nærme meg en interessant problemstilling sammen med kvalifisert veileder.

I en opphetet media-fokusert rettssal kan fokus fort bli et annet og bredere. Hvilken innvirkning har dette eventuelt hatt på utfallet av dommen.

kapittel fem:

DRØFTING OG DISKUSJON

5.1 Innledning

I dette kapittelet presenteres og analyseres materialet som er benyttet, samt resultater og funn. Inneholder også kommentarer og kritikk av resultatene og funnene.

Det mest fremskredne stadiet i oppgaveprosessen vil naturlig bestå i en mer presis utprøving og tolkninger (drøfting/diskusjon) av data. Jeg har benyttet kvalitativ metode for å samle inn primærdata. ”Funn” fra kildene mine, egen subjektiv og objektiv intuisjon og erfaring, rettsaker og myndighetenes arbeid skal danne grunnlaget for å drøfte dette mot den teorien jeg har valgt.

Teoriene (primær- og sekundærpensum) som jeg har funnet mest hensiktsmessig i forholdt til oppgavens problemstilling er Erling Eide sin bok ”Kriminaløkonomi” fra 1994 og Finn Jørgensen og Terje Andreas Mathisen sin artikkel i Transport Reviews (2010) vedrørende normtall i forhandlinger mellom offentlige myndigheter og kunnskap om kostnadsstrukturen innenfor fergesektoren. Videre OVDS-dommen fra 6.8.2004 og andre dokumenter fremlagt i Salten tingsrett våren 2004, samt Finn Jørgensen sitt kompendium og forelesningsnotater i faget.

De opplysninger som blir drøftet er mine egne synspunkter, meninger og intuisjon vurdert opp mot teorien. Jeg skal derfor drøfte noen sentrale temaer og diskutere forhold som relateres direkte til teorikapittelet. Jeg ønsker å få til et mest mulig rasjonelt, praktisk, sammenhengende og løsningsorientert resonnement mellom oppgavens problemstilling, den teorien jeg har redegjort for, og mine undersøkelser med hensyn til innsamling av stoff/data og samtaler med domfelte.

5.2 Økonomisk avkastning i saken

Tabellen synes å inneholde noen avvik fra de tall som kom frem, under saken i Bodø. Avvikene som ble diskutert i Bodø, er basert på tall som var fremlagt av aktoratet – og ble ikke tvistet under sakens gang (noen tall vedrørende administrasjonskostnader er hentet fra kilder fra fusjonssaker og andre dokumenter. SVV ble flere ganger bedt om å fremskaffe tall fra andre fergeselskaper i Norge, som viste mer detaljer og som viste resultater og nøkkeltall.

Men dette ble delvis ikke utdelt, og delvis presentert og delt ut meget sent under saken i Bodø). Tallene kan imidlertid ikke tvistes.

Avkastning og resultater er berørt flere steder. Noen kommentarer og vinklinger følger her. Økonomiske resultater kan ha utgangspunkt i avkastning av balansetall eller resultat som andel av omsetning eller andre tall fra resultatregnskap.

Den første typen avkastning gis gjerne navn som rentabiliteter, på total kapital eller egenkapital eller bundet kapital eller rentebærende gjeld – eller annet tall som utgjør nevner i en brøk. I telleren er det gjerne resultat etter skatt, res før skatt, EBIT eller EBITDA som er benyttet. Her kombineres tall fra resultat og balanse.

Den andre typen avkastning, og som henter tall fra resultatregnskap, omtales gjerne som resultatgrad eller andeler. I telleren opereres gjerne med resultat før eller etter skatt, og i nevneren opereres gjerne med omsetning.

OVDS oppnådde resultatgrad på 3,6 %, målt som resultat før skatt dividert på omsetning. Dette betyr at resultatgrad etter skatt var på 2,6 %. Så kan man diskutere om dette er mye, om det er rimelig, eller om det er for lite? Man oppnådde i realiteten en resultatgrad på cirka 1 %, når relevante kostnader var tatt hensyn til. Så kan økonomer diskutere om dette er rimelig, forsvarlig eller minimum?

Hovedavtalen sier at avtaler skal inngås på forretningsmessige vilkår og at det skulle være fortjeneste for rederi. Fortjeneste må da formodes å være et resultat etter at alle kostnader var belastet de såkalte fergeregnskapene. Som belyst nedenfor så var ikke OVDS konsernkostnader belastet resultatet (som altså ga resultatgrad etter skatt på 2,6 % før disse konsernkostnader).

Konsernkostnader er typisk kostnader til strategi, til edb, til stab og støtte, til styre, til bedriftsforsamling, til aksjonærer, til konsulenter, advokater, rådgivere, til fagstaber, til kvalitetssystemer, til økonomisystemer og –kompetanse, konsernkontor, etc.

Det er muligens et selvstendig argument at SVV sitter på nøkkeltall og sammenligningstall for alle fergeselskaper i hele Norge over mange 10-år. Med enkle sammenligninger burde man hatt nok grunnlag til analyser og gode spørsmål.

5.2.1 Avkastningsbasert resultat

I perioden 1992 – 2001 hadde OVDS fergevirksomhet en omsetning på 2035 mill. NOK (lagt inn fra skjema som var rapportert i fergeregnskap). Rapportert resultat i denne perioden var - 5,4 mill. NOK (ingen i SVV reagerte på en slik resultatgrad - over mange år).

Tabell 5.1 Balanseverdier i fergevirksomheten til OVDS (hele mill. NOK)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	1992 - 2001
TOTALKAPITAL	201443	376 672	323 974	296 709	284 886	264 235	253 161	238 981	282 537	419 438	366 325	320 993	
Rentekostnader, ferger	18 000	24 553	20 185	17 783	15 932	11 885	13 937	16 692	18 643	31 076	26 345	17 821	
Ved krav til avkastning på tk, es (1)	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	7,5%	
Resultat før skatt, avkastn.basert (2)	2 984	14 684	13 562	13 124	13 744	15 639	12 434	8 202	10 788	12 616	11 814	15 616	117 777
1) - avkastningskrav nsb 7,5%, tk etter skatt. Nettselskaper 7-12% avkastning													
2) Her skulle alle relevante kostnader vært belastet (andel felles adm alene 50 - 100 mill.NOK i perioden)													

Avviket (etter tiltalen) var på 113 mill. NOK, slik at ”internresultat før skatt” for OVDS i perioden var på 107 mill. NOK. Etter overstående oppsett og sammenlignet med NSB, skulle det gitt resultat på 90 mill. NOK, dvs. at OVDS faktisk hadde fått 17 mill. NOK mer enn hva som var forventet av NSB basert på avkastning av kapital. Dette utgjør ca 0,8% for hele perioden - eller 0,08% av omsetning p.a.

OVDS ”internresultat” er imidlertid et resultat før alle kostnader, noe som drøftes nedenfor. Når relevante kostnader er belastet er resultatet langt lavere enn det Staten setter som mål for selskaper de eier, eller hva nettselskaper får lov til å tjene.

Etter belastning av relevant andel felleskostnader, kan resultatet før skatt, til OVDS i perioden 1992-2001 beregnes til 20 mill. NOK. Dette utgjør ca 1 % av omsetning.

5.2.2 Subsidiekriminalitet?

Det var enighet mellom partene at dette ikke er snakk om subsidiekriminalitet. Det er påpekt i hovedavtalen og av Vegdirektorat og av SVV at det dreide seg om rent forretningsmessige avtaler, og ikke tilskuddsavtaler. Dette ble også understreket i dommen.

5.2.3 Bedrageri - hva er vilkår for bedrageri?

Antakelig er det slik fra lovgiver at for å oppfylle krav til bedrageri, skal foreligge:

1. Faktisk uberettiget økonomisk vinning
2. Hensikt om uberettiget økonomisk vinning
3. Fremkalle, styrke eller utnytte en villfarelse
4. Årsakssammenheng mellom villfarelse og handling

3.2.3.1 Faktisk uberettiget økonomisk vinning?

Det økonomisk faktiske innhold må hensynta alle relevante forhold. Dette parallelt til at når man etter aksjelovens regler skal beregne forsvarlig egenkapital for videre drift, må se på faktisk egenkapital og ikke bokført egenkapital.

Andre fergeselskaper i Norge hadde 2-5 % resultatgrad i perioden 1996 til 2000, etter at alle kostnader var belastet. Andre fergeselskaper har belastet kostnader til konsern og hovedkontors felleskostnader.

Fra tall fremlagt, var det rapportert administrasjonskostnader som andel av driftskostnader eksklusiv avskrivninger, som listet (slik Vegdirektoratet har målt og ønsket å vurdere administrasjonskostnader, som nøkkeltall, i sin korrespondanse med Vegkontorene) :

- Helgelandske Trafikkselskap belastet ca 9 %
- TFDS belastet ca 7 % og 10 % (RV-ferger og FV ferger)
- Torghatten Trafikkselskap ca 11 %
- Fylkesbåtane Sogn Og Fjordane ca 7 %
- Rogaland Trafikkselskap ca 7 %

OVDS har i perioden belastet administrasjonskostnader på ca 4,5 %, av driftskostnader ex. avskrivninger. Og OVDS har altså ikke bokført kostnader fra konsernadministrasjonen.

Tabell 5.2 Resultatgrad før skatt for OVDS - justert for administrasjonskostnader

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fra dokumenter delt ut 040608														
Er disse oppsettene ev anbudssamband?? (alle anbudssamband etablert 1996 - 1998 taper penger)														
													snitt	
			1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	1992 - 2000	kommentar
1	resultat andel av omsetning	akerhusf buskerud	0,5%	0,0%	-3,9%	-3,6%	0,3%	4,3%	5,5%	-0,6%	4,6%	-2,3%	0,5%	Mange selskaper har etablert datterselskaper som fakturerer hverandre, for å få " finansregnskap" til å gå opp
2	resultat andel av omsetning	vest-agder	5,8%	-3,5%	-2,9%	3,4%	3,8%	-0,3%	3,2%	1,3%	10,2%	6,3%	2,4%	
3	resultat andel av omsetning	rogaland	1,9%	3,3%	-4,1%	2,6%	-1,5%	1,1%	-0,1%	-0,1%	4,3%	3,8%	0,9%	
4	resultat andel av omsetning	hordaland	3,4%	0,8%	4,1%	3,2%	-3,9%	0,6%	3,7%	5,8%	-1,3%	-2,3%	1,2%	
5	resultat andel av omsetning	sogn- og fjordane	1,7%	2,2%	9,9%	4,1%	1,2%	-2,5%	2,0%	2,3%	2,9%	-1,1%	2,3%	
6	resultat andel av omsetning	møre og romsdal	-0,1%	2,1%	1,2%	2,9%	-0,9%	-1,7%	2,9%	0,8%	-0,9%	-0,1%	0,7%	
7	resultat andel av omsetning	sør-trøndelag	4,6%	7,5%	4,2%	6,6%	5,6%	-3,9%	7,5%	5,5%	3,3%	-0,2%	4,0%	
8	resultat andel av omsetning	nord-trøndelag	3,3%	3,7%	-0,5%	3,5%	5,3%	1,3%	3,3%	4,2%	1,3%	1,3%	2,6%	
9	resultat andel av omsetning	nordland	5,6%	1,6%	8,5%	1,0%	1,6%	0,0%	1,0%	2,4%	2,1%	-2,7%	1,7%	
10	resultat andel av omsetning	troms	2,7%	14,6%	14,4%	5,1%	5,6%	3,3%	3,0%	5,9%	4,9%	0,9%	6,4%	
11	resultat andel av omsetning	finnmark	0,0%	3,6%	10,2%	1,7%	-0,3%	5,2%	2,8%	5,8%	9,2%	7,4%	5,1%	
12	resultat andel av omsetning	Snitt alle fylker	2,7%	3,3%	3,7%	2,8%	1,5%	0,7%	3,2%	2,9%	3,7%	1,0%	2,5%	
13	resultat som andel av omsetning	ovds, rapporterte tall			0,6%	0,1%	-2,2%	-1,7%	0,6%	0,6%	0,8%	-3,4%	-0,6%	1993 - 2000, ingen fylker rapportert snitt negativ res.grad? Reaksjon?
14	resultat som andel av omsetning	ovds, "finansregnskap"		7,9%	9,1%	9,1%	7,4%	2,1%	4,2%	4,1%	5,7%	1,2%	5,7%	3,38% for perioden 1996 - 2000

Hvis OVDS resultatgrad før skatt på 3,6 % ble justert slik at administrasjonskostnader i OVDS var på samme nivå som hos andre trafikkselskaper som listet ovenfor, ville OVDS ferge drift gitt en resultatgrad før skatt på ca 1 %. Dette skal altså sammenlignes med resultatgrad fra andre fergeselskaper på 2-10 %.

Er 1% resultatgrad før skatt mye?

Vilkår om urimelig økonomisk vinning. Kan ikke se at det er foreligger urimelig økonomisk vinning eller at resultatgrad er urimelig høy, basert på risiko og type operasjon. Kan heller ikke finne at andre selskaper har hatt lavere resultatgrad, når det justeres for administrasjonskost som OVDS ikke hadde belastet. Kan heller ikke se at resultatgrad er urimelig høy sammenlignet mot andre bransjer. Selv om jeg ser på volumbaserte virksomheter der netto verdiskapning er lav (lite videreføring), for eksempel grossistvirksomhet eller dagligvarekjeder, er resultatgrad som OVDS har oppnådd spesielt imponerende.

Realiteten er at samtlige bransjer og virksomheter som har økonomiske og forretningsmessige mål for å kunne utvikle seg og overleve, forventer resultat før skatt målt som andel av omsetning over 3-4 %. Det kan bli vanskelig å finne et styre i en forretningsmessig virksomhet som ville akseptere noe lavere resultat enn dette (og særlig hvis dette er et resultat før alle relevante kostnader er belastet).

5.2.3.2 Hensikt om urettmessig økonomisk vinning

Dette er selvsagt et vanskelig tema å være kategorisk på. Når vi snakker om hensikt, må man inn i hodet på folk, og hensikt har med en fremtid å gjøre. Hva som blir endelig sammenheng mellom årsak og virkning, er ikke lett å predikere. Det er heller ikke lett i en etterkalkyle eller i etterkant å si noe om hvor mye ulike variabler i en forhandlingsposisjon har påvirket resultatet. De tall som delvis var grunnlag for de forretningsmessige forhandlingene mellom OVDS og fergemyndighetene var 1-3 år gamle. Pris på USDNOK, på bunkers, på assurance, på antall havarier og uhell, på værrets påvirkning på inntekter, etc - korrelerer lite over år, og går fort ut på dato.

En tilnærming til hensikt, er å se på ”internbudsjetter” til OVDS i denne perioden. Internbudsjetter utarbeides på høsten, og vedtas av styret før årsskiftet. Dette skjer altså før årsskiftet hvert år, og lenge før forhandlinger med fergemyndighetene gjennomføres.

OVDS utarbeidet disse internbudsjettene etter en mal der konsernkostnader ble budsjettert i en egen avdeling, og altså ikke belastet mot hvert virksomhetsområde. Det betyr at modellmessig var ikke konsernkostnader, eller kostnader til funksjoner og støttesystemer på hovedkontoret, belastet avdeling ferger eller fergebudsjettet.

Tall fra disse internbudsjettene viste at man budsjetterte med resultatgrad på 3-4 % hvert år (resultat før skatt dividert på omsetning). Budsjett er som kjent en tallfestet opplisting av mål. Dette kan indikere at de mål man hadde til resultatgrad fra fergedrift, var 3-4 % av omsetning før skatt. Og så kan man jo drøfte om dette er hensikt om urettmessig vinning.

Men så kan man jo undre på hvorfor OVDS skulle operere med feile kostnader i de såkalte fergeregnskaper? Hvorfor ta seg bryderiet med det, hvis man ikke hadde til hensikt å oppnå mer enn det som er rimelig økonomisk avkastning? Hovedavtalen sa at forretningsmessige vilkår skulle legges til grunn, og at rederiene skulle ha normal økonomisk avkastning. Det at man rapporterte for høye kostnader i fergeregnskapene, var muligens med på at fergekontoret lettere ga tilskudd? Men det springende punkt er likevel om OVDS fikk urimelig mye for de tjenester som ble levert? Ble fasiten at OVDS resultatgrad på 3,6 % (før alle kostnader), er urimelig mye sammenlignet med andre fergeselskaper, eller sammenlignet med selskaper i andre bransjer? Eller var faktisk oppnådd resultatgrad høyere enn det som Staten krever og tillater der Staten er eier eller der Staten setter premisser for akseptabel avkastning eller resultat? Som for eksempel for NSB, nettselskaper, andre statselskaper. Mener at jeg har vist

at OVDS ikke fikk urimelig mye, og har vist at hensikten målt fra internbudsjetter viser det samme (internbudsjetter utarbeidet og vedtatt 6 mnd før fergeforhandlinger).

3.2.4 Produsere på regning

En alternativ måte å utføre fergeproduksjonen på, var å produsere på regning. Dette var hjemlet i hovedavtalen. OVDS kunne altså kreve å produsere på regning, og selvsagt inkludert en rimelig økonomisk fortjeneste eller resultat.

For OVDS var det selvsagt resultat på nederste linje som var viktig, og ikke hvor i resultatregnskapet bidraget kom fra.

Et spørsmål som er sentralt å drøfte da, er naturlig hva som ville vært relevante kostnader å belaste et slikt regnskap med. Ville kostnader til konsernfunksjoner og systemer vært relevant? Vårt svar og en økonoms svar ville være: Selvsagt.

Konsern- og felleskostnader burde vært belastet ut mot de enkelte virksomhetsområder. Hurtigruten, Fergedriften, Hurtigbåtdriften og andre virksomhetsområder som bidro med inntekter, skulle vært belastet med sin andel av felleskostnader. Fordelingsnøkkel kunne vært antall årsverk som arbeidet mot hvert virksomhetsområde, eller hvert virksomhetsområde sin omsetning sammenlignet med totalen. Også felleskostnader må dekkes i et selskap. Det kan ikke være slik at noen virksomhetsområder ikke skal dekke sin andel av slike kostnader.

Et neste sentralt spørsmål hvis OVDS skulle produsert på regning, ville vært: Hva er rimelig fortjeneste? Og jeg er temmelig sikker på at en gjennomgang av slike forhold sammen med oppegående revisorer og økonomer ville konkludert med at 1 % resultatgrad før skatt ikke var urimelig. (Hvis OVDS hadde inkludert konsern- og felleskostnader i fergeregnskaper, ville ”faktisk” fortjeneste vært i denne størrelsesorden).

Jeg er faktisk mer trygg på at en fergeproduksjon basert på regning, ville gitt høyere resultat for OVDS enn hva som faktisk ble prestert.

Til sammenligning hadde det vært interessant å vite hvordan utviklingsarbeid prises for eksempel der Forsvaret får gjort utviklingsarbeid av og sammen med leverandører, eller der petroselskaper har leverandører til å produsere på regning arbeid som ikke kan defineres og avklares på forhånd? Imidlertid er dette vanskelig å finne ut av og må derfor bortfalle mer inngående analyse på dette.

5.2.5 OVDS rapporterte i perioden 1996-2001 et negativt resultat til SVV

OVDS har i perioden 1995 – 2000 rapportert et samlet resultat før skatt på minus 10 mill. NOK av en omsetning på 1211 mill. NOK. Og ingen fra SVV eller VD har reagert på dette. Selv om det står i hovedavtalen at rederiene skal ha en rimelig fortjeneste. Hva indikerer dette?

5.2.6 Logikk og kronologi i forhandlinger

Tabell 5.3 Tidsaspektet i forhandlingene

	1.98	2.98	3.98	4.98	5.98	6.98	7.98	8.98	9.98	10.98	11.98	12.98	1.99	2.99	3.99	4.99	5.99	6.99	7.99	8.99	9.99	10.99	11.99	12.99	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00		
Produksjon i 1998	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x																										
Tilskuddsregnskap 1998																																						
Utarbeidelse av budsjett 2000																						xx>	xx															
Budsjett 2000 til sw																																						
SVV går gjennom budsjetter																																						
Tertialregnskap aug 1999																																						
Rev.bud 99 pr aug 99																																						
Forhandlinger 2000																																						
Avtale for 2000																																						

Rapport for 1998 er basert på opp til 2.5 års gamle tall på forhandlingstidspunkt for 2000

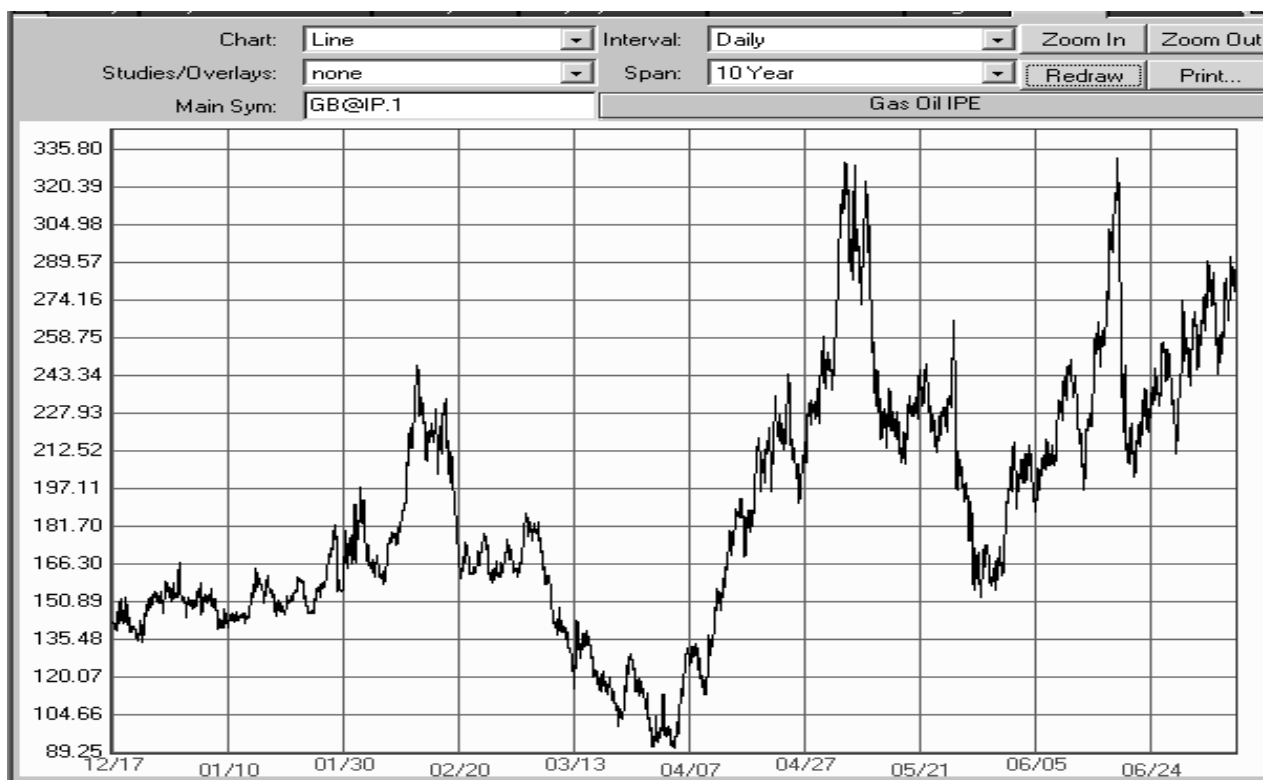
5.2.7 Noen momenter vedrørende risiko

Økonomiske prestasjoner og resultater henger sammen med risiko. Hvis man ikke tar risiko, kan man ikke forvente samme avkastning og resultatgrad, som om man ikke tar risiko eller at det ikke foreligger risiko med virksomhet eller operasjon. Dette målt over tid. Variasjoner vil eksistere mellom år, og svingninger er størst der risiko er høyest. Dette er teori.

- Risiko for hyreoppgjør etter at forhandlinger er avsluttet
 - Hyrekostnad ca 95 mill. NOK i 1999 – 1 % sprekk i forhold til forventet hyreoppjøret utgjør ca 1 mill. NOK (forhandlinger i april)
 - Risiko for bunkerspriser (12 – 15 mill. liter p.a.)
 - Både pris på Gasoil og valutakurs USDNOK dimensjonerer oljepris i NOK/liter (10 øre/ liter i bevegelse impliserer ca. 1,5 mill. NOK p.a i økte kostnader)

- Risiko for trafikkinntekter
- 85 – 90 % av trafikkinntekter er ikke produsert når forhandlinger er ferdige (Sum trafikkinntekter, passasjerer og biler, ca 90 mill. NOK i 2000 – 1 % sprekk utgjør ca 1 mill. NOK)
- Risiko for uhell
- Kostnader (opptil 1 mill. NOK pr uhell i egenandel, i tillegg til at statistikk og fremtidige premier for alle skip påvirkes, også hurtigbåter og Hurtigruta)
- Hvis man ikke kan produsere med alt materiell om sommer, kan man miste trafikkinntekter
- Har det skjedd noen ganger at OVDS har fått reforhandlet avtale og blitt kompensert pga forutsetninger som ikke holder?
 - Nei (re. sprekk bunkerspriser etter forhandlinger for 2000 – ca 8 mill. NOK som selskapet måtte dekke selv. SVV ville ikke diskutere dette som en brudd på forutsetninger ved avtaletidspunkt)
- Hyreoppgjør som ble dyrere enn forventet, har ikke blitt kompensert. (lønnsoppgjørene ble alltid innledet og avsluttet etter at forhandlinger med SVV var konkludert. Lønnsoppgjør for sjøansatte ble foretatt sentralt, og OVDS hadde således ikke direkte påvirkning på de årlige oppgjør. Stor lønnsmasse og mange ansatte)
- Bunkerspris varierer mye og er uforutsigbar

Tabell 5.4 Variasjon og uforutsigbarheten i bunkersprisutviklingen



5.2.8 Personlig vinning

I noen andre land kan man ikke straffes for bedrageri hvis det ikke foreligger personlig vinning eller personlig vinnings hensikt?

Saker om prissamarbeid, anbudssamarbeid, etc. Her gjelder samme lovgivning og strafferammer som for bedrageri. Ennå finnes det ingen / svært få eksempler på at personer er straffet. Myndigheter har alltid gått på selskaper, og straffet med bøter. Samme lover, og burde være parallell behandling?

5.2 Bedriftsøkonomien i saken

Så til bedriftsøkonomien i saken. Jeg har blant annet hatt tilgang til dokumenter som var en del av de dokumenter som påtalemyndighetene la frem før rettssaken startet. Tallene og sammenhengene ble ikke presentert av påtalemyndighetene slik som gjort i denne oppgaven. Jeg kommenterer *tall* som gjelder perioden som min kilde ble tiltalt og dømt for. Hver av de tiltalte skulle bli behandlet individuelt, så derfor begrenser jeg tallene til gitt periode hvis ikke annet spesifiseres.

Utgangspunktet er at dette gjaldt forhandlinger mellom forretningsmessige parter og etter normale forretningsmessige retningslinjer. Dette ble påpekt både av SVV og OVDS under rettssaken. Og i slike avtaler skal den som utfører tjenester eller selger en vare, ha fornuftig avkastning på kapital eller ha et normalt resultat. Dette er vanligvis akseptert av parter i næringslivet.

Ut fra de tall som Økokrim la frem til rettssaken, kan følgende nevnes. I perioden 1996-2001 (6 år) hadde OVDS ferger en omsetning på 1313 mill NOK, eller en gjennomsnittlig omsetning på ca 220 mill NOK p.a. tilknyttet fergedrift. Fergedriften hadde i denne perioden et resultat før skatt basert på tall fra finansregnskapet på ca 47 mill NOK, eller gjennomsnitt ca 8 mill NOK p.a. Dette gir en resultatgrad på 3,6 %. Så kan man diskutere om dette er urimelig høyt.

Det kan også nevnes at de rapporter eller fergeregnskaper som var sendt til SVV for samme periode viste samme omsetning, men et resultat på -3 mill NOK. For perioden 1992 til 2001 (10 år), var det i nevnte rapporter omsetning på 2035 mill NOK og med samlet resultat på -5 mill NOK. Ville dette være rimelig fortjeneste i et ordinært forretningsforhold over så lang tid med en omsetning på vel 2 milliarder NOK. Hvorfor hadde ikke SVV påpekt dette?

OVDS oppnådde altså 3,6 % i resultat før skatt i perioden 1996-2001. Etter skatt kan dette for enkelthets skyld sies å utgjøre 2,6 % av omsetningen. Er dette urimelig høy fortjeneste i et forretningsmessig forhold?

Et annet moment, for å vurdere resultater fra fergedriften ut fra et økonomisk ståsted, er at OVDS ikke hadde etablert en praksis med å belaste fergedriften for administrasjonskostnader fra drift av konsernet, det vil si kostnader til konsernledelse og felleskostnader. De administrasjonskostnader som var belastet i ferge rapportene, var kostnader som tilhørte avdelingskontoret. Hvis OVDS hadde produsert bilag (internfakturering), og regnskapsført at fergeavdelingen skulle belastes sin andel av faktiske administrasjonskostnader fra konsernet, ville overstående resultat basert på bilag og såkalt finansregnskap blitt lavere, og avviket mellom finansregnskap og ferge rapporter ville blitt mindre.

Det kan være interessant å vurdere OVDS administrasjonskostnader ved å sammenligne hva andre trafikkselskaper har belastet ferge rapporten av administrasjonskostnader. Helgelandske opererer med 9 % belastet administrasjonskostnad (målt som andel av driftskost minus avskrivninger), TFDS belastet 7-10 %, Torghatten Trafikkselskap ca 11 %, Fylkesbåtane i

Sogn og Fjordane ca 7 %, Rogaland Trafikkselskap ca 7 % og altså OVDS i egen divisjon med 4,5 %. Hvis OVDS hadde belastet fergeregnskaper med samme andel administrasjonskostnader som andre trafikkselskaper, ville OVDS resultat før skatt blitt ca 1,1 % over perioden 1996-2001. Differansen i resultatgrad utgjør ca 2,5 %-poeng på resultatet.

Hvis man skal sammenligne fortjeneste og resultater mellom trafikkselskaper, bør det også gjøres ut fra samme forutsetninger. Ut fra en sammenstilling av tall som tingretten, etter lang ventetid, fikk fra SVV under tingsrettens behandling, fremkom at trafikkselskaper i Norge hadde ”rapportert” et gjennomsnittlig resultat i perioden 1993-2000 på 2,5 % resultat versus omsetning (altså lønnsomhetsmargin eller resultatgrad). Resultatgrad varierte i følge oppsettet mellom 0,5 % og 6,4 %. Dette er altså et resultat belastet administrasjonskostnader som ovenfor referert og spranget i resultatgrad kan vurderes til å være innenfor det ”normale” intervallet.

Hvis OVDS hadde belastet tilsvarende administrasjonskostnader som rederier/trafikkselskap nevnt ovenfor, ville altså resultatgrad vært på ca 1,1 % i perioden 1996-2001.

Det er heller ikke spesielt kontroversielt, i forretningsforhold, at også andel av konsernkostnader kan belastes til avdelinger. Erfaringsmessig er det tvert imot mer feil at det ikke gjøres. Hvis OVDS hadde belastet disse kostnadene til fergeavdelingen i form av bilag (internfakturering) og regnskapsført kostnadene, ville altså avvikene vært lavere og finansregnskapets resultat fra fergedrift vært lavere. Dette kan sies å være etterpåklokskap, men det økonomiske innhold er likevel som nevnt. Selv om det i en juridisk verden kanskje ikke er relevant.

En belysning av hva som er fornuftig og rimelig resultat kan være å høre på hva aktører i forretningslivet forventer med sin økonomiske virksomhet og vurdert ut fra risiko som inngår i virksomheten. Det ble altså ikke forsøkt gjort av OVDS i rettssaken. Og det var selskapet OVDS som skulle fronte de økonomiske forhold, ikke de personer som var tiltalt.

En tilnærming kan være å se hva andre har oppnådd av resultater fra lignende virksomhet. Som referert ovenfor var snitt resultat for 11 trafikkselskap 2,5 % resultatgrad. Hvis OVDS hadde bokført administrasjonskostnader tilsvarende andre store rederier, ville OVDS hatt en resultatgrad på 1,1 %, såfremt OVDS hadde laget bilag og regnskapsført fergedriftens andel av konsernkostnader.

En annen tilnærming kan være å vurdere avkastning på kapital som er bundet i virksomheten. Også her baserer jeg meg på tall som ble fremlagt i tingsretten i denne saken. Balansesum for de fergene som inngikk i produksjonen for perioden 1996-2001, var i snitt ca 290 mill NOK. Hvis vi forutsetter at krav til avkastning til total kapital i snitt skal være 7,5 % p.a., ville dette gitt et gjennomsnittlig resultat for perioden på 12,2 mill NOK p.a. Resultatet er basert på faktisk gjeldsbelastning og rentekostnader. Dette kan sammenlignes med OVDS faktisk oppnådde gjennomsnittlige resultat før skatt på 7 mill NOK. Dette er resultat basert på finansregnskap, men før belastning av administrasjonskostnader til konsern.

Her kan også nevnes at NSB opererer med et avkastningskrav på 7,5 % på total kapital. Det er Staten som eier NSB. Nettverksselskaper (strøm) kan belaste regnskaper, og har tillatelse fra staten til avkastningskrav 7-12 % til total kapital, når de sender regning til abonnenter i sitt område. Det er i stor grad kommunene som er majoritetsiere i slike selskap.

Også ut fra vinklingen å se på avkastning på kapital, synes ikke et resultat før skatt på 3,6 % av omsetning å være urimelig mye. Heller ikke en resultatgrad på 1,1 % etter belastning av relevante kostnader er mye, eller urimelig mye.

Men er et resultat før skatt på 3,6 % av omsetning urimelig høyt? Enten i seg selv eller vurdert opp mot det andre oppnår for sammenlignbar produksjon og risiko. Hvis det ikke er å anse som urimelig høyt, kan vi vel ikke snakke om bedrageri. Det er ingen part som har hatt økonomisk tap.

Hvis vi da skal snakke om bedrageri, må *hensikten* med de årlige rapporter som ble sendt til SVV, ha vært at OVDS forsøkte å oppnå urimelig fortjeneste. Og da beveger man seg inn i litt kronglete farvann. Hva skulle ellers ha vært hensikten med å sende inn uriktige ferge rapporter? Kan det ha vært at det var en vane fra gammelt av, og om man endret dette ville man eksponere selskap og tidligere ledere? I et strengt hierarkisk og formelt system kan dette ha vært grunnen? Foresatte (topplederne) til de tiltalte og styremedlemmer hadde stort sett vært de samme hele perioden. Var det for å beskytte disse at man ikke endret praksis med å rapportere uriktige tall i ferge rapportene? Hva skulle de tiltalte ha av egeninteresse i å rapportere noe som ikke var korrekt? Og særlig for de tiltalte som ikke hadde vært med å etablere denne praksisen?

I følge Erling Eide (1994) er teorirammen for normstyrt, rasjonell adferd at individets omgivelser har en direkte innflytelse på kriminaliteten, samt at visse dagligdagse

omstendigheter har betydning for kriminalitetens omfang. Et utgangspunkt, i så måte, er at visse forbrytelser forutsetter ikke bare en lovbrøyer, men også et økonomisk gode, og i tillegg fravær av en vaktmann som passer på godet.

OVDS opererte, som de fleste andre selskaper, med budsjetter. Disse budsjettene ble behandlet og besluttet i selskapets organer i perioden september – desember hvert år. Beslutning for neste års budsjett var altså klart innen desember – året før budsjettåret, og 3-6 mnd før forhandlinger med SVV om godtgjørelse for fergedriften var avklart med hensyn til hvor mye SVV skulle betale for tjenestene for det relevante året. Disse interne budsjettene ble diskutert og utarbeidet i detalj for alle datterselskaper og avdelinger, og selvsagt også fergedriften.

Ut fra tall som også ble presentert og fremlagt i rettssaken, fremgår at forventninger om resultat fra fergedriften var et resultat før skatt målt mot omsetning skulle være 3,5 – 4 %. Dette lå også til grunn i de årlige forutsetninger, før utarbeidelse av interne budsjetter startet hvert år. Hvis man skal snakke om gode eller dårlige hensikter må man altså snakke om fortidige hendelser. Det nærmest konkrete man kommer forutsetninger og prediksjoner i en økonomisk virksomhet er antakelig hva man tallfester i budsjetter. Og disse interne budsjettene som ble utarbeidet og besluttet hvert år, 3-6 mnd før forhandlingene startet, viste altså at man forventet et resultat før skatt på 3,5 – 4 % mot omsetning.

I følge Finn Jørgensen og Terje Andre Mathisen, i en artikkel i tidsskriftet *Transport Reviews* (2009), la manglende normtall hos forhandlerne fra SVV et godt grunnlag for millionsvindelen i OVDS-saken. Forhandlingene mellom vegmyndigheter og rederiet ble i altfor stor grad basert på de tallene rederiet selv la frem. Når myndighetene først har godtatt et tallmateriale fra rederiet, som i dette tilfellet altså var forfalsket, så vil de feilaktige tallene være med å danne basis for senere års forhandlinger.

Jørgensen og Mathisen påpeker bl.a i artikkelen at; ”dersom forhandlerne fra staten/Statens vegvesen hadde hatt gode normtall å forholde seg til ville de på et tidlig tidspunkt kunnet avsløre at de fremlagte kostnadstallene fra OVDS var altfor høye i utgangspunktet.”

Verdt å merke seg at det viktigste budskapet i artikkelen altså er; ”at hvis myndighetene hadde hatt godt kjennskap til fergedriften og gode normtall for vurdering av inntekter og kostnader ville myndighetene vært sterkere forhandlingspartnere slik at OVDS svindelforsøk ville blitt avslørt tidligere. Fristelsen for OVDS for å forsøke å få for mye ut av fellesskapets kasse ville også blitt langt mindre. Gode kontrollmuligheter virker preventivt, på samme måte

som hyppige kontroller langs veiene og høye bøter for overtredelse av Vegtrafikkloven, hevder Jørgensen og Mathisen (2009).

Avslutningsvis i artikkelen bemerker Jørgensen og Mathisen; ”at uansett hvor godt kjennskap vegmyndighetene hadde til fergedriften, så var det selvsagt helt uakseptabelt av OVDS å feilrapportere i den hensikt å få mer statlige midler.”

Et moment for SVV og Økokrim under rettssaken var at OVDS ville oppnådd mindre avkastning eller resultat, dersom ferge rapportene som var sendt SVV hadde inneholdt faktiske tall. Det var også det som ble utfall fra tingsrettens behandling. Konklusjonen ble at OVDS hadde fått for mye utbetalt for de tjenester de leverte.

Her mener jeg at retten kanskje var i det mer lettvinne hjørnet ved å kaste seg på ”korsfestbølgen”, som psykologisk red denne OVDS saken. Et poeng er at faktiske resultater, for ikke å si resultater belastet med relevante felleskostnader, gav et høyst rimelig resultat i snitt over perioden som omtalt lenger opp.

Et annet poeng er at OVDS, som alle rederier, i følge rammeavtaleverk med SVV, har rett til å produsere på regning. Det vil si at om OVDS under de årlige forhandlingene ikke hadde oppnådd det beløp som de syntes var forsvarlig vurdert ut fra risiko og usikkerhet, så hadde man rett til kreve at man skulle produsere på regning og få dekket sine faktiske kostnader, og hold fast, med et rimelig resultat. Hvis 3,6 % eller 1,1 % resultatgrad er å anse som rimelig fortjeneste. avhengig av kostnader som tilordnes, ville altså OVDS ha kunnet oppnå slike resultater ved å produsere på regning. Jeg tipper at mange forretningsdrivende eller akademiske miljø ville finne at slike resultatgrader er innenfor rimelighetens grenser. Videre er det en nødvendighet for et selskap og oppnå et vist overskudd for og klare og levere varer/tjenester som dekker kundens behov for ”rett” produkt eller tjeneste.

Men som tidligere nevnt, OVDS ble ikke hørt med disse økonomiske betraktningene. Det vil si at de sammenhenger og økonomiske prestasjoner som nevnes ovenfor, var tall som min kilde presenterte under tingrettssaken. OVDS skulle som sagt fronte de økonomiske forhold, men de økonomiske realiteter ble bare i beskjeden grad fokusert, og helt i slutten av saken lagt frem av OVDS forsvarere. OVDS brukte heller ikke vitner med bedriftsøkonomisk erfaring, og OVDS innkalte heller ingen vitner med erfaring fra andre fergeselskaper. Hvorfor ikke? Hadde man de syndebukker man trengte?

Det skal også nevnes at to personer med bedriftsøkonomisk innsikt og erfaring fra næringslivet som ble foreslått av tingsretten, ble avvist av OVDS. Det er vel ikke usannsynlig at det var adm.dir og styreleder som besluttet dette. Til overmål er de begge jurister. Neppe tilfeldig. De meddommerne som faktisk deltok i tingrettssaken var ikke de som først var planlagt. Hva skjedde? Vanskelig, for ikke å si umulig, og gi et fullstendig svar på det. Blir uansett bare spekulasjoner.

Det er svært få som dømmes til ubetinget fengsel for økonomisk kriminalitet, fordi myndighetene prøver og bekjempe denne type kriminalitet med administrative reaksjoner, og delvis fordi det er bevismessig vanskeligere å få noen dømt for en intrikat økonomisk forbrytelse og om de enkelte transaksjoner egentlig har vært ulovlige (Eide 1994).

Tingsretten fant, av en eller annen grunn, at fornuftig resultat før skatt for OVDS burde vært 0,9 % målt mot omsetning. Som tidligere nevnt viste tall som SVV la frem at gjennomsnittlig resultatgrad fra andre rederier i Norge for perioden 1993-2000 hadde vært 2,5 %. Og det ble ikke tatt hensyn til at OVDS hadde belastet sine ferge rapporter med lavere andel administrasjonskostnader enn andre rederier. Erstatning eller tilbakebetaling fra OVDS ble beregnet som differansen mellom faktisk oppnådd resultatgrad og 0,9 % resultatgrad.

Med all respekt og melde; En resultatgrad på under én prosent er for lite til og utvikle et selskap, uansett selskapets størrelse. Det er et bedriftsøkonomisk faktum. Hvis dette gir et uttrykk for juristenes forståelse av bedriftsøkonomiske sammenhenger, da blir det vanskelig og argumentere for ”innholdet” i saken. Som sagt tidligere, etablert praksis (metode) burde ikke vært gjennomført.

Det er et faktum at de årlige ferge rapporter eller fergeregnskaper som ble sendt fra OVDS til SVV var undertegnet av administrerende direktør i OVDS, men adm.dir var ikke blant dem som var tiltalt når rettssaken startet, verken den som hadde vært adm.dir i perioden 1995-2002 (og som hadde vært styremedlem siden slutten av 80-tallet), eller den som var adm.dir fra 2002 (og som hadde vært styreformann siden slutten av 80-tallet).

Som kjent ble begge disse tiltalt ”rassia-helgen” 2004, men Økokrim frafalt senere tiltalen mot de to øverste lederne av selskapet. Hvorfor? Kan det skyldes dårlig juridisk håndverk fra Økokrim sin side. En kilde hevder at juristen i Økokrim som gjennomførte denne delen av Økokrim-aksjonen, var hardt kjørt privat (skilsmisseprosess) den perioden. Burde juristen

ventet med å ta ut tiltale, fordi grunnlaget (bevis/dokumentasjon) på det tidspunktet var for dårlig?

Sorenskriver Gunnar Lind i Bodø og hans meddommere Håkon V Døvre og John A Ødegård, gjør ei drepende vurdering av bedriftskultur og Tor J Strand spesielt. Dommen nøyer seg ikke bare med å kritisere mangelen på overvåking og aktivitet i tidligere perioder, men antyder også at Tor J Strand & Co foretok dekkoperasjoner og ga mangelfull informasjon til eget styre da ledelsen før Økokrim-aksjonen høsten 2002 startet den interne granskingen.

Oppfatter videre at stemningen i SVV var dårlig, fordi toppsjefene gikk fri mens mellomlederne tok straffen.

Alt i alt er denne delen av dommen et slags oppgjør med Tor J Strand spesielt, og den er paradoksalt detaljert i forhold til at OVDS-toppsjefen ikke en gang er mistenkt.

Det er også et moment i denne saken, at tingsrettens avgjørelse ikke ble anket av OVDS til lagmannsretten. Og selv om min kilde anket sin sak for lagmannsretten, ville ikke lagmannsretten ta opp skyldspørsmålet, men bare behandle straffutmålingen. På denne måten kan man si; det at OVDS ikke anket, førte til at min kilde ikke fikk tatt opp skyldspørsmålet på nytt. Det skal også nevnes at mens saken gikk for tingsretten i Bodø, var lagmannsretten i Tromsø interessert i å få fastsatt tidsrom for når ankesaken skulle behandles. Der forutsatte man på det tidspunkt at det ville bli en ny runde i denne saken, både fordi det var en prinsipiell sak som ikke var behandlet i rettssystemet før, og fordi det var store økonomiske verdier og samfunnsinteresser involvert.

Det forsøkes ikke, som nevnt, i denne oppgaven å forsvare at det ble rapportert tall (metoden) som ikke var korrekt. Anliggendet her er å sette søkelyset på faktiske økonomiske prestasjoner (innhold), og hva som synes å ha vært faktisk hensikt å oppnå av resultater.

Skyldspørsmålet ble altså endelig avgjort av en tingsrett, bestående av én dommer og to meddommere med bare delvis bedriftsøkonomisk innsikt, og midt i en halvt hekseprosess der media hadde stor interesse og delvis forlangte noen straffet. Korrupsjonsjeger-kjendisen Eva Joly uttalte blant annet i Nordlys før saken startet, at; ”det er viktig at noen blir straffet i OVDS-saken”. Justismord?

Eva Joly har arbeidet mesteparten av sitt yrkesliv i Frankrike og anses der som en av de mest nådeløse og ubestikkelige korrupsjonsjegerne. På 90-tallet ledet hun arbeidet med å rulle opp

Elf-skandalen hvor et fransk oljeselskap ble dømt for korrupsjon etter å ha drevet smøring av politikere verden over. I 2002 flyttet hun til og begynte å jobbe som spesialrådgiver i korrupsjons- hvitvaskingsprosjekt som var et treårig samarbeidsprosjekt mellom Justis- og politidepartementet og Utenriksdepartementet. Også der ble hun kontroversiell og etter bare ett år, fikk hun munnkurv og har fått refs flere ganger for å ha uttalt seg i saker som ikke var rettskraftig enda. (Wikipedia, Eva, Joly).

Hun er sikkert dyktig i sitt arbeid, nettopp derfor burde hun ikke være ute i media og uttale (synse) seg i saker som ikke er rettskraftig. Med hennes bakgrunn, spesielt fra Frankrike, er hun en mediaperson med stor makt i forhold til hva leserne "tror på". Det finnes en smertegrense for hvordan man bør forholde seg for å beholde sin integritet. Å uttale i media (Nordlys): "det er viktig at noen blir straffet i OVDS-saken" før saken starter i rettssalen synes ikke jeg er pluss for hennes integritet. Dette blir dermed en del av staffasjen rundt OVDS-saken.

Filosofen Macchiavelli har bl.a. sagt dette;

"Gode lover i et samfunn preget av umoral har liten verdi. Det er bedre å bo i et samfunn med dårlige lover, men gode mennesker".

Det er også et moment at min kilde regnet seg som lojal OVDS ansatt også under rettssaken og ikke ønsket negativt lys på sine foresatte eller kolleger. Han ble meget "tatt på sengen" av sin egen styreformann langt ute i rettssaken, der han i praksis ble sagt opp under styreformannens vitneførsel. Også andre OVDS ansatte ble oppfattet til å være veldig på parti med min kilde før og langt ut i tingrettssaken, men viste seg å være veldig borte når det begynte å røyne på.

Normstyrt rasjonell adferd er at et individ er rasjonelt i den forstand at det ønsker å maksimere forventet nytte. Det forstås slik at en person vil gjennomføre et lovbrudd hvis forventet nytte ved å gjennomføre det er større enn ved å la være. På grunn av normer vil imidlertid individet ha moralske skrupler eller positive moralske kostnader ved å gjennomføre lovbruddet. Disse kostnadene påvirker forventet nytte av lovbruddet; jo høyere moral dess lavere forventet nytte av lovbrudd. Dermed spiller altså normer en rolle for hvorvidt et lovbrudd blir gjennomført eller ikke (Eide 1994).

Erling Eide (1994:35) hevder videre at kognitive begrensninger kan medføre at folks subjektive oppfatninger ikke stemmer overens med faktiske forhold. De kan eksempelvis misopfatte sannsynligheten for å bli avslørt som lovbrøyttere. Individet kan således ha feilaktige, subjektive oppfatninger vedrørende mulighetsområdet for handlinger, omgivelser, mulige resultater av forskjellige handlinger, i hvilken grad resultatene faktisk tilfredsstiller behovene, og til og med egne behov. Intet av dette forhindrer at individet gjør så godt det kan, at det subjektivt sett er rasjonelt.

Ingen vil betvile at rapporteringsmetodikken i OVDS saken var feil, noen og enhver feiler av og til. Men det kan hende at de tiltalte i saken faktisk tilstrebet rasjonell adferd. Videre var folks adferd avhengig av omgivelsene (Eide 1994).

5.3 Samfunnsøkonomien i saken

Hvis det offentlige, SVV eller andre, betaler for mye for en vare eller tjeneste, hva er da konsekvensene? Implikasjoner kan selvsagt være mange og uheldige.

I vårt tilfelle kan man si at hvis OVDS hadde oppnådd mye bedre resultater fra sin fergedrift enn andre rederier, ville dette vært urettferdig ovenfor andre rederier. Det kunne muligens via omveier ha ført til at det kunne vært bygget mer skoler eller veier i landet, at Norges bidrag og støtte til U-land kunne vært øket, eller at andre budsjetter har fått for lite. Eller at forsvarets feilinvesteringer på 10-talls milliarder burde vært mer gjennomtenkt før det ble satt ut i livet; Kystfort, MTB-er, Fregatter ol.

Erling Eide (1994) hevder blant annet at ressurser skal brukes slik at grensenytten blir lik grensekostnaden. Videre sier han at hensynet til ressursbruken gjør det klart at kriminalitet ikke bør bekjempes for enhver pris, fordi sosialøkonomiens generelle resultat også gjelder her.

Kanskje det i en slik kontekst var bedre for samfunnet at OVDS fikk forvalte disse midlene, for å styrke seg som selskap, i en landsdel omtrent rensket for litt større selskaper med

”hovedkontor” her. Det koster og være i front innenfor en konkurranseutsatt sektor. En slik aktør vil alltid være en interessant arbeidsplass for skarpskodde økonomer, ingeniører, jurister og personer med merkantil bakgrunn. Uansett, fortsatt er innholdet i saken at OVDS satt igjen med en helt normal fortjeneste i aktuelle periode, selv om dommen konkluderer med at under 1 % er ”god butikk”. Det er i beste fall økonomisk uvitenhet, i verste fall en villet strategi. Nærliggende å referere innholdet i ”Paretoloven”: ”Bra at noen får det bedre så lenge ingen

andre får det verre”. Vanskelig å si noe om konsekvensene av dette, altså om det ble mindre på andre aktører som et resultat av at OVDS overestimerte kostnadene. Inntektene ble uansett ikke underrapportert i følge artikkelen til Jørgensen og Mathisen (2010).

Hvis OVDS fikk for høy godtgjørelse, ville det kunne føre til at OVDS ferge drift ble drevet mindre effektivt enn andre rederi, og det ville kunne føre til at eierne av OVDS fikk bedre grunnlag for utbytte enn de ellers ville fått. Hvis eierne hadde tatt ut utbytte og investert i andre næringer eller i andre land eller i andre regioner, ville dette vært netto samfunnsøkonomisk tap for en region eller nasjonalt. Men OVDS aksjonærer hadde bare i meget beskjeden grad tatt ut utbytte i den perioden saken gjaldt, eller senere for den saks skyld. Det vil si at resultater og meravkastning som selskapet eventuelt hadde fått, ble værende igjen i selskapet. Resultater brukes til å utvikle organisasjon, marked og materiell.

Uten positive økonomiske resultater stopper mulighet for å investere i opplæring, i vedlikehold, i ny teknologi, i markedsføring, i nytt materiell og utstyr, kort sagt; utvikling og vekst stopper med stor grad av sannsynlighet opp. Selskaper som opplever dette blir lite attraktive som arbeidsgivere. Kompetanse og attraktiv arbeidskraft vil ikke søke arbeid i selskaper som ikke tjener penger. Det er ikke mange arbeidsplasser i Nord-Norge med den pondus som OVDS og Hurtigruten representerte, og med en storbedrifts attraktivitet på arbeidskraft og kompetanse.

Til en viss grad kan det være vanskelig å si at det er et samfunnsøkonomisk tap at et selskap som OVDS fikk for mye betalt for de tjenestene som utføres for Staten eller SVV. Brukerne har ikke vært skadelidende i form av at de tjenester eller service som er levert har vært dårlig. Service mot publikum har vært god og åpningstider og regularitet har vært som for de beste i bransjen.

Tvert imot fikk OVDS angivelig skryt til og med av SVV under tingrettssaken for å ha bidratt med konstruktive tekniske og operasjonelle løsninger vedrørende sikkerhetsløsninger og investeringsløsninger. OVDS personell ble av SVV valgt til å sitte i ulike ressursgrupper innenfor fergedriften over mange år.

Vedlikehold av fergene har vært god og som for de beste rederiene, og OVDS har vært fleksibel, sammen med SVV, for å tilpasse og tilordne ferger slik at en samlet fergeportefølje i Norge kunne utnyttes best mulig. Ferger posisjoneres i sommersesongen tilnærmet uavhengig

av hvem som står som eier av fergene. Denne kabalen er det SVV som håndterer, og SVV er avhengig av at rederiene samarbeider.

Hvis OVDS har fått for mye penger for operasjon av ferger, gir dette også større mulighet for å sponse lokale tiltak innen idrett og kultur. I følge regnskapene har dette vært gjort i bra monn.

Et moment kan være at et selskap som fremstår som økonomisk solid og presterer gode økonomiske resultater, er at selskapet fremstår mer attraktivt for leverandører. Det vil si at OVDS kan få bedre avtaler på diesel, olje, vedlikehold, renter, assuranse, terminforretninger, etc., enn om selskapet ikke tjente penger. Slike gode leverandøravtaler kommer i neste omgang SVV til gode. Det at OVDS er stor og for eksempel hadde Hurtigruten og Nor-Cargo som en del av sin portefølje, bidro naturlig nok også til at de betingelser og avtaler som kunne gjøres mot de beste leverandører, ble gode. Også dette ble naturlig en del som SVV nyter godt av.

Når vi snakker om samfunnsøkonomi kan det være naturlig å sammenligne denne OVDS saken, med saker vedrørende prissamarbeid og oligopol. Dette er saker der for eksempel flere entreprenører avtaler hvordan anbud skal prises og leveres eller at bensinstasjoner på en plass kommuniserer ”markedspris” med hverandre. Det er kanskje lettere å tenke på samfunnsøkonomisk tap i slike saker? Vi har hatt flere slike saker, også i Norge, og selskaper har fått bøter for samarbeid på pris og tilbud og for å avtale konkurransevilkårene. Strafferamme for slike saker er det samme og parallelt med bedrageri. Men så vidt jeg vet er ingen personer dømt til ubetinget fengsel i Norge som følge av prissamarbeid. Merkelig nok.

Uavhengig av det moralske aspekt ved overføringer av denne type, kan det diskuteres om de overførte verdier er mest verdt på gjerningsmannens (her; selskapet) eller på offerets hånd (her; staten) (Eide 1994). Videre hevder Erling Eide (1994) at kriminaliteten er av betydning for to økonomiske hovedspørsmål: hvor effektiv ressursene utnyttes, og hvordan resultatet fordeles. Han konkluderer, i så måte, med at hensynet til ressursbruken gjør at man ikke bør bekjempe kriminalitet for enhver pris.

Andre saker som kan nevnes er der offentlige ansatte, for eksempel i helsesektoren rapporterer og klassifiserer feil, får å få mer tilskudd til sitt sykehus. Ingen personer dømt. Institusjonen eller bedriften får en skrape, men personer går fri. I en artikkel i Nordlys 19.10.2004, vises det til at sykehusene får betalt for hver pasient de behandler og at Riksrevisjonen har påpekt at

det i 22 % av tilfellene i den innsatsstyrte finansieringen er feilkoding, og at UNN hadde fått 12 mill. NOK for mye for en perioden. Det antydes også i artikkelen at feildiagnoser ved norske sykehus kan ha ført til 1 mrd. NOK for mye i tilskudd. Men slike saker blir ikke forfulgt. Kanskje fordi de er for komplekse i sitt vesen?

Nordland Fylkeskommune anmeldte i 2005 Torghatten Trafikkselskap AS og Saltens Bilruter AS for bedrageri i forbindelse med bussdrift, og saken handlet om 3-5 mill. NOK for mye utbetalt. Her frafalt imidlertid fylkeskommunen anmeldelsen etter en tid, fordi selskapene hadde betalt tilbake ”og samarbeidet så godt med Nordland Fylkekomme” i ettertid. Man raner en bank, og betaler tilbake om man blir oppdaget?

For øvrig; når det gjelder godtgjørelse til buss fastsettes godtgjørelse etter normtall og utkjørte km, og *ikke* etter forhandlinger, som for fergedriften. Det er altså for bussdrift en adekvat rettlinjert sammenheng mellom hva man rapporterer, og hva man får av godtgjørelse fra det offentlige for bussdrift.

Den samme fylkeskommunen vitnet for øvrig i saken representert ved daværende leder for samferdselsavdelingen. Han var, mener jeg og huske, leder for Fergekontoret under Vegdirektoratet (sjef ferger i Norge), før han kom til fylkeskommunen i Bodø. Tror det var før 1990, fordi det da var et eget regime (saldering) i forbindelse med rapportering av forbruk ferge drift. Uansett, han mente i sitt vitneutsagn at saker som OVDS nå var tiltalt for var uaktuelle, fordi man nå foretok forhandlinger og ikke salderinger. Rederiene Stavangerske og Torghatten hadde tilsvarende saker før 1990, men det ble ordnet opp med de direkte med rederiene.

Moral, lov og straff. Synes som noe tilfeldig hvilke saker som blir forfulgt av påtalemyndigheter. Det er kanskje ufint å spekulere om også påtalemyndigheter søker oppmerksomhet, og når en sak får medieoppmerksomhet er det lettere for eksempelvis Økokrim eller domstoler når de skal forhandle og lobbyere fram budsjetter og bevilgninger for seg selv.

En vanlig antakelse er at de moralske kostnadene ved å gjennomføre et lovbrudd er mindre jo lavere menneskelig skader (fysiske og psykiske) det medfører og jo mindre klart definert ofrene er. På bakgrunn av det kan man hevde at de ”moralske kostnadene” i OVDS saken er lave, fordi ofrene er mange og ukjente for lovbrysteren. Motsatt er eksempelvis de moralske kostnadene høye på tyveri og vold mot noen en kjenner (Eide 1994).

Den manglende kontrollen og tillitsforholdet mellom rederiet og veimyndighetene bidro til at ulovlighetene kunne fortsette så lenge som de gjorde. Offerbildet kan også ha framstått uklart for rederiet og deres ansatte som deltok i regnskapsmanipuleringene. Fellesskapet som offer er abstrakt, det blir vanskelig å forestille seg hvilken konkret skade man egentlig volder. Tilsvarende bedragerier mot et familieforetak ville sannsynligvis fått alarmklokkene til å kime tidligere.

På den annen side skal man ikke tenke seg lenge om før man innser at kriminaliteten er skadelig. En side ved disse bedrageriene var at de bidro til å undergrave de statlige ordningene som la til rette for bedre samferdsel. Konsekvensene kunne blitt dyrere og dårligere kommunikasjoner, med ytterligere ringvirkninger som et svekket næringsliv og økt fraflytting. En annen samfunnsøkonomisk kostnad ved slike lovbrudd kan være oppbygging av nye kontrollsystemer som må etableres og bemannes på det offentliges regning. Et slikt kontrollregime vil også gå utover aktører som ikke har gjort seg skyldig i regelbrudd fordi det vil kunne resultere i mer byråkrati og omstendelige kontrollprosesser. En annen skade som følge av lovbruddene er en svekking av tilliten i samfunnet. Hvorfor skal mindre aktører respektere reglene når man ser at store institusjoner gir blaffen? (Nilsen 2010).

Man kan med rette også stille spørsmål om lovbruddene også var et uttrykk for forakt fra rederiets side overfor myndighetene. Når tolv ferjesamband trafikkeres av samme rederi på det offentliges regning gir det seg selv at det offentlige er en viktig kunde. At tillitsforholdet misbrukes grovt for å gjøre ulovlig fortjeneste kan tyde på en viss forakt for oppdragsgiver.

Avslutningsvis nevnes det at en vanlig antakelse er at såkalte ”hvitsnippforbrytelser (økonomisk kriminalitet) er overføring av velferd fra de fattige til de rike og således fører til mer skjev velferdsfordeling. Tyveri, nasking osv. regner en vanligvis med er overføring av velferd fra de ”rike” til de ”fattige”; det vil si at slik kriminalitet vil føre til en jevnere fordeling av velferden. Disse påstandene er imidlertid ganske omtrentlige og kan diskuteres, noe Erling Eide (1994) også gir uttrykk for. Man forutsetter videre at ”offeret” (staten) er 100 % rasjonell aktør.

5.4 Bedriftskulturen i saken

Bransje- og bedriftskulturers betydning kan være stor i forbindelse med lovbrudd som utføres for virksomheters vinning. Slike kulturer angir i vesentlig grad hva som er akseptable virkemidler i bedriften når økonomiske mål skal nås. Bedrageriene i OVDS`regi var godt organisert over mange år, et flertall aktører innen rederiet *må* ha kjent til dem.

Organisasjoner av en viss størrelse er gjerne komplekse strukturer hvor det formes hovedkulturer og subkulturer. Ledelse og øvrige ansatte sosialiseres i dem, og gjennom sosialiseringen oppnås en egen forståelse av hvilke midler og metoder som er akseptable for å nå oppsatte mål. Sosialiseringen inn i dem vil kunne resultere i vel så sterke retningslinjer for driften som det gjeldende formelle regelverket. Slik OVDS saken fremstår, ser vi at bedriften sosialiserte ansatte inn i lovbrudd, lovbrudd som etter hvert ble fast forretningspraksis. I OVDS-dommen legges det til grunn at de ansatte visste at det de drev med var ulovlig, og at lovbruddene måtte ha vært kjent også i rederiets ledelse. Hvordan kan det ha seg at ingen av dem som deltok i eller kjente til reguleringene reagerte mot dette? (Nilsen 2010).

I retten erklærte en av de personlige tiltalte seg skyldig i bedrageriene. Tre av de andre fortalte at det hadde forekommet manipuleringer av regnskaper, men de mente imidlertid at det ikke kunne bevises at det hadde medført urettmessige utbetalinger til OVDS, og at de derfor ikke kunne dømmes for bedrageri. De ga også uttrykk for at de kun hadde utført ordre fra høyere hold, for det som de trodde var rederiets beste, men at de nå innså at de hadde vært for lojale mot rederiet. De mente at selskapet og dets øverste ledelse burde bli stilt til ansvar.

Den siste personlige tiltalte medga i retten at vedkommende ”muligens kan ha hatt kunnskap om noe av det som foregikk med reguleringene”, men mente samtidig at kunnskap om dette ikke kunne være nok til å dømmes for bedragerier (Saltén tingrett 2004, s. 70).

Den tidligere adm. dir., og tre av de dømte kan sies å ha blitt utpekt som syndebukker av sin tidligere arbeidsgiver OVDS, mens den siste, som i følge eget utsagn ”muligens kan ha hatt kunnskap om noe av det som foregikk med reguleringene” ble støttet av OVDS under rettssaken.

Rederiet mente at de lovbruddene som ble begått av de tre ovennevnte var illojale handlinger, og at regnskapsmanipuleringene var de tiltaltes ansvar (Saltén tingrett, s. 48). Ledelsen i selskapet nektet et hvert kjennskap til at det foregikk juks med regnskapene helt til saken kom

opp i løpet av høsten 2002. I rettssaken ble det imidlertid vist til en rekke hendelser som tydet på at triksingen var kjent i ledelsen, og at rederiet må ha fryktet at tallene om hva det faktisk tjente skulle komme ut. Retten mente at regnskapsreguleringene må ha vært kjent i hele toppsjiktet i rederiet, og at de burde ha grepet inn (Salten tingrett, s. 108).

Salten tingretts dom gjengir noen av aktors beskrivelser av selskapet; ”En uærlighetskultur preget av løgn og juks forankret på høyt plan i selskapet”, ”Regnskapsreguleringene har vært utspekulerte og er gjort på finurlige måter, som har hindret avsløringer”, ”Kulturen har vært preget av lukkethet og hemmelighold.” (Salten tingrett 2004, s. 36).

NHO har hatt korrupsjon på dagsorden siden primo 90-tallet. De har publisert mye stoff rundt temaet og gjennomfører stadig kurs på området. De ser det som sin oppgave å rettlede norske bedrifter til å ta de rette valgene både i innland og utland.

NHO sier følgende:

Godt lederskap og en god bedriftskultur er viktig for bedriften. Korrupsjon undergraver bedriftskulturen, markedet og samfunnet. NHO viser hvordan bedrifter kan ta ansvar, og arbeider for et seriøst og ansvarlig næringsliv”.
(NHO.no/Etikk).

I sin nye veileder ”..over streken?” tar NHO bl.a. til orde for en bedriftskultur der folk tør si fra, og viser hvordan bedriften kan etablere varslingsrutiner i tråd med de nye bestemmelsene i Arbeidsmiljøloven. (NHO.no/Etikk).

kapittel seks:

AVSLUTNING OG KONKLUSJON

6.1 Innledning

Avslutningskapittelet består av en oppsummering av hovedfunnene samt en konklusjon hvor jeg svarer på de spørsmål som ble stilt i innledningen og i problemstillingen. Videre presenteres de forklaringene jeg har kommet frem til samt alternative forklaringer. Avslutningsvis kommer noen kommentarer om begrensningene i oppgaven og de videre implikasjoner.

Problemstillingen i denne oppgaven har vært; ”Var dette økonomisk kriminalitet, eller var han bare ”firmaets mann”? Utsagnet ”firmaets mann” er hentet fra John Grisham sin bestselgerroman med samme navn. Det ble også laget en film av boken.

Tema var lojalitet versus illojalitet i et amerikansk advokatfirma der en nyutdannet jurist begynte i sin første jobb. Firmaet hadde et godt omdømme med dertil overveldende aura av lovlighet og lovmoralsk korrekthet med hensyn til lovens bokstav og lovens intensjon.

6.2 ”Funn” og konklusjon

Målet mitt var derfor å undersøke om det fantes sammenheng/konsensus mellom teori og praksis. Intensjonen har vært å gi en balansert diskusjon mellom den teori jeg har definert som relevant, og de ”funn” jeg har gjort basert på samtaler og egne oppfatninger. I dette kapittelet vil jeg trekke ut de viktigste resultatene fra mine drøftinger.

Jeg fant ut følgende (”funn”):

- Administrerende direktør og styreleder i OVDS, i aktuelle periode, var begge utdannet jurister. Styrelederen, i nevnte periode, og adm.dir i selskapet etter dette, fikk i OVDS dommen kraftig kritikk for hvordan han håndterte bedragerisaken både i sin tid som styreleder og etter han ble administrerende direktør. Vi bor i et lite land, der de ulike fagmiljøene er relativt små. I Nord-Norge er de enda mindre, både tingsretten og lagmannsretten ble gjennomført i nord, hhv. Bodø og Tromsø. Nettverk er nettverk. ”Galskapen er mest utiltrekkende når den opptrer i miljøer og forsamlinger”, sa maleren Odd Nerdrum. Det er ikke bestandig avgjørelsene blir ”etter boka” hvis du har en i nettverket som også skal

tilfredstilles. Også her er det kun snakk om mennesker, personer med mer eller mindre gode og mindre gode egenskaper og kompetanse (kunnskap, ferdigheter og evner), som skal ivareta ”fru justitia”. Konspiratorisk, mulig! Ens rettsoppfatning blir satt på en ekstra prøve all den tid den mannen som konstant gikk med lyden av alarmklokker i ørene, blir trodd og ikke engang tiltalt. Skyldes dette elendig juridisk håndverk fra Økokrim sin side?

- Hvorfor tilknyttet ikke domstolen og OVDS seg bedriftsøkonomisk kompetanse i større grad i forbindelse med rettssaken i tingsretten? Det må ha vært en tilfeldighet, kan ikke forestille meg at de har hatt noen som helst direkte innvirkning på valget av meddommere. Konspiratorisk, kanskje? Vi mennesker er ikke ufeilbarlige i våre vurderinger, og også fag- og lekdommere er innlemmet i menneskeslekten. Hadde norsk rettsvesen vært feilfritt, ville det neppe vært grunn for regjeringen til å opprette en ”justismordkommisjon”, slik vi fikk i 2004.

- Er det urimelig at et selskap, som tar stor risiko ved salg av ”tunge” tjenester (store investeringer/stort selskap) til Staten, skal ha en lønnsomhetsmargin på om lag 3,5 %? Det er altså kun relativt normal profitt, ikke superprofitt, man her snakker over. Hadde selskapet eksempelvis tjent 10 % ved sin metode og rapportere på, i stedet for under snittet for bransjen, ville denne oppgaven ikke blitt skrevet av meg. Har selv lang erfaring fra nord-norsk næringsliv, og kan sånn sett si at 3-4 % lønnsomhet ikke er mye og bygge og trygge arbeidsplasser med. For hver krone som blir omsatt har man kun igjen 3-4 øre for og sikre og videreutvikle varige arbeidsplasser med. Det er ikke mange feil du skal gjøre i løpet av driftsåret før de røde tallene har tatt nakkegrep på deg, med dertil påfølgende ondt sirkel for selskap og ansatte. Aktører i næringslivet vil nok innta tilnærmedeslik min posisjon i vurdering av hva som er ”riktig” lønnsomhetsnivå. Kan man da snakke om økonomisk kriminalitet hvis lønnsomheten er på fornuftig nivå?

- Hvordan forholder en ung mann seg til en allerede innarbeidet og etablert praksis når du, som 28-åring, starter som controller i et stort selskap, et av landsdelens største. Sannsynligvis en vanskelig avveining. Ikke lett og være ung og nytilsatt i drømmejobben i et velrenommert selskap, og samtidig innta en integritets posisjon utenfor (og over) sine egne foresatte, som hadde lenger fartstid både i selskapet og i yrkeslivet forøvrig.

- Endelig vil det også være av allmenn interesse og vite hvor godt skolert offentlige tjenestemenn er med hensyn til å vurdere sin egen rolle i etterforskningsprosessen. Tenker da først og fremst på deres egen (subjektive) agenda versus myndighetenes (objektive) agenda. Hvor stort er gapet? For et gap er jeg ganske sikker på at det er. Det er tross alt mennesker,

med sine feil og mangler, som sitter i førersetet med dertil myndighetsartilleri i sin rygg. Mot en slik armé kan enkeltindivider sikkert med rette, av og til, føle seg overtrampet. Klarer man i en slik prosess (den statsansatte har fått los), og ivareta rettssikkerheten til den siktede, og klarer man og være objektiv når man for eksempel skal etterforske personer som eksempelvis tjener mye mer enn en selv, og som karrieremessig, i hvert fall innen ”business”, har kommet lenger enn en selv? Det faller utenfor ramma av denne oppgaven og ”svare” på disse spørsmålene. Ofte vanskelig å skille mellom ”rett” og ”makt”.

- For påtalemyndigheter og for skatterevisorer i det offentlige, er kanskje suksesskriteriet å kunne ”ta” noen. For private næringsdrivende er kanskje suksesskriteriet å overleve, målet er å ha nok likvider til neste lønning eller til de kreditorer som maser mest og har ventet lengst. Målet og søvnløsheten går på å ha arbeid neste måned, og slippe å si opp noen. Slike problemstillinger er tilnærmet ukjente for aktører hos påtalemyndigheter eller offentlig sektor. Og private næringsdrivende skal betale skatt som i neste omgang går til lønn til ”de som passer på”. Et universelt spørsmål vil alltid være; Hvem skal vokte vokterne?

- Det kan også nevnes at ingen lover som vanligvis regulerer overtramp av økonomisk karakter var brutt. Regnskapslov, skattelov, ligningslov, aksjelov, avgiftsbestemmelser og moms, eller annet, ingenting av dette var brutt.

- Spesielt å merke seg er at det kun var de tiltalte som viste noe om en praksis som hadde eksistert i selskapet i 10-15 år. Vanskelig og tro, spesielt fordi administrerende direktør i perioden har signert aktuelle dokumenter. ”Uvitenhet premieres ikke” heter det innenfor jussterminologien. I dette tilfellet kan det synes som om det nettopp er det toppledelsen ble.

- Kan det være at ”omgivelsene” i form av etablert praksis i et av landsdelens største selskap, med godt omdømme, var så *normgivende* at det ble oppfattet som rasjonelt riktig (korrekt) at de tiltaltes *behov* for og klare en brukbar lønnsomhet i (og for) selskapet ble hovedfokuset. De var videre av den oppfatning at innholdet (altså en grei nok resultatgrad) var det avgjørende. Metoden som ble gjennomført i forbindelse med innrapportering har de tatt selvkritikk på. Uansett, det endelige spørsmål blir om 3,5 % lønnsomhetsmargin er å anse som ”kriminelt”. I forhold til 1 %? Ja, men hvilket selskap kan overleve med og sitte igjen med 1 øre per omsatt krone?

- Representant fra SVV er ikke uenig i at et resultatgrad på 3,5 % er for høy, men reagerer på rapporteringsmetodene som ble brukt for å oppnå dette resultatet. Videre var SVV opprørt over at toppledelsen ikke ble tiltalt, kun mellomlederne.

- Tidligere leder for samferdselsavdelingen i fylkeskommunen, som var et av vitnene, hevdet at ut fra hans ståsted var dette en ”ikke-sak”, i den forstand at de (samferdselsavdelingen) skulle være så velinformerte og kunnskapsrike på fergedrift at de viste hva denne produksjonen ville koste. Sånn sett kunne OVDS innta den posisjonen de måtte ønske i forbindelse med forhandlingene, nettopp fordi det var forhandlinger og ikke saldering.

- Tingsrettens avgjørelse ble ikke anket av OVDS til lagmannsretten, selv om min kilde anket sin sak for lagmannsretten, ville ikke lagmannsretten ta opp skyldspørsmålet, men bare behandle straffeutmålingen. Hvorfor ville ikke OVDS anke saken? Det spørsmålet kan jeg ikke svare på.

- Ingen av de tiltalte i rettssaken hadde hatt personlig vinning av det som var omfattet av tiltalen.

- SVV og Økokrim fikk ikke medholdt i saken om subsidie misbruk (del 2 av tiltalen).

Til slutt nevnes en liten, men normsettende, historie fra en av forelesningene i dette faget i fjor vår. To eksterne forelesere fra skatteetaten snakket om sine arbeidsmetoder og mandat. Det var påfallende og bivåne hvordan kroppspråket og verbale utsagn nørte opp under en oppfatning av at mye dreide seg om ”de” og ”de andre”, hvem skulle man ”ta”, og hva utløser ”kake på jobben” (effekten). Unnskyldingen for denne litt barnslige/umodne oppførselen for være at de var unge og nyutdannede. Ikke desto mindre, de tegnet bilde av en organisasjonskultur som bar preg av en forutinntatt med hensyn til egen rolle i prosessen, og forutinntatthet om de som tilhører en annen gruppe eller stamme enn seg selv.

Alle blir farget av den organisasjon de tilhører, og hvis man kun har arbeidet et sted med en målsetting og et sett av referanseverdier, blir alt tolket i dette lyset. De som kun har praksis fra byråkratiet i det offentlige, de som kun har arbeidet i offentlige organisasjoner som skal bistå næringsliv eller andre, de som kun har arbeidet hos påtalemyndighetene, de som kun har arbeidet i academia eller de som kun har arbeidet i privat næringsliv, har til dels meget ulik tilnærming til samme utfordringer og har til dels et internt ”stammespråk” som man ikke fullt ut skjønner hos de andre ”stammene”.

Vanskelig og gi et utfyllende svar på problemstillingen, fordi jeg ikke har mulighet for og ”bevise” noe, i rettslig forstand. Dermed blir argumentene basert på domfeltes erfaringer, opplevelser og fortolkninger, samt min egen erfaring, intuisjon og synsing. Sistnevnte tilsier at han ble et offer for sin egen lojalitet (”firmaets mann”), samt at han tenkte og utførte sitt fag (økonomi), og ikke hans foresattes fag, nemlig jus. Er også fristet til og si ”rettsstrategi”, i den forstand at han var villig til og stå løpet ut for OVDS, koset hva det koste ville.

På den annen side, var dette et taktisk og strategisk spill fra juristene? (les; foresatte). I følge kilden min var ledelsen i OVDS blitt enige om at de, i rettssaken, skulle fronte selskapet, ikke enkeltpersoner. Som selskap skulle man ta selvkritikk når det gjaldt selve metoden (ukorrekte ferge rapporter), men fokusere på det faktum at innholdet (beskjeden lønnsomhet) var et faktum og det viktigste, både bedrifts- og samfunnsøkonomisk.

Hvorfor toppledelsen endret denne, muntlig avtalte, strategien blir kun spekulasjoner. Kanskje hovedmålet ble at toppledelsen ikke var interessert i og få noen ”riper i lakken”, så lenge det var mulig og deligere skylden ned i systemet, i en tydelig hierarkisk organisasjon, til lojale medarbeidere rett under toppledelsen. Disse var fagfolk innenfor økonomi og teknikk og lojalt innstilt til sin arbeidsgiver.

6.3 Oppsummering

Fengselsstraffen de OVDS-ansatte lederne ble dømt til å sone, kan tolkes som et oppgjør med en bedriftskultur som har gjennomsyret rederiet. Men det kan også tolkes som et varsku om krav til overvåkenhet for alle ansatte i næringslivet. Enhver ansatt har et selvstendig ansvar for at lover og regler blir fulgt. Uansett om sjefen din sier noe annet.

Hadde ikke rettsvesenet reagert på OVDS-saken – så ville retten signalisert at det er fritt fram for triksing og miksing med tall i store bedrifter. Det er nok alle enige i. Likevel vil noen oppleve at deres rettsfølelse settes på prøve når de leser dommen mot de ansatte. En av de ansatte fikk ni måneder, tre fikk to og et halvt år hver, mens den siste fikk tre og et halvt års fengsel. Selv om deler av fengselsstraffene ble gjort betinget, blir det likevel lang tid bak murene. De dømmes like strengt som en voldtektsforbryter. Strengere enn uaktsomt drap.

De fem dømte i OVDS-saken er ikke gjengangere i det norske rettssystemet. De er ikke noen typiske gatekjeltringer. Heller ikke noen typiske hvitsnippforbrytere. De fem er ikke økonomisk begunstiget av regnskapsjukset. De har ikke personlig tjent en eneste krone på

bedrageriet, og det er heller ikke framkommet at de hadde noen motiver eller planer om egen vinning.

At dommeren bruker usedvanlig mye plass på å kritisere styret og toppledelsens håndtering av saken, hjelper ikke de fem ansatte som må sone lange år bak murene.

Aktor Erling Grimstad var tydelig fornøyd etter domsslutningen. OVDS-saken var ingen enkel sak for Økokrim. Mens deres saker normalt pleier inneholde en stor porsjon økonomiske vinningsmotiver for de tiltalte, har han det siste året stått med begge beina i en sak hvor de tiltalte personene ikke hadde særlig motiv, egenvinning, planlegging eller synbare strategier.

Uansett, denne oppgaven har vært et forsøk på å forklare hvorfor det er viktig at et selskap har en inntjening på minimum 3,5 prosent for å overleve i en konkurranseutsatt bransje. Har prøvd å ikke gå for langt i diskusjoner om moral og etikk, fordi det er en vanskelig øvelse. Mitt hovedpoeng har vært å vise at også staten, som forhandlingsmotpart, har et særskilt ansvar for å legge forholdene til rette for private aktører som hver dag kjemper for å overleve i tøffe markeder med vedvarende risiko.

Viktig og også være bevist hvilken makt media har i slike saker, samt at Økokrim ikke blander sammen ”rett” og ”makt”.

Hvis konklusjonen er at det ikke forelå uberettiget vinning og ikke forelå uberettiget vinnings hensikt – hva er da samfunnsmessig økonomisk tap og hva er bedrageriet?

6.4 Sluttord

Avslutningsvis ønsker jeg å belyse utfordringen med å forholde seg, på den ene siden, lojalt til den virksomheten man jobber i, og på den andre siden, følge regelverket som er innrettet mot virksomheten ved å eksemplifisere det med min egen arbeidssituasjon.

Har i tre år vært enhetsleder for ”Helse og omsorg” i en liten kommune i Nordland. Bakteppet er at kommunen i år ”feirer” ti-års-jubileum på den såkalte ROBEK listen. (ROBEK er et register over kommuner og fylkeskommuner som må ha godkjenning fra Kommunal- og regionaldepartementet (ved fylkesmannen) for å kunne foreta gyldige vedtak om låneopptak eller langsiktige leieavtaler (Kommuneloven). Registeret ble etablert i 2001 og ”min” kommune kom på listen i 2002).

Helse- og omsorgssektoren er styrt av en rekke lover og forskrifter både overfor brukerne (eksempelvis Kommnehelseoven og Sosialtjenesteloven) og ansatte (eksempelvis Arbeidsmiljøloven). Videre utgjør personalkostnadene 85 % av totale kostnader. Driften er kun opptatt av å innfri alle lovpålagte oppgaver. Det er ingen midler til å drive kompetanseheving eller andre utviklingsoppgaver, samt aktiviteter til brukerne. Sykefraværet varierer mellom 10-15 prosent (!), noe som er normalt i denne sektoren.

Endelig nevnes følgende forhold som innvirker på drift og handlingsrom:

- Tidligere fremforhandlede profesjons- og arbeidstidsbestemmelse
- Spesialisert heldøgns offentlig produksjon med skiftarbeid
- Manglende samsvar mellom bevilgninger og de oppgaver som skal løses
- Endrete og skiftende lokale politiske styringssignaler
- Økning av antall eldre brukere og økt individuell pleietyngde, økning av psykisk utviklingshemmede brukere med spesielle behov, samt tunge psykiatribrukere.

Videre har Fylkesmannen i Nordland nettopp fått utarbeidet en rapport som konkluderer med at blant annet ”min” kommune styres av politikere som har: ”beslutningsverging, ansvarsfraskrivelse og mangelfull kompetanse på flere vitale områder”. Til alt overmål er ikke rapporten en gang blitt behandlet eller omtalt av vårt kommunestyre. De gav blaffen.

Det er krevende å være ”verdens rikeste land”. Det gir kravstore innbyggere og store forventninger til offentlige tilbud. Politikerne føler presset hver dag, og det er ofte pengeinnsatsen mer enn resultatene som teller. Det kreves innsats i skolen, eldreomsorgen, helsevesenet, barnehagene osv.

Det er to fundamentale endringer i folks forventninger til offentlig sektor; Folk er langt mer skeptiske til eksperter og myndighetspersoner og brukerne vil ha mer innflytelse og valgfrihet overfor offentlige tjenesteprodusenter enn tidligere. Samtidig preges utviklingen i offentlig sektor av en kraftig vekst i rapporteringskrav, regelverk og administrativ ressursbruk. Byråkratiseringen av offentlige virksomheter er bekymringsfull.

Det er med uro undertegnede (som enhetsleder) registrerer at det er et motsetningsfylt bilde mellom styring og ledelse i helse- og omsorgssektoren. På den ene siden desentraliseres ansvar

for resultatene til enheten, og jeg som leder får gjennom dette frihet til å lede tjenesten. På den andre siden blir enheten i økende grad styrt av befolkningens rett til tjenester og budsjettkravene fra kommunen.

Paradoksalt nok går utviklingen derfor mot økt styring og økt vekt på ledelse. Enhetslederen styrer enheten indirekte gjennom krav til budsjett disiplin, men ansvaret for tjenesten delegeres til enhetslederen, som må vise at han kan levere gode tjenester til brukerne innenfor det gitte budsjettet.

Som enhetsleder er man dermed avhengig av god ledelse av sine ansatte for å få dem til å gjøre sitt beste for å levere helse- og omsorgstjenester til alle som har rett til det (les; lovpålagte oppgaver), på tross av knappe eller utilstrekkelige ressurser (les; underfinansiert).

Det vedvarende dilemmaet i en slik situasjon blir ikke når man går i brudd med en lov, men hvor ofte man er i brudd samt å begrense det mest mulig. Sannsynligvis burde man ikke tillate en slik situasjon, men det er lettere sagt enn gjort, fordi man som kommunal leder ønsker at de andre enhetene også skal ”overleve”. Viktig å ikke glemme at uansett gråsoner og lovbrudd så er den norske eldreomsorgen blant de beste i verden.

Mitt anliggende med dette siste kapitlet er å belyse at det av og til er arbeidssituasjoner som utfordrer ens evne til å være lojal versus uloyal mot et system. Det er ofte slik at uansett hva man gjør så blir det feil for noen. Det må man selvsagt bare leve med og gjøre det beste ut av situasjonen. Men er det riktig? Man er jo ansatt som kommunal tjenestemann for å gi kommunens innbyggere de tjenester/tilbud de har krav på og som er lovfestet. Valget er vanskelig. Man kan jo selvsagt slutte i stillingen...

Poenget er at det i en fattig robek kommune ikke er budsjetter/ramme til å drifte innenfor alle lover og forskrifter til enhver tid. Konstaterer også at kontrollmekanismene fra fylkesmannen og staten er formidable. Vedvarende er man i brudd/avvik i forhold til Helsetilsynet sine hyppige tilsyn. Det er et gap mellom kontrollerfunksjonærenes mening om forsvarlig drift og faktisk operativ hverdag ute i en økonomisk svak kommune.

Tror dette kan være en interessant masteroppgave for andre å ta fatt på; Det evige dilemmaet mellom lojalitet til et system versus hva som er optimalt riktig.

Litteraturliste

- Easterby-Smith, Mark, Richard Thorpe og Andy Lowe. 2004. *Management Research*. London: Sage Publications Ltd.
- Eide, Erling. 1994. *Kriminaløkonomi*. Stavanger: Rogaland Mediesenter.
- Eide, Erling. 1999. Kriminaløkonomi – De ukjente sider ved allmennprevensjon. I *Kompendium til EK303E Kriminaløkonomi* Finn Jørgensen (red.). Bodø: HHB.
- Gottschalk, Petter. 2010. *Ledelse og økonomisk kriminalitet*. Oslo: Cappelen Akademisk.
- Johannesen, Asbjørn, Line Kristoffersen og Per Arne Tuft. 2010. *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag*. Oslo: Abstrakt forlag.
- Johnson, Phil og Joanne Duberley. 2010. *Understanding Management Research*. London: Sage Publications Ltd.
- Jørgensen, Finn og Terje Andreas Mathisen. 2010. *Using Standardized Revenue and Cost Norm Analyses to Reveal Subsidy Fraud in Contracted Public Transport Services*. *Transport Reviews*, Vol. 30, No. 3.
- Knivslå, K. og F. Sættem. 1994. Økonomisk kriminalitet: handheving og straff. I *Kompendium til EK303E Kriminaløkonomi* Finn Jørgensen (red.). Bodø: HHB.
- Langli, J. C. 2007. *Konsekvenser av bevisst og ubevisst rot med bokføringen*: *Magma*, 6/07.
- Nilsen, Morten. 2010. Økonomisk kriminalitet i Norge – lokale og globale forutsetninger. I *Økonomisk kriminalitet – nordiske perspektiver* Per Jørgen Ystehede (red.). Oslo.
- Nyeng, Frode. 2004. *Vitenskapsteori for økonomer*. Oslo: Abstrakt forlag.
- Salten tingrett – Dom i sak 03-1130M, og sak 04-701 M, 06.08.2004.
- Dokumenter fremlagt under tingsrettssaken i Bodø, våren 2004.