

METODERAPPORT

”PÅ POLITIETS NÅDE”

NRK BRENNPUNKT

15. MARS 2005

INNLEDNING:

Dette er historien om hvorfor en av Norges fremste eksperter på bruktbilimport, Jan Erik Hagen, ikke er blitt etterforsket av Vestoppland politikammer. Dette til tross for 30 privatpersoner og offentlige instanser fra hele landet har anmeldt ham.

Anmeldelsene gjelder dokumentforfalskning og bedrageri over ti år. Vi begynte å grave i saken og fant svært nære bånd mellom importøren og politiet. Blant annet brukte Hagen sine politivenner til å frakte biler og bildeler til Norge. Hagen brukte også politiet til å legitimere sin egen virksomhet.

Inntil NRK Brennpunkt tok tak i saken, hadde ikke politianmeldelsene fått noen konsekvenser for Hagen. Politiet i Vestoppland hadde henlagt dem alle.

1) PROGRAMANSVARLIGE:

Jan Erik Hellenen, NRK Hedmark og Oppland
Tove Austad, NRK Brennpunkt

2) TITTEL:

”På politiets nåde”

3) PUBLISERT:

Dokumentarfilmen ”På politiets nåde” ble publisert i NRK Brennpunkt 15. mars 2005. Saken hadde aldri tidligere vært omtalt noe sted.

Oppfølgingssaker publisert:

15/3, 16/3, 11/4, 18/4, 19/4, 3/5, 19/5, 20/5, 21/5, 19/8, 7/9, 16/10, 18/10, 19/10, 15/12, 27/12, 30/12 .

Sakene ble publisert i fjernsyn via NRK Brennpunkt og NRK Østnytt, i radio via NRK Hedmark og Opplands bulletiner og magasinflater, samt Dagsnytt bulletin, P1 Helgestart og på NRKs nettsider: www.nrk.no/brennpunkt og www.nrk.no/ho

4) REDAKSJON OG REDAKSJONSADRESSE:

NRK Brennpunkt
FG31, 0340 Oslo
Tlf: 23049000

5) JOURNALISTENES ADRESSE OG TELEFONNUMRE:

Jan Erik Hellenen
NRK Hedmark og Oppland
Postboks 48, 2901 Fagernes
Tlf: 61360799
Mob: 90200025

E-post: jan.erik.helleren@nrk.no

Tove Austad
NRK Brennpunkt, FG31, 0340 Oslo
Tlf: 23042995
Mob: 91574958
E-post: tove.austad@nrk.no

6) REDEGJØRELSE FOR ARBEIDET:

A) NÅR OG HVORDAN KOM ARBEIDET I GANG, HVA VAR IDEEN SOM STARTET DET HELE?

Hele saken startet med at journalist Jan Erik Helleren ved NRK Hedmark og Opplands lokalkontor på Fagernes, fikk en telefonoppringing i månedskiftet april/mai 2004. Personen som ringte ville tipse om en svindelsak vedkommende hadde hørt om. En svindelsak det ikke så ut til at noen ville hjelpe offeret med å komme til bunns i.

Tipset gjaldt Turid Heidi Dammann fra Lørenskog. Hun skulle etter sigende ha fått problemer i forbindelse med kjøp av en bil fra Tyskland. En bruktbilimportør bosatt i Vestre Toten, Jan Erik Hagen, skulle ha lurt Turid Heidi Dammann, og ikke levert bilen etter forutsetningene i avtalen.

Da vi kontaktet Dammann, kunne hun fortelle om en bilhandel som etter hvert ble det reneste marerittet.

Hun fortalte om bruktbilimportørens utallige unnskyldninger for at bilen hennes aldri så ut til å komme seg til Norge, og store mangler ved det kjøretøyet hun til slutt fikk, etter mer enn et års venting. Chassisnumrene på bilen hun egentlig betalte stemte ikke med bilen som kom til Norge. Bilen skulle vært fabrikkny, men var synlig brukt. Fullmakter var forfalsket, depositumet hun betalte direkte til bilimportøren var borte, det samme var tyske momspenger hun skulle hatt tilbake etter handelen.

Turid Heidi Dammann fortalte også at politiet ikke ville gjøre noe, til tross for hennes detaljerte anmeldelse.

Saken framstod fra begynnelsen som nok en ”offersak”, med en kunde som hadde latt seg lure. Det var først når politisporet dukket opp, med polititjenestemennenes mulige delaktighet, at Jan Erik for alvor fattet interesse. Han var i arbeid som nyhetsjournalist i NRK Hedmark og Oppland og leverte saker hver dag. Jan Erik forstod relativt fort at denne saken kom til å bli for omfattende for nyhetsformatet i distriktssendingen. Men nysgjerrigheten var vekket. Han brukte kveldene for å finne ut hva som hadde skjedd.

Turid Heidi Dammann hadde samlet og tatt vare på all skriftlig korrespondanse i saken. Det var brevveksling, kontrakter, fullmakter og kvitteringer som angikk hennes handel med Hagen. Det var brev mellom henne og forskjellige tyske bilfirma som var blitt implisert i handelen på ulike vis. Samt hennes politianmeldelse mot Hagen osv. Hun hadde dessuten en fullskrevet dagbok med notater om all muntlig kommunikasjon med Hagen, politiet og andre

hun hadde vært i kontakt med i forsøkene på å få bilen, og etter hvert også forsøkene på å få igjen penger.

Hun kunne på det tidspunktet dokumentere et økonomisk tap i størrelsesorden 298 000,- kroner på bilkjøpet.

Turid Heidi Dammann hadde også navn på noen flere personer hun visste hadde fått problemer med Jan Erik Hagen.

En av dem var Bjørn Eirik Engelskjønn i Arendal. Han kunne fortelle at han også hadde tapt store beløp på Hagens forretningspraksis. Engelskjønn hadde lenge drømt om å starte med import av bruktbiler. Han fortalte at han hadde syslet med planene en stund, da han ble kjent med Hagen gjennom felles bekjente.

Etter en stund valgte han og to andre i familien hans å etablere firma sammen med Hagen fordi han framstod som kunnskapsrik og flink med regelverk for bruktbilimport. Det som gjorde Engelskjønn ekstra trygg på at Hagen var en ærlig forretningsmann, var Hagens forbindelser med politiet. Hagen hadde blant annet fortalt Engelskjønn at han hadde sjekket Engelskjønns rulleblad. Og Hagen skulle også ha gitt uttrykk for at Engelskjønn kunne kontakte politiet i Vestoppland når som helst, for å få bekreftet at Hagen var en hederlig person.

Men Engelskjønn fant etter hvert ut at det firmaet han trodde han hadde vært med å etablere, et firma Hagen for øvrig hadde hevdet måtte etableres i Tyskland, slett ikke var opprettet i Flensburg slik han hadde sagt.

Til slutt valgte Engelskjønn å anmelde Hagen, men etter få dager kom det brev fra Vestoppland politidistrikt. Saken var henlagt fordi politiet i Vestoppland ikke kunne se at det var noen grunn til å anta at noe straffbart hadde funnet sted.

Engelskjønn fortalte også at han hadde fått besøk av en politimann fra Vestoppland som skulle hente en bil for Hagen, en bil kjøpt i Tyskland som politimannen skulle bistå med transporten av fra Arendal til Gjøvik.

Både Engelskjønn og Dammann kunne altså fortelle om vanskeligheter med å nå fram hos politiet i Vestoppland, og om en involvert politimann.

Og begge fortalte om flere som var blitt lurt av bruktbilimportøren.

Arbeidet med å kartlegge omfanget av det som etter hvert skulle bli en omfattende sak var i gang.

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

Spørsmålene som meldte seg var:

Hvor mange var blitt lurt?

Kunne det være slik at Hagens bekjente innenfor politiet gjorde ham ”immun” mot etterforskning?

Og betydde det at de som tapte penger på å kjøpe biler og bildeler fra utlandet via Hagen og hans medhjelpere, aldri ville kunne regne med å få saken etterforsket på en skikkelig måte?

Dessuten:

Brukte Hagen politiet som referanse for å gi seg selv troverdighet?

C) BLE PROBLEMSTILLINGEN ENDRET UNDERVEIS? I SÅ FALL, HVORFOR OG HVORDAN?

Etter at Brennpunktproduser Tove Austad ble med på laget 15. november 2004, formet vi ut et fokus for det videre arbeidet med bakgrunn i det vi da hadde oversikt over. Fokuset var i tråd med de hovedproblemstillingene som ble reist allerede i starten:

”Privatpersoner og flere bilfirma har tapt penger fordi politiet har unnlatt å etterforske en mann fra Vestoppland som har bedrevet uryddig forretningsvirksomhet med bruktimporterte biler over minst en 10-årsperiode.”

Fokuset holdt seg gjennom hele den videre prosessen.

Men innen researchen og opptakene var avsluttet kunne vi spisse det ytterligere til:

”Bruktbilimportør slipper unna med utstrakt svindelvirksomhet fordi han har nære bånd til politet”

D) KORT BESKRIVELSE AV ORGANISERINGEN AV ARBEIDET, METODEBRUK, KILDEBRUK, PROBLEM UNDERVEIS

Kartleggingen og funnene

I løpet av sommeren og høsten tok vi hundrevis av telefoner, samlet inn, og leste, mer enn tusen dokumenter fra tidligere kunder av Hagen. Det var folk fra Kristiansand i sør til Trondheim i nord som var blitt lurt. Vi avdekket rundt 50 enkeltsaker der privatpersoner, bedrifter, eller staten, hadde tapt alt fra småbeløp til opp mot flere hundre tusen kroner pr. handel. Alt fra manglende tilbakeføring av tysk mva, tap av forskuddsbetaling for biler, eller tap av penger som skulle gått til dekning av norske avgifter. Tap på mangler ved bilene som for eksempel manglende dekk, bestilt ekstrautstyr, til og med helt feil bil mottatt.

Vi brukte mye tid på å sette oss inn i de kompliserte lovene og reglene innen bruktbilimport. Hagen ble ansett som en ekspert som kunne overbevise selv erfarne tollere om at han forstod regelverket bedre enn dem. Det gjorde det ekstra viktig å ha faktakunnskapene i orden. Vegdirektoratet, Tollvesenet, skriftlige kilder og andre offentlige instanser hjalp meg til å få den nødvendige innsikten.

Vi måtte dessuten sette oss inn i politiinstruksen i forhold til påstandene om polititjenestemennenes involvering.

Vi gjorde en kartlegging av Hagens egne firmaaktiviteter i Norge og i Tyskland. Tyske myndigheter er varsomme med å gi ut opplysninger om firmaer, men vi fikk opplyst at Hagen

hadde et registrert firma der nede. Vi fikk samtidig endelig bekreftet at firmaet han oppga skulle være etablert sammen med Bjørn Eirik Engelskjønn slett ikke var registrert noe sted.

Han hadde vært/er inne som eier/daglig leder/konsulent i følgende firma:

- 1) Jan-Erik Hagen Id Prosjekt, foretaksnr: 972420530
- 2) BNH Auto Import Ans, foretaksnr: 974417502
- 3) BNH Auto Import AS, foretaksnr: 976143884 - konkurs
- 4) BNH Bilutleie og salg AS, foretaksnr: 979397917 - avviklet
- 5) Hagen – Lundgjerdingen Gbr er Hagens firma i Tyskland. Dette er registrert. Dette firmaet har også benyttet navnet Hagen Gbr, Jan Erik Hagen Kfz-handel Gbr osv.
- 6) J C Bråthens import, foretaksnr: 986378308.
- 7) Fossnes-Hansen Engelskjønn-Hagen GBR

Dette var firmaet Hagen skulle starte sammen med Bjørn Eirik Engelskjønn med flere. Han fortalte de øvrige medeierne at firmaet ble registrert i Tyskland. Det er ikke tilfelle.

Han hadde også operert som konsulent og kontaktperson for en rekke andre bilfirma/verksteder, de fleste med tilhold i Vestoppland, og han hadde drevet lobbyvirksomhet opp mot både Vegdirektoratet og medlemmer av Stortingets samferdselskomité. Hagen var etter alt å dømme en person med et omfattende nettverk og regnet som en av Norges fremste eksperter på brukbilimport.

Når vi studerte brev og fakturaer utstedt fra Hagens firmaer, oppdaget vi at han ofte brukte private kontonr. i forbindelse med pengetransaksjoner. Han ba om at pengene skulle settes inn på helt andre kontoer enn det som var naturlig i forbindelse med firmadrift. Det ble blant annet bedt om overføringer til privatkontoer til rundt bruktbilimportøren.

Svindelnettverket

Gjennom kartleggingen kom vi etter hvert i kontakt med flere av dem som hadde hjulpet Hagen med bruktbilimporten. Det Jan Erik så var et nettverk av medaktører og medhjelpere i miljøet rundt bruktbilimportøren. Nettverket transporterte biler, men også ufortollede bildeler inn i Norge fra utlandet for Hagen.

Flere av transportørene valgte å fortelle sine historier til meg under lovnad om full anonymitet. De fortalte blant annet om svarte penger, om doble fakturaer og om manglende fortelling av bildeler. Dette var kilder som selv innrømmet å ha tatt i mot svarte penger for jobbene, som selv hadde mottatt ”håndpenger” fra tyske bilforhandlere på vegne av Hagen. Flere titalls tusen kroner hadde skiftet eier under bordet, som takk for handelen. Pengene var mellomlegget mellom det kunden hadde betalt, og det bilen egentlig kostet i Tyskland. Det var nødvendig å være ekstra varsomme i behandlingen av disse opplysningen. Mengden dokumenter som kunne sammenholdes med de forskjellige personenes historier, funn av kjøpekontrakter, fakturaer og andre dokumenter, samt antallet personer som kunne fortelle om likende saker, gjorde etter hvert også denne delen av saken troverdig.

Men nettverket rundt Hagen består også av en mottakerledd, for i tillegg til alle privatkundene som kjøper biler direkte via hans system, så fant vi også et stort antall små og store bilforretninger som tar i mot både bildeler og biler fra Hagen. Flesteparten av avtakerne er geografisk plassert i innlandet, men kontaktnettet er spredt over hele landet.

Samarbeidspartnere også lurt

En av dem vi snakket med, bilforhandler Bjørn Eirik Fjerdings fra Gjøvik, hadde startet med bruktbilimport, og via kjente var han blitt anbefalt å bruke Jan Erik Hagen som konsulent. Anbefalingene kom fra Fjerdings kolleger i bilbransjen, og han hadde ingen grunn til å anta at det skulle være noe galt. Fjerdings fortalte at alt gikk bra i begynnelsen, men etter hvert oppdaget han misligheter. Triksing med kilometerteller, transport av biler på prøveskilt uten gyldig forsikring osv. Og han hadde oppdaget at en av Hagens medhjelpere hadde tatt ut tysk mva uten Fjerdings viten og saken. Det hadde han funnet ut ved å henvende seg direkte til den tyske forhandleren han hadde skrevet kontrakt med i forhold til kjøpet av bilen, Hagen skulle bare opptre som konsulent med et honorar på 5000,- kroner for arbeidet.

Kjøpekontrakten Fjerdings hadde fått av Hagen var ikke i samsvar med kjøpekontrakten forhandleren i Tyskland hadde skrevet ut på bilen. Hagen hadde fortalt at bilen var kjøpt i Tyskland uten mva. Men i den tyske kontrakten stod tysk mva oppgitt, Kilometertallet stemte heller ikke. Hagen hadde, i tråd med avtalen, skrevet under på vegne av Fjerdings på den kontrakten Fjerdings hadde fått tilsendt. Men en helt annen, og for Fjerdings helt ukjent person, hadde skrevet under på originalkontrakten.

Vi fant også en rekke andre dokumenter i forbindelse med importen av bilene, og en del av papirene var tydelig manipulert, andre dokumenter var ikke like åpenbart endret, eller fabrikkert. Men vi fikk blant annet tips om en sak som omhandlet registreringen av en bil der følgedokumentene ikke så ut til å stemme med fakta. Dette skulle senere bli en av oppfølgingssakene.

Jan Erik fant dessuten ut at politimannen som Dammann og Engelskjønn hadde snakket om, var langt mer involvert i saken enn de hadde gitt uttrykk for. Gjennom forklaringer fra flere kilder, gjennom funn av notater, kvitteringer og via opplysninger fra motorvognregisteret, fant Jan Erik ut at denne politimannen hadde vært med Hagen på tur til utlandet, han hadde bidratt med hjemtransport av biler, han hadde kjøpt flere biler og en motorsykel til seg selv og sin nærmeste familie, og han hadde kjøpt billige bildeler fra Tyskland gjennom Hagen.

Lista over aktiviteter og enkeltsaker ble lang. Til slutt endte vi med 150 navn på firmaer, statlige organ og enkeltpersoner som på en eller annen måte har hatt befatning med Hagens forretningsvirksomhet.

Metode og strategi

For å holde oversikt over alle sidene av saken, samt alle de ulike aktørene, og de forskjellige aktørenes forhold til hverandre, laget vi et omfattende oversiktskart, der hver enkelt person eller firma fikk sin egen rubrikk med den viktigste informasjonen notert ned i stikkordsform. Dette ble et viktig arbeidsredskap for å holde oversikten over de mange personene, firmaene, momentene og sporene i saken.

Trusler

En av de største utfordringene i denne saken var å få kildene til å stå fram, og i noen tilfeller å få dem til å ville snakke med oss i det hele tatt. Flere av dem ga uttrykk for at de var bekymret for konsekvensene om de fortalte sin historie til oss. Vi visste at Hagen var kjent for å komme med trusler, han kunne stoppe munnen på kildene våre. Vi prioriterte derfor arbeidet med å sikre oss deres historier og annen informasjon, før vi kontaktet Hagen og hans nettverk.

Vi valgte også å vente med de offisielle henvendelsene til politiet i Vestoppland.

Forfalskning

Det var også nødvendig å kvalitetssikre deler av de funnene som var gjort.

Et av skrittene vi valgte å ta var å kontakte Odd Holmen, pensjonert skrift- og dokfalskeksperter ved Kripos, for å få hans vurdering av en underskrift på en fullmakt. En av Hagens medhjelpere hadde nemlig hentet ut mer enn 40.000,- kroner i tysk merverdiavgift hos Audi Zentrum i Wolfsburg. Dette var penger Turid Heidi Dammann egentlig skulle hatt i forbindelse med hennes kjøp av bil via Hagen. Dammann hevdet at hun aldri hadde skrevet under på dokumentet som ga tillatelse til uttaket av pengene.

Vi ba Holmen vurdere om fullmaktsdokumentet kunne være forfalsket. Holmen konkluderte med at dokumentet hadde helt nøyaktig samme underskrift som en annen norskspråklig fullmakt, og at det var forfalsket. Den andre fullmakten bekreftet fru Dammann at hun hadde underskrevet, men den handlet slett ikke om uttak av tysk mva. De drøyt 40.000,- kronene så aldri Turid Heidi Dammann noe til.

I forhold til Dammann-saken kontaktet vi også Tysksnorsk Handelskammer i Oslo for å få innblikk i det tyske lovverket i forhold til mva-refusjon.

Vi kontaktet også de tyske bilforhandlerne som hadde vært involvert i saken. Den ene av dem, Hans Carstens, driver en stor bilforretning i Nord-Tyskland. Han visste ikke at hans navn og firma var trukket inn i saken, men bekreftet at han hadde hatt besøk av bruktbilforhandler Hagen der de hadde diskutert mulighetene for leveranser av biler til Norge. Han gikk med på å møte oss og fortelle sin historie.

Den andre tyske bilforretningen som var involvert i Dammann-saken, Audi Zentrum Wolfsburg, hadde betalt ut mva-penger til Hagens medarbeider på omstridte dokumenter. De ville ikke snakke med oss, og sa at politiet var den eneste innstansen de ville snakke med. Vi valgte likevel å reise til Wolfsburg i håp om å få snakke med dem. Da ble vi møtt med trusler om å bli saksøkt, og de truet også med å ringe tysk politi for å få oss fjernet fra eiendommen.

Konfrontasjonene

Noe av det vi stadig vekk hadde fått høre om Hagen, var hans evner til å ordlegge seg. Hagen kunne klare å overbevise de fleste om egen troverdighet og dyktighet, og han klarte nesten å overbevise oss også da vi kontaktet ham direkte for første gang. Det var i begynnelsen av januar 2005.

Etter mer enn et halvt års arbeid, med kartlegging av nær 50 saker, fikk han oss likevel til å tvile på oss selv. Hadde det ikke vært for at vi hadde dokumentasjon som viste oss at saken fortsatt var der, så kunne denne første telefonsamtalen fått oss til legge bort hele historien.

Heldigvis hadde vi tenkt riktig og ventet med å kontakte Hagen. Vårt mål med den første samtalen var naturligvis å få et intervju for åpent kamera. Vi sa hvem vi var, og hva saken dreide seg om. Vi fortalte også at vi gjorde opptak av samtalen. Hagen ville gjerne prate i telefonen, men han ville ikke møte oss eller filmes. Vi valgte å kontakte Hagen i god tid før publisering, og i ukene som fulgte snakket vi med han en rekke ganger. Det var lange samtaler hvor han tegnet et bilde av seg selv og sin virksomhet som var forvirrende og komplisert. I hver samtale ba vi om møte, og vi tok opp alt han sa. Også mobilsamtalene. I

ettertid fikk vi gjort utskrift av samtalene for å analysere innholdet og for å holde uttalelsene hans opp mot de opplysningene våre andre kilder kom med.

Hagen ble hele tiden informert om at vi tok opp samtalene med ham på telefon, og valgte likevel å fortsette samtalene. Men han ville, til tross for gjentatte tilbud, ikke delta i et ordinært intervju. En uke før publisering fortalte vi han at vi kom til å bruke telefonopptakene med han, og bilder vi hadde tatt med mobiltelefonen hvis han ikke stilte til intervju. Han likte det ikke, men sa at det var greit. Det var det samme for han hva vi gjorde, sa han.

Noe av det første Jan Erik Hagen fortalte oss var at han ikke drev på i Norge lenger og at han hadde flyttet virksomheten sin til Tyskland.

Derfor reiste vi til den adressen i Tyskland som så ut til å være kontoradressen til Hagens tyske firma, Guthenbergstrasse 14, Flensburg, i et håp om å få treffe ham der. Men der fant vi firmaet Euromaster, et lite verksted som tidligere hadde gått under navnet Viborg. De to mennene vi møtte der var ikke særlig interessert i å snakke med oss om saken, men bekreftet at Hagen hadde ei ”postkasse” hos dem, at de solgte mye deler til ham og at tyske myndigheter også hadde vært på jakt etter ham. Men, Hagen selv var slett ikke i Tyskland, slik han hadde forespeilet oss.

I løpet av en rekke samtaler fra og med januar og til og med uken før sending av programmet, bestred Hagen alle opplysningene vi konfronterte ham med, men hevdet samtidig at det ikke var mulig å drive geskjeften innenfor rammene av norsk lov. Samtidig som han sa at han ikke drev med bruktbilimport, sa han også at han sikkert hadde vært involvert i importsaker som omhandlet fra noen hundre og opp mot 4000 biler. Han opplyste også at det ikke var han som hadde gjort noe galt i sakene. Kundene kunne skylde seg selv for tapene.

Etter å ha fått et tips om hvor han faktisk holdt til, reiste vi uten avtale til denne adressen. Hagen slukket alle lys i huset og trakk for gardinene da han så NRK bilen. Men han slapp inn Jan Erik Hellen uten kamera etter å ha snakket med han på mobiltelefon på trappa. Han konfronterte Hagen med de fakta vi kunne vise til i form av dokumenter som var funnet, omstendighetene rundt de ulike sakene, det faktum at han påstod at han hadde flyttet til Tyskland uten at det var tilfelle osv.

I forhold til politimennenes, og andre offentlige tjenestemenns involvering, ble det tilbakevist at de hadde hjulpet ham på noe vis, men han opplyste at han for tiden hjalp politiet med ”en større sak”.

Vi ble etter hvert klar over at denne saken gjaldt en strid mellom Hagen og en av hans tidligere samarbeidspartnere. En strid om store pengebeløp, og der Hagen og en av hans nyere samarbeidspartnere mente de kunne bevise at ekssamarbeidspartneren hadde begått straffbare forhold av økonomisk art. Hagen selv ville overhode ikke kommentere denne saken.

Senere ble for øvrig Hagens nye samarbeidspartner dømt til et års fengsel for torpedovirksomhet mot ekssamarbeidspartneren, en annen kar fikk to år.

Bruktbilimportøren oppfordret oss imidlertid sterkt til å ringe daværende lensmann i Søndre Land, Bjørn Anders Hoff, i forbindelse med denne saken:

”- Du skal få et lite hint av meg, et lite hint kan du få ut av meg. For hvis du ringer rundt, lensmannen i Søndre land, Bjørn Anders Hoff, for eksempel, og så spør du han Bjørn Anders Hoff, har du noen gang opplevd at han Jan Erik har ført med løgn overfor lensmannskontoret, det spørsmålet kan du få lov å stille han.”

Bruktbilimportørens politikontakter

Et av hovedspørsmålene våre var om Hagen brukte politiet til å legitimere sin egen virksomhet og skaffe seg troverdighet. Vi visste jo allerede at Hagen hadde en god venn i politiet, en venn som hjalp til med transport osv. Nå ga Hagen oss en metode for å finne ut enda mer om hans politikontakter. Vi bestemte oss for å gjøre som han sa, og ringe til lensmann Hoff. Kunne det være riktig det mange av våre kilder hadde sagt at Hagen brukte politiet som referanse? Vi ønsket egentlig å si at vi var kunder av Hagen, for å få de ærligste svarene, men vi synes ikke saken var stor nok til å forsvare noe slikt. Derfor bestemte vi oss for at Jan Erik Hellenen skulle presentere seg med navn, uten å si at han ringte for Brennpunkt. Men hvis Hoff spurte direkte hvor han ringte fra så skulle han si det.

”- God dag det er Jan Erik Hellenen: Jeg ringer fordi jeg har fått beskjed om å ringe deg, av en Jan Erik Hagen.

- Du er i tollvesenet du da?

- Nei jeg ringer fra NRK.

- NRK Oppland eller?

- NRK Brennpunkt.

- Nrk Brennpunkt ja.... ”

Lensmann Hoff bekreftet at Hagen hjalp dem. Da vi spurte om hvorfor Hoff trodde Hagen hadde bedt oss kontakte ham om Hagen, sa han blant annet følgende:

” Fordi jeg har hatt veldig god kontakt med Hagen, og han vet vel for så vidt at, at han har hatt et bra forhold til meg, og at han har kommet med en god del opplysninger i forbindelse med en annen sak. Men den vil jeg ikke si noe om foreløpig.”

Hele samtalen med Hoff var fullt av lovord om Hagen.

Vi hadde også fått tak i dokumenter Hagen selv hadde skrevet på midten av 90-tallet. Der ble det bekreftet at han også hadde hjulpet politiet med å kartlegge /påvise stjalne kjøretøy i en stor sak den gang.

Kilder i politiet kunne fortelle at Hagen hadde vært kjent for politiet i mange år, og at det fantes et stort antall anmeldte forhold mot ham ved Vestoppland politidistrikt. Vi fant ut at flere av sakene var henlagt uten etterforskning, at folk hadde blitt oppfordret til å droppe anmeldelsene fordi politiet mente det ikke var noen vits i.

Kilder i Tollvesenet kunne bekrefte at de hadde anmeldt bruktbilimportøren, blant annet for dokumentfalsk, uten at det så langt hadde ført til synlige etterforskningsskritt fra politiets side. En av Tollvesenets anmeldelser dreide seg om i alt 17 forhold. Mangelen på politireaksjon frustrerte tolltjenestemenn vi snakket med.

Bilforhandler Bjørn Erik Fjerdingsgen kunne fortelle at han hadde fått beskjed om å hente dokumentene tilhørende en bil Hagen hadde hentet til landet for ham, på kontoret til en politimann ved Vestoppland politidistrikt.

Det ble også avdekket at det forekom lekkasjer fra polititjenestemenn til bruktbilimportøren. En av lekkasjene førte til at en person droppet en anmeldelse mot Hagen fordi han i følge eget utsagn ble utsatt for trusler.

Politiets svar

I midten av januar intervjuet vi så daværende politiinspektør ved Vestoppland politidistrikt, Tom Gjestvang. Vi ba han kommentere de funnene vi la fram for ham i forhold til politiets mulige medvirkning og manglende etterforskning. Han svarte at de ville vurdere å bringe saken inn for Spesialenheten for politisaker.

Vi hadde allerede før intervjuet fått rede på at politiet, etter at vi viste interesse for saken, hadde igangsatt ny etterforskning av saker de tidligere hadde henlagt. Det ville han ikke bekrefte.

Kort om tekniske løsninger

Det ble for første gang i Brennpunktsammenheng gjort skjulte videoopptak med mobiltelefonkamera.

Det ble også gjort opptak av telefonsamtaler, både på mobiltelefon og fasttelefon.

Kildebruk og kildekritikk

Fra begynnelsen av var det viktig å få klarlagt kildenes troverdighet, om dokumentasjonen var ekte, og om det var god nok dekning for de påstandene som ble framsatt.

I slike saker er det jo nærliggende å tenke på hva slags motiver noen har for å snakke med media. Hevn kan for eksempel være en sterk motivasjon i en del sammenhenger. Derfor ble jobben med å sjekke kildene noe av det viktigste i hele denne saken. Vi stilte krav om innsyn i alt relevant materiale. De forskjellige kildenes forhold til lover, regler og økonomi ble også undersøkt så langt som mulig.

I denne saken har det vært nødvendig å gi en del kilder vern mot offentliggjøring av identitet/mulighet for identifisering. Men disse kildenes utsagn er godt dokumentert. Blant annet gjennom at flere kilder, uavhengig av hverandre, har kommet med sammenfallende historier, timevis med lyd/telefonopptak av utsagn, og/eller gjennom overleveringer av skriftlig materiale som bekrefter utsagnene.

Kilder med kildevern omtales som NN.

Kilder hovedsak:

Muntlige kilder:

1. Jan Erik Hagen, bruktbilimportør/konsulent, Brandbu
2. Håvard Fremstad, advokat for Jan Erik Hagen, Gjøvik
3. Turid Heidi Dammann, kunde, Lørenskog
4. Hilde Ulland, Turid Heidi Dammanns advokat, Oslo
5. Bjørn Erik Fjerdingen, kunde, Gjøvik
6. Bjørn Eirik Engelskjønn, tidl. samarbeidspartner, Arendal
7. Dan Frode Langebråten, kunde, Halden
8. Paul Rudlang, kunde, Raufoss

9. Bente Rønnevik, kunde, Bergen
10. Tor Teigeland, kunde, Bergen
11. Torgeir Åndheim, kunde/slektning, Otta
12. Hans Petter Lindøe, bruktbilimportør, Fyllingsdalen
13. Ken Falleth, kunde, Rolvsøy
14. Vigdis Rostad Bråten, kunde, Dokka
15. Jonny Pedersen, Brumundal
16. Jon Skogli, kunde, Sande i Vestfold
17. Per Einar Larsen, kunde, Straumsgrend
18. Alf Roger Lereng, Indre Sogn Bil AS
19. Egil Otter, Norges Automobil Forbund
20. Kjell Arne Berntsen, Bilsenteret Valdres / Valdres Bil, Fagernes
21. Veidung Snekkevik, kunde, Brumundal
22. Jan Rasmussen, advokat, Bergen
23. Maren Dieckmann, Norsk-Tysk Handelskammer, Oslo
24. Geir Ove Skaarstad, kunde, Tananger
25. John Andersson, Forbrukerrådet, Oslo
26. Undis Skjeslien, Forbrukerrådet, Gjøvik
27. Pål Bruhn, Opplysningskontoret for veitrafikken, Oslo
28. Jan-Erik Olsen, Skandinavisk Transport System AS, Oslo
29. Tore Skar, Informasjonsrådgiver Toll- og avgiftsdirektoratet, Oslo
30. Thomas Thorpe, avdelingsdirektør Tollregion Oslo og Akershus, Oslo
31. Jan Magnussen, leder for motorvogndivisjonen juridisk avdeling Tollvesenet, Oslo
32. Hege Turnes, Toll- og avgiftsdirektoratet
33. Stein Moe, teknisk sjef, American Car Club of Norway, Trondheim
34. Lars Engen, kunde, Meldal
35. Per Olav Lillestokke, kunde, Selbu
36. Terje Bjaanes, AutoMarin AS, Askvoll
37. Leif André Moland, Arendal
38. Øyvind Sulland, Sulland Gruppen
39. Endre Lo, Autogruppen Norge
40. Folkeregisteret, Gjøvik
41. Jon Arild Jenssen, Samferdselsdepartementet, Oslo
42. Ivar Torvik, Samferdselsdepartementet, Oslo
43. Follestad, Vegdirektoratet, Oslo
44. Larstuen, Vegdirektoratet, Oslo
45. Jan Sigurd Haraldseth, Vegdirektoratet, Oslo
46. Espen Rindedahl, Vegdirektoratet, Oslo
47. Hans Carstens, bilforhandler, Breklum, Tyskland
48. Ansatte/eiere ved Euromaster, verksted, Flensburg, Tyskland
49. M. Franz, Audi Zentrum, Wolfsburg, Tyskland
50. Kenneth Svendsen, Frp, samferdselskomiteen, Stortinget
51. Anette Trettebergstuen, politisk rådgiver (daværende) Ap, Stortinget
52. Odd Holmen, eks-Kripos, skrift- og dokfalskekspert, Oslo
53. Bjørn Anders Hoff, lensmann Søndre Land (daværende)
54. Einar Haugvik, politietterforsker, Arendal
55. Joakim Sopp Onsrud, politiadvokat, Vestoppland politidistrikt
56. Dagfinn Dyrud, lensmann, Vestre Toten
57. Atle Roll-Matthiesen, politiinspektør (daværende), Vestoppland

- politidistrikt, nåværende leder for avd. i Nye Kripes
58. Tom Gjestvang, politiinspektør (daværende), Vestoppland politidistrikt
 59. Johan Martin Welhaven, etterforskningsleder, Spesialenheten for politisaker, Hamar
 60. Gjermund Kalsnes, advokat og bostyrer, Dokka
 61. Håvard Aasen, pensjonert lensmann, Søndre Land
 62. Lars Erik Øberg, tidligere NFF Skade, nå ved Nye Kripes
 63. NN, politiet
 64. NN, politiet
 65. NN, politiet
 66. NN, politiet
 67. NN, Tollvesenet
 68. NN, Tollvesenet
 69. NN, Tollvesenet
 70. NN, Statens vegvesen
 71. NN, Statens vegvesen
 72. NN, øvrige opplysninger gis ikke
 73. NN, øvrige opplysninger gis ikke
 74. NN, øvrige opplysninger gis ikke
 75. NN, øvrige opplysninger gis ikke
 76. NN, øvrige opplysninger gis ikke
 77. NN, øvrige opplysninger gis ikke
 78. NN, øvrige opplysninger gis ikke

Skriftlige kilder:

Cirka 1000 sider dokumenter er gjennomgått. I tillegg til informasjon hentet fra et stort antall internettadresser. Flertallet av dokumenter er utlevert fra kilder eller funnet i offentlige postlister, registre og arkiv. Det skriftlige materialet inneholder blant annet:

- Kopier av, eller originale, salgskontrakter på biler
- Dokumenter tilhørende biler importert fra flere land, bl.a. utenlandske og norske vognkort, COC-dokumenter/ECE-sertifikat og TÜV-dokumenter
- Originalkvitteringer på bildeler kjøpt i Tyskland
- Brev fra tyske myndigheter som politi, kommune, biltilsyn osv.
- Fakturaer
- Kontoutskrifter
- Regnskap for flere av Hagens virksomheter
- Brev til og fra Hagens virksomheter
- Interne notater fra Hagens virksomheter
- Politianmeldelser
- Forlikrådsdommer
- Kredittvurderinger utført på bestilling fra NRK
- Oslo tingrett, dom i torpedosak-
- Hadeland og Land tingrett, alle rettsdokumenter i forbindelse med konkursen i BNH Auto Import AS
- Oslo tingrett, tiltale/ dom Hagens samarbeidspartner
- www.lovdato.no, politiinstruksen, straffeloven m.v.
- www.toll.no, regler for bruktbilimport

7) HVOR MYE ARBEIDSTID OG EVENTUELL FRITID ER BRUKT PÅ PROSJEKTET?

For å lande denne saken har det blant annet vært nødvendig å:

- Kartlegge over 150 personers, og bedrifters, tilknytning til saken.
- Innhente opplysninger fra en rekke offentlige instanser.
- Granske store mengder dokumenter, til sammen cirka 1000 sider.

De første månedene var Jan Erik alene om arbeidet. Som lokalkontorjournalist ved NRK Hedmark og Opplands Valdreskontor er det å få researchtid til å jobbe med slike omfattende saker i arbeidstida ikke så enkelt. Ikke på grunn av manglende velvilje i redaksjonens ledelse, men fordi vakt sjefene tross alt er nødt til å kunne fylle de daglige lokalsendingene med aktuelt stoff hver eneste dag. Det betyr også krav til jevnlig, for ikke å si daglige, leveranser fra medarbeiderne.

Derfor foregikk svært mye av researchen på kveldstid og i helgene.

Men sjefene var tross alt velvillig innstilt. I juli 2004 fikk Jan Erik avsatt en full arbeidsuke til research av redaksjonsjefen på Lillehammer, og i september ga Brennpunktredaktøren ham 14 dager til ytterligere research.

Fra og med november 2004 og fram til uken etter sendetidspunktet 15. mars 2005, jobbet vi fulltid, og litt til, med saken.

Etter publiseringen har det gått med mye tid til oppfølgingssaker.

8) SPESIELLE ERFARINGER:

En viktig erfaring som det kan være grunn til å ta med her, er hvordan grundig research kan avdekke en helt annen sak enn det man i utgangspunktet så for seg. For eksempel var det definitivt ikke åpenbart at dette skulle bli en Brennpunkt-dokumentar.

Ved å bruke mye tid på innledende research fikk vi gradvis fram de delene av historiene som kildene ikke hadde snakket så mye om ved første gangs kontakt.

Et annet moment er grundighet i informasjonsinnsamlingen. Denne saken ”levde” hele tiden mens vi jobbet med den, det var utvikling nær sagt daglig, og en fortløpende research var nødvendig for å sikre at vi fikk med oss alt som skjedde.

KONSEKVENSER OG OPPFØLGINGSSAKER:

1. Politiet etterforskes

Etter at intervjuet med daværende politiinspektør Tom Gjestvang var fullført sendte politimesteren i Vestoppland en henvendelse til Spesialenheten for politisaker om å undersøke påstandene fremsatt av Brennpunkt. Spesialenheten har avhørt flere polititjenestemenn om deres involvering i saken. Like før jul 2005 bestemte lederen for Spesialenheten, Jan Egil Presthus, seg for å se etterforskningen av politifolkene i sammenheng med etterforskningen det ordinære politiet nå utfører mot bruktbilimportøren.

2. Inhabil

Etter Brennpunktprogrammet bestemte Statsadvokaten i Hedmark og Oppland å flytte hovedetterforskningen fra Vestoppland til Gudbrandsdal politidistrikt. Gudbrandsdal politidistrikt har bestemt seg for kun å etterforske saker fra år 2000 og fram til dags dato. I alt nær 20 saker. På grunn av sakenes karakter og omfang har Gudbrandsdal politidistrikt bedt om, og fått, bistand fra Økokrim.

3. Ny virksomhet utenfor Norge

Bruktbilimportør Jan Erik Hagen har reist fra Norge, men driver fortsatt med biler. Han har i hovedsak tilhold i Slovakia, Tjekkia og Tyskland.

4. Fikk medhold

Tidligere i år fastslo Vestre Toten Forlikråd at Jan Erik Hagen står ansvarlig for tapene Turid Heidi Dammann ble påført i sin sak, i alt nær 390.000,- kroner.

5. Startet egen gransking

I forbindelse med arbeidet med denne saken, ble vi tipset om at det var funnet uregelmessigheter i forbindelse med registreringen av en bruktimportert bil på Lillehammer. Etter sigende skulle saken være så alvorlig at Statens vegvesen hadde startet en egen gransking som omfattet bruktbilimportør Hagen, en ansatt i Statens vegvesen, og et av innlandets aller største bilforhandlerkonsern. En ansatt ved Statens vegvesen skulle ha lagt press på en kollega for å få ham til å godta registreringen av en bil vedkommende stilte spørsmål ved.

6. Avgiftsunndragelse

Vi fikk tilgang på dokumentene som fulgte bilen inn til Norge. Undersøkelsene våre avslørte at opplysningene i følgedokumentet, som var utstedt av det tyske TÜV Nord, en tysk versjon av Norske Veritas sammenblandet med Teknologisk institutt, ikke var i samsvar med opplysningene Honda Norge kunne gi oss om nøyaktig den bilens faktiske tilstand. Tekniske undersøkelser Statens vegvesen foretok bekreftet våre funn. Det var ikke samsvar mellom opplysningene i dokumentet og bilens motorytelse. Dermed var det betalt for lite avgifter til staten.

7. Bilkonsern under etterforskning

Etter Brennpunkt-dokumentaren valgte vegvesenet å undersøke omstendighetene rundt importen av flere biler av samme typen som den første. Og 19. mai 2005 kunne NRK Hedmark og Oppland gå ut med saken om at innlandets største bilkonsern, Sulland Gruppen, var under etterforskning for unndragelse av avgifter i forbindelse med import av et 20-talls Honda CR-V fra Canada til Norge. Bilene var innført til landet utstyrt med dokumenter framstilt i Tyskland. Statens vegvesen og Tollvesenet fant til slutt feil på dokumentene som fulgte 13 av bilene.

Den som hadde fremskaffet de tyske dokumentene var bruktbilimportør Jan Erik Hagen. Den ansatte i Statens vegvesen, som etter sigende skulle ha lagt press på sin kollega i forbindelse med registreringen av den ene av de 13 bilene, hadde noen år tidligere vært med Hagen til Tyskland på familietur. Statens vegvesen har så langt ikke funnet grunn til å gå videre med denne delen av saken, ut over en intern undersøkelse.

Sulland Gruppen, som har 14 forretninger og en årlig omsetning på 1 milliard kroner, måtte betale inn manglende avgift på rundt 100.000 kroner til staten. Tollvesenet og Statens

vegvesen regner det som sikkert at ikke Sulland Gruppen har vært klar over dokumentenes beskaffenhet.

Sulland Gruppen har valgt å gi en ansatt, med nære forbindelser til bruktbilimportør Hagen, sparken etter NRKs avsløringer.

8. Endret rutiner

Statens vegvesen har, blant annet med referanse til Brennpunkt og den påfølgende Sulland-saken, valgt å endre sine rutiner ved registrering av bruktimporterte biler. Det stilles nå langt strengere krav til dokumentasjon enn tidligere. Trafikkdirrektør i Statens vegvesen sa følgende i et intervju som ble sendt på radio i romjula:

”- Erfaringen viser jo at vi har blitt lurt, derfor har vi strammet inn reglene. Vi vil blant annet kreve at det ligger ved originaldokumenter fra fabrikk eller bestemte, godkjente og uavhengige laboratorier.”

Statens vegvesen har ekskludert enkelte uavhengige laboratorier fra å utstede dokumenter.

9. Nye tips

Etter sending fikk vi inn et titalls nye tips om saker der folk mente de var blitt lurt av bruktbilimportøren. Her er noen korte utdrag fra diverse e-poster.:

”- Fikk virkelig sjokk når jeg skrudde på tv-en i kveld. Vi er også lurt av denne Jan Erik Hagen....Vi tapte 268 000,- kroner..... og etter vel et halvt år eller et år etter fikk vi beskjed om at Hagen var død!!”

”... Hagen hjelper N. N. med lyssky import av tyske biler.....”

”.... jeg har iallfall bestemt meg for å anmelde Hagen for svindel da de nå må ta saken etter som dere har satt fokus på dette. Takk :-).”

10. Flere anmeldelser

Endel av dem vi hadde kontakt med i løpet av arbeidet med denne dokumentaren, hadde gitt opp å anmelde Hagen. Men flere av dem gikk til anmeldelse etter at programmet var sendt.

11. Politiet feilinformerte

I programmet fastslo tidligere lensmann i Søndre Land, Bjørn Anders Hoff, at Hagen har vært konsulent for både Tollvesenet og Vegdirektoratet. Etter programmet sendte ledelsen i Statens vegvesen ut et rundtskriv til alle ansatte der de benektet at så var tilfelle.

Kilder oppfølgingssmaker:

Her er det delvis sammenfall mellom kildene i hovedsak og oppfølgingsspakene. Vi har kun oppført nye kilder.

Nye muntlige kilder:

1. Hans A. Grøstad, Holda Norge
2. Motorvognregisterets telefontjeneste
3. Pål Brynhilusen, bruktbilimportør
4. Arvid Sulland, konsernsjef Sulland Gruppen, Hamar

5. Svein Arild Johnsgård, visekonsernsjef Sulland Gruppen, Hamar
6. Jan Egil Presthus, leder, Spesialenheten for politiskaker
7. NN, Statens vegvesen
8. NN, Statens vegvesen
9. Bjørn Skoglund, trafikksjef, Statens vegvesen region Øst, Lillehammer
10. Are T. Odden, Statens vegvesen, Lillehammer trafikkstasjon, Lillehammer
11. Eva Solvik, trafikkdirektør, Statens vegvesen, Oslo
12. Folkeregisteret, Vestre Toten
13. Glenn Bjørke Andersen, regelavdelingen, Tollvesenet, Fredrikstad
14. Olaug Bye, kontorsjef Hamar tollkontor
15. Lars Rune Ringvik, politiadvokat, Gudbrandsdal politidistrikt, Lillehammer
16. Ole Bjarne Hagen, statsadvokat Hedmark og Oppland, Hamar
17. NN, bruktbilimportør
18. NN, bilforhandler

Nye skriftlige kilder:

- Importdokumenter for biler (TÜV osv.)
- Motortester av Honda CR-V publisert i Canadian Driver og Motor Trend i 1999
- www.tyskland.org/importavgifter.htm Kalkulator for utregning av engangsavgift bruktimport av biler
- E-post fra Hondakonsernet Japan
- E-post fra Hondakonsernet Canada
- Annonser for salg av brukte Honda CR-V på internett
- Skriftlige uttalelser fra Sulland Gruppen

Sted: Fagernes/Oslo

Dato: 13.01.06

Jan Erik Hellenen

Tove Austad