

Prosjektnavn:

Vlantana Norge-skandalen

Redaksjon:

NLF-Magasinet / Lastebil.no

Kontaktperson:

Redaktør Stein Inge Stølen - sis@lastebil.no - 958 64 326

Takk til:

Per Herman Pedersen og Jon Molnes i Statens vegvesens krimseksjon, Vigdis Tingelstad i Arbeidstilsynet, May Britt Berge Solheim i Nasjonal transportløyve, sjåførene som delte dokumentene tilknyttet erstatningssaken mot Vlantana Norge, journalistkollegaene Bjørn Røst Kjørmo i Egmont og Aleksander Hømanberg i Romerikes Blad for ideutveksling og samarbeid.

Publisert:

Fra 6. november 2019 til d.d.

Om NLF-Magasinet / Lastebil.no:

NLF-Magasinet er et tidsskrift for lastebilnæringen som utgis av Norges Lastebileier-Forbund (NLF). Magasinet har røtter tilbake til 1944 og har blitt publisert jevnlig til medlemmer av NLF siden 1947. Nettstedet Lastebil.no er NLF-Magasinet's digitale plattform. I tillegg produserer NLF-Magasinet's redaksjon podcasten «Du skal kjøre mye» i samarbeid med Bilimportørenes Landsforening (BIL). Ansvarlig redaktør er Geir A. Mo.

Innhold

Sammendrag	3
Hva er Vlantana Norge?	3
Derfor satte NLF-Magasinet søkelyset på bedriften	4
<i>Ledelsen som ikke ville svare</i>	4
<i>NLFs undersøkelser førte til tverretattlig aksjon</i>	5
<i>4,5-timersdagene</i>	5
Erstatningsaken	5
<i>NLF-Magasinet intervju 15. oktober 2019</i>	6
<i>Forliket</i>	7
<i>Sjåførene som ikke lot seg kneble</i>	7
<i>Et fjell av bevis</i>	8
Den første publiseringen	9
Arbeidstilsynets rapport	9
Vegvesenets rapport	10
Pressemøtet hos Vlantana Norge	10
Etiske vurderinger	10
<i>Norges Lastebileier-Forbund (NLF) som avsender</i>	10
<i>Kildevern og bruk av dokumentasjon</i>	11
<i>Deling av materiale og informasjon med øvrige redaksjoner</i>	11
Reaksjoner og respons	12
<i>Ekstern pressedekning og publikumrespons</i>	12
<i>Reaksjoner fra myndighetene</i>	12
<i>Reaksjoner fra transportkjøperne</i>	13
<i>Satte dagsorden også i Litauen</i>	13
Konsekvenser	14
<i>Mistet kontrakter med transportkjøperne</i>	14
<i>Anmeldelse og tilbakekall av løyver</i>	14
<i>Endringer i myndighetenes tilsynsrutiner</i>	14
<i>Strengere oppfølging av løyveforhold</i>	14
Publiseringsoversikt og kildehenvisninger	15
<i>Egne artikler, podcaster og videoer om Vlantana Norge-skandalen</i>	15
<i>Ekstern mediadekning</i>	17
<i>Artikler publisert om Vlantana Norge-skandalen i NLF-Magasinet</i>	20

Sammendrag

Sosial dumping og systematisk underbetaling av sjåførere ansatt i transportsektoren er et omfattende problem. Lenge har dette vært knyttet til virksomheter av utenlandsk opprinnelse, hvor sjåførere ansettes og lønnes fra østeuropeiske selskaper. Men nå har praksisen for alvor fått fotfeste i Norge.

Dokumentasjon innhentet gjennom innsynsbegjæringer i tilsynssaker, offentlige regnskap og tilgang på bevisførsel i sivile erstatningssaker har gjort det mulig for NLF-Magasinet å avdekke det som sannsynligvis er landets mest alvorlige tilfelle av organisert arbeidslivskriminalitet i transportsektoren noensinne.

Funnene ble publisert gjennom magasinsaker, nettartikler, podcaster og videoer i løpet av høsten og vinteren 2019/2020. Deretter fulgte oppslag og TV-innslag fra NRK og TV2, samt regionale og fagorienterte medier i Norge. I tillegg fikk saken bred dekning i en rekke nasjonale medier i Litauen og andre europeiske land.

[Lenke til oppsummering i videoform](#)

Hva er Vlantana Norge?

Transportbedriften med slagordet «Dedicated to deliver» har sitt utspring i Litauen, hvor moderselskapet ble etablert av brødrene Vladas og Antanas Stoncius i 1996. I dag har Vlantana UAB rundt 2 000 ansatte og drifter en flåte på omtrent 1 500 lastebiler over hele Europa. Vlantana spesialiserte seg tidlig på termotransport og oppdragsmengdene i Norge har økt jevnt og trutt.

Datterselskapet Vlantana Norge AS ble etablert i 2012 med base på Gardermoen, da med nordhordlendingen Kjetil Møn som daglig leder. Han forlot selskapet og overlot driften til Vladas Stoncius Jr. i 2014. På det tidspunktet hadde Vlantana Norge AS seks biler. I 2018 var det registrert 244 ansatte, hvorav 236 sjåførere, på bedriften. Flåten besto samtidig av rundt 150 lastebiler og trekkvogner. Vlantana Norges største oppdragsgivere har vært Postnord, Mowi (tidligere Marine Harvest), ASKO og Schenker.

Derfor satte NLF-Magasinet søkelyset på bedriften

Redaksjonen startet sine preliminære undersøkelser knyttet til Vlantana Norge AS i juni 2018. Selskapet ble den gang anmeldt av Statens vegvesen avdeling Jessheim for ulovlig bytte av trekkvogn under et aktivt transportoppdragⁱ. Her ble det kjent at Vlantanas utenlandske lastebiler overtar frakt som opprinnelig lastes av kjøretøy tilhørende selskapets norske avdeling (Vlantana Norge). På den måten ledes norske transportkunder til å tro at oppdraget utføres av norskregistrerte lastebiler og av sjåførere med norske lønns- og arbeidsvilkår, mens de i realiteten utføres av litauiske kjøretøy og sjåførere på østeuropeiske lønns- og arbeidsvilkår.

Dette ga grobunn for videre undersøkelser knyttet til sjåførenes arbeidssituasjon. Gjennom sommeren og høsten 2018 ble det derfor gjennomført flere besøk av NLF-Magasinet journalist til Vlantana Norges tilholdssted, henholdsvis et kontor i Hovinmovegen 14 og verksted og biloppstillingsplass i Brages veg 6 på Gardermoen. Det lyktes imidlertid ikke å få sjåførene i tale, siden disse enten kun snakket litauisk eller russisk, eller hadde blitt instruert av ledelsen til å ikke snakke med media.

Ledelsen som ikke ville svare

Den 2. november 2018 sendte NLF-Magasinet en rekke spørsmål til daværende daglig leder Vladas Stoncius Jr. vedrørende sjåførenes lønns- og arbeidsvilkår i Vlantana Norge. Bedriftslederen svarte at selskapet på det tidspunktet hadde 236 sjåførere på lønnslisten, av totalt 244 ansatte. Han opplyste også at sjåførene tjener opptil 3 000 Euro (30 000 kroner) netto i måneden.

Etter dette satte NLF-Magasinet opp en oversikt over offentlige regnskap for Vlantana Norge og 20 andre sammenlignbare norske transportselskaper med over 100 ansatte. Ved å bryte ned lønnskostnadene til et gjennomsnitt per ansatt, samt driftskostnader fordelt på antall ansatte, dannet man seg et overflattisk bilde av lønnsnivået i bedriftene sett opp imot aktivitetsnivået. Her fremkom det at Vlantana Norge hadde høyere driftskostnader per ansatt enn konkurrentene, samtidig som lønnskostnadene per ansatt var under halvparten så høye.ⁱⁱ

Den 5. november stilte NLF-Magasinet oppfølgings spørsmål om sjåførenes stillingsbrøk. I svaret som kom samme dag oppga Stoncius Jr. kun at alle sjåførene har en arbeidsavtale som oppfyller alle norske lover og forskrifter.

I tidsrommet mellom 6. november og 8. november ble det jobbet med å få på plass en avtale med bedriftslederen om besøk til Vlantana Norges fasiliteter i Brages veg 6. Det ble etter hvert enighet om at dette skulle finne sted 9. november klokka 09-11.

Etter at konkret avtale om besøk ble fastsatt, sendte NLF-Magasinet en ny purring på spørsmålet om ansettelsesbrøk. Dette ble ikke besvart, i stedet valgte Vladas Stoncius Jr. å avlyse besøksavtalen og utsette dette på ubestemt tid.

NLF-Magasinet sendte deretter nok en purring på spørsmålet om ansettelsesbrøk. Denne e-posten ble aldri besvart av Vladas Stoncius Jr.

NLFs undersøkelser førte til tverretatlig aksjon

I etterkant av denne korrespondansen tok NLF-Magasinet kontakt med Statens vegvesens krimseksjon. Det var redaksjonens oppfatning at de avdekkede detaljene fra regnskapet kunne ha stor betydning for konkurransesituasjonen i næringen og at kontrollmyndighetene derfor burde varsles. De fikk tilgang til NLF-Magasinetts sammenligning av regnskap fra hhv. Vlantana Norge og øvrige konkurrerende norske transportselskaper. Krimseksjonen kunne raskt bekrefte at det forelå grunn til mistanke om underbetaling basert på disse tallene.

De signaliserte deretter at de ønsket å gjennomføre en tverretatlig aksjon mot selskapet på bakgrunn av funnene, og ba derfor NLF-Magasinet om å utsette publisering av materialet redaksjonen satt på, i frykt for at en eventuell eksponering kunne forstyrre og i verste fall ødelegge etatenes muligheter til å avdekke de faktiske forholdene. NLF-Magasinet valgte å godta dette, samtidig som det fortløpende ble innhentet og utvekslet enda mer materiale.

4,5-timersdagene

Gjennom innsynsbegjæring i et vegkanttilsyn utført av Arbeidstilsynet i slutten av mars 2019 fikk NLF-Magasinet tilgang til kontrakter, timelister og lønns slipper hos flere sjåførere ansatt i Vlantana Norge. Disse viste at sjåførene var ansatt på deltid med stillingsbrøk 50 prosent. Samtidig fremsto det som åpenbart at timelistene måtte være manipulerte. Ingen av sjåførene hadde ifølge listene noensinne hatt en arbeidsdag som varte lenger enn 4,5 timer.

Når man tar en yrkessjåførs arbeidsdag i betraktning, med rushtid, mangel på hvileplasser og uforutsette hendelser i beregningene, er det veldig unormalt at en sjåfører ikke på noe tidspunkt kjører lenger enn dette. Samtidig stoppet klokka usedvanlig ofte på akkurat 4,5 timer, faktisk ved hver fjerde arbeidsdag i gjennomsnitt. Den matematiske sannsynligheten for at dette var en tilfeldighet, er tilnærmet null.

Med bakgrunn i dette tegnet det seg et tydelig bilde. Sjåførene i Vlantana Norge ble ansatt på 50-prosentskontrakter, men klarte likevel å generere både driftskostnader og driftsinntekter på nivå med transportbedrifter hvor et tilsvarende antall sjåførere er ansatt på fulltid. Siden timelistene også fremsto som sterkt manipulerte, dannet dette grunnlag for følgende hypotese: Sjåførene jobber langt mer enn kontraktene tilsier, men får ikke betalt for det faktiske arbeidet utover 50 prosent, takket være falske timelister.

Deretter satte redaksjonen som mål å undersøke om dette kun omfattet noen få sjåførere, eller om det kunne være en gjennomgående praksis i hele selskapet.

Erstatningssaken

Fredag 6. september 2019 fikk arbeidet med Vlantana-saken en ny dimensjon. Da mottok NLF-Magasinet et tips på e-post fra advokat Sandra Latotinaite om at det i oktober ville bli gjennomført en rettssak hvor to tidligere ansatte i Vlantana Norge krevde erstatning for uteblivende lønn og urettmessig avskjed. Det ble opplyst at forhandlingsmøtet ville finne sted i Øvre Romerike Tingrett 16.-18. oktober 2019.

Latotinaite fremholdt i e-posten at sjåførere ansatt i Vlantana Norge AS ikke gis de arbeidsvilkår som de har krav på i henhold til det norske regelverket.

«Den reelle arbeidstiden blir sjelden registrert korrekt. Man opererer med doble sett timelister. De ansatte får ikke korrekt lønn iht. lov og avtale.»ⁱⁱⁱ

Dette var i tråd med NLF-Magasinet hypotese, som tok utgangspunkt i at sjåførene mottok lønn beregnet av fiktive timelister.

NLF-Magasinet intervju 15. oktober 2019

Bare noen dager før forhandlingsmøtet etter planen skulle finne sted i Øvre Romerike Tingrett, ble det kjent at Vlantana Norge hadde ansatt en ny daglig leder ved navn Terje Larssen. NLF-Magasinet kontaktet vedkommende med forespørsel om intervju, som ble innvilget. Dette intervjuet ble avholdt 15. oktober 2019, samme dag som Terje Larssen offisielt ble tinglyst som ny daglig leder i Vlantana Norge.

Under intervjuet som fant sted i selskapets kontorlokaler på Gardermoen stilte både daglig leder Terje Larssen og styreleder Vladas Stoncius Jr. Temaet for intervjuet var NLF-Magasinet undersøkelser som indikerte at det foregikk manipulasjon av timelister og systematisk underbetaling av sjåførere, samt rettssaken som etter planen skulle finne sted dagen etter. Det redaksjonen ikke visste på dette tidspunktet, var at det i kulissene foregikk et frenetisk arbeid med å lande en forlikavtale i et siste forsøk på å holde sakens pikante detaljer unna rettslokalene.

Før intervjuet formelt startet, ba NLF-Magasinet journalist intervjuobjektene om tillatelse til å ta opp samtalen på en medbrakt håndholdt optaker. Larssen og Stoncius Jr. samtykket til dette og optakeren ble deretter startet og plassert midt på bordet i møterommet.

Under dette intervjuet innrømte Vladas Stoncius Jr. endelig at mange av sjåførene i selskapet faktisk var ansatt på 50-prosentskontrakter. Men han mente likevel at stillingsbrøken varierte fra sjåfør til sjåfør, basert på hva den enkelte ansatte ønsket. Det skulle visstnok være sjåførene selv som valgte å kjøre på deltid, ikke selskapet.^{iv}

Samtidig hevdet daglig leder Terje Larssen at sjåførene ble rullert i en skiftordning hvor man utelukkende kjørte hele skift, altså 9 timer hver dag, men i gjennomsnitt hadde færre arbeidsdager i måneden, slik at totalen utgjorde 50 prosent. Dette utsagnet kom etter at NLF-Magasinet tidligere i samtalen hadde tydeliggjort at redaksjonen hadde tilgang til timelister fra selskapet som oppga at sjåførene tilsynelatende aldri kjører lengre skift enn 4,5 timer.^v

NLF-Magasinet sammenligning av regnskap i 20 norske transportbedrifter og Vlantana Norge ble også presentert. Her kunne hverken Terje Larssen eller Vladas Stoncius Jr. komme med en god forklaring på hvordan Vlantana Norge kunne ha så lave lønnskostnader, sett opp mot driftskostnadene og omsetningen i selskapet forøvrig.

Terje Larssen oppga også andre detaljer om Vlantana Norge som vakte oppsikt. Han presenterte et organisasjonskart og forklarte at så mange som 20 av 29 ansatte i administrasjonen slett ikke arbeidet i Norge, men ved Vlantanas litauiske hovedkontor. De mottok også lønn etter litauisk nivå, «fordi de bor og jobber i Litauen».

Ifølge Larssen hadde fire av fem underavdelinger i Vlantana Norge base i Litauen. Kun en liten administrasjonsstab og fire mekanikere arbeidet i Norge.^{vi} Dette var i så fall åpenbart i strid med vilkårene for å inneha transportløyve.^{vii}

Rådsforordningen oppgir tydelig at foretaket skal ha en faktisk og vedvarende drift av virksomheten fra en driftssentral i etableringslandet, hvor også alle dokumenter som kreves fremlagt ved et eventuelt tilsyn skal oppbevares. Siden både transportavdelingen, salgsavdelingen og regnskapsavdelingen satt i Litauen, ville det i praksis ikke være mulig å gjennomføre et tilsyn mot bedriften hvor alle relevante dokumenter og opplysninger kunne bli utlevert. Dette skulle NLF-Magasinet senere få bekreftet av Arbeidstilsynet.

Forliket

Detaljene som fremkom i intervjuet ble i utgangspunktet vurdert som omfattende nok til å lage en grunnleggende redaksjonell dekning av Vlantana Norges tilsynelatende lovstridige organisasjon og drift, samt ledelsens motsigelser knyttet til sjåførenes arbeidsdager sett opp mot timelistene selskapet benytter til lønnsavregning.

Dagen etter intervjuet skjedde det imidlertid noe som endret prioriteringene. Da ble det kjent at forhandlingsmøtet i erstatningsaken, som etter planen skulle finne sted på denne datoen, var avlyst. Det ble sendt en kort beskjed til redaksjonen fra sjåførenes advokat Sandra Latotinaite om at det var inngått et forlik med Vlantana Norge i aller siste øyeblikk.

Når et forlik inngås mellom to parter i en tvist som dette, er det ikke uvanlig at det foreligger en konfidensialitetsklausul i avtalen. Derfor ble det forventet at man ikke ville få tilgang til detaljene som lå til grunn i bevisførselen. Noen dager senere fikk NLF-Magasinet imidlertid en stor overraskelse.

Sjåførene som ikke lot seg kneble

Etter å ha henvendt seg til advokaten ble det formidlet kontakt direkte til en av sjåførene som fremmet erstatningskravet. Denne personen oppga at det var ønskelig å dele hele sakskomplekset med NLF-Magasinet, mot et eksplisitt løfte om at hans egen og kollegaenes identiteter ble holdt utenfor saken. Deretter ble det oversendt et sakskompleks på over 1.600 sider, hvor både forliksavtalen og samtlige beviser fra begge parter ble utlevert.

Sakskomplekset besto av tre separate PDF-dokumenter. Det største og mest omfattende inneholdt hele saksgangen, fra det første varselet om erstatningskrav fra sjåførenes advokat til Vlantana Norge datert 1. april 2019, til partenes sluttinnlegg datert 2. oktober 2019. Her kunne man finne korrespondanse mellom de ulike partene, kjøre- og hviletidsutskrifter, timelister fra henholdsvis Vlantana Norge og fra sjåførene selv, oppdragslister fra PostNord, transkripsjoner av skjulte lydopptak, skjermdumper av tekstmeldinger, skriftanalyser, dokumentanalyser mv., og utgjorde totalt 1.592 sider.

Deretter fulgte et PDF-dokument på 38 sider som inneholdt dialogen mellom partene i forkant av forliket, de konkrete forlikstilbudene, samt øvrige beviser som ble protokollført i oktober 2019. Der fremgikk det at Vlantana Norge, i sitt opprinnelige forlikstilbud, krevde at saksøkerne bevarte fullstendig taushet om saken og innholdet i avtalen. Samtidig skulle de

forplikte seg til å ikke gå til media eller andre med opplysningene. Dette ble ikke akseptert av saksøkerne, som i sitt mottilbud hadde fjernet hele konfidensialitetspunktet.

Det siste PDF-dokumentet talte bare to sider og besto av den endelige forliksavtalen, signert av sjåførene og Vlantana Norge, uten konfidensialitetsklausul.

NLF-Magasinet gjennomgikk det omfattende sakskomplekset og utarbeidet en systematisk oversikt over viktige data og punkter som partene har fokusert på i sin bevisførsel. Ved enkelte tilfeller ble også timelister, kjøre- og hviletidsutskrifter og oppdragslister inspisert for å forsøke å bekrefte at saksøkerne hadde trukket riktige konklusjoner.

Et fjell av bevis

Etter gjennomgang av hele sakskomplekset satt NLF-Magasinet igjen med følgende bilde av bevisførselen mot Vlantana Norge:

- Sjåførene var blitt systematisk underbetalt i en årrekke. Dette var sannsynliggjort gjennom fremleggelse av kjøre- og hviletidsdata og kjørelistene fra PostNord som ikke stemte overens med timelistene som Vlantana Norge hadde benyttet til lønnsberegning.
- Vlantana Norge hadde aktivt forsøkt å skjule lovbruddene gjennom blant annet forfalsking av underskrifter og tilbakeholdelse av informasjon. Dette var sannsynliggjort gjennom uavhengige skriftanalyser og ved at Vlantana Norge aldri utleverte de håndskrevne timelistene, som sjåførene selv fotograferte før de ble levert til arbeidsgiveren.
- Advokat Sandra Latotinaite hadde innhentet vitneutsagn fra både saksøkerne og andre tidligere ansatte som alle fortalte at de måtte signere en udatert egenoppsigelse ved ansettelsestidspunktet. Ved ønske og behov kunne arbeidsgiver påføre en dato og effektivt oppsigelsen, og på den måten alltid true med umiddelbar avskjedigelse. Dette skulle også ha blitt gjort ved flere dokumenterte anledninger, blant annet i saksøkers tilfelle.
- Sjåførene fikk innvilget hele kravsummen på henholdsvis 804 328 kroner og 704 328 kroner, i tillegg til at Vlantana Norge dekket alle kostnader tilknyttet saken, deriblant advokatutgifter på totalt 540 000 kroner, samt øvrige utgifter for blant annet dokumentgranskning, skriftanalyse, oversettelsesgebyr og reisekostnader, til en sum av 48 900 kroner. Totalt utgjorde forliket en kostnad for Vlantana Norge på 2 097 556 kroner. Pengene ble overført samme dag som avtalen ble signert.

Den første publiseringen

Det ble bestemt at NLF-Magasinet ville kjøre Vlantana-saken på forsiden og over 10 sider i utgave nr. 7/2019, som ville være ute hos abonnenter i løpet av uke 45. I forkant ble det lekket enkelte detaljer fra sakskomplekset i episode 22 av podcasten «Du skal kjøre mye», som ble publisert fredag 25. oktober 2019^{viii}. Episoden tok utgangspunkt i erklæringer tilsynelatende skrevet av ansatte i Vlantana Norge, men som i realiteten var utformet av jurister på oppdrag fra arbeidsgiveren. Disse omtalte bedriften i svært positive ordelag og oppga også at sjåførene fikk benytte lastebilene til private formål, som fisketurer og sightseeing.

NLF-Magasinet cover viste en Vlantana-lastebil som blir kontrollert på Taraldrud kontrollstasjon utenfor Oslo, med tittelen «Kan ha svindlet hundrevis av sjåførere». Tittelen i magasinsaken lød «Slik raknet det for Vlantana Norge»^{ix}.

Torsdag 7. november 2019 ble det publisert en digital versjon av NLF-Magasinet sak på www.lastebil.no.^x Denne fikk tittelen «Her er alle bevisene Vlantana Norge ikke vil du skal se» og inneholdt enda flere detaljer fra sakskomplekset i søksmålet. Deler av lydopptaket som ble gjort under intervjuet på Gardermoen 15. oktober ble også publisert i nettartikkelen, i videoformat med illustrerende bilder. Videoen ble senere samme dag lagt ut i sosiale medier gjennom NLFs Facebook-side www.facebook.com/lastebil.^{xi}

Daglig leder Terje Larssens tilsvar ble publisert samtidig gjennom en enkeltstående artikkel på Lastebil.nos forside, samt med egen lenke fra hovedsaken.^{xii}

Fredag 8. november 2019 kom en oppfølgings sak hvor Lastebil.no avslørte at redaksjonen et år tidligere hadde delt sine funn med Statens vegvesens krimseksjon, som på bakgrunn av dette etablerte en tverretatlig arbeidsgruppe og gikk til aksjon mot selskapet.^{xiii}

Deretter dekket redaksjonen fortløpende utviklingen i saken gjennom en rekke artikler og videoer.

Arbeidstilsynets rapport

Den 31. oktober sendte Arbeidstilsynet ut sin foreløpige rapport om sine funn fra de to uanmeldte tilsynene som ble foretatt mot Vlantana Norge sammen med Statens vegvesen og Skatteetaten, koordinert av Krimseksjonen. Den ble offentliggjort i postjournalene tirsdag 5. november, hvorpå NLF-Magasinet søkte innsyn.

Konklusjonen var at NLF-Magasinet hypotese stemte. Arbeidstilsynet fant det «overveiende sannsynlig» at sjåførene i Vlantana Norge var blitt systematisk underbetalt. Det ble påvist brudd ved totalt åtte forskjellige lover og forskrifter. Funnene fra rapporten ble publisert mandag 11. november 2019.^{xiv}

Gjennom innsynsbegjæringer i Arbeidstilsynets prosessdokumenter knyttet til de uanmeldte tilsynene, fikk NLF-Magasinet også tilgang til 238 arbeidsavtaler utlevert av Vlantana Norge. Disse skulle ifølge bedriften gjelde alle ansatte sjåførere i tidsrommet mai 2018 til mai 2019. Dette ga derfor endelig svaret på spørsmålet: Er samtlige sjåførere ansatt på 50-

prosentkontrakter? Konklusjonen var et utvetydig ja. Dette dannet grunnlag for en artikkel på Lastebil.no tirsdag 12. november 2019,^{xv} samt en video som ble publisert både gjennom artikkelen på Lastebil.no og på Facebook-siden.^{xvi} Den 19. desember annonserte Arbeidstilsynet at de gikk til politianmeldelse av Vlantana Norge på bakgrunn av å ha gitt uriktige opplysninger under tilsyn, samt for ikke å ha utbetalt allmenngjort lønn til sine sjåførere.

Vegvesenets rapport

Den 18. november sendte Statens vegvesen sin sluttrapport etter å ha forsøkt å innhente kjøre- og hviletidsdata fra Vlantana Norge over en lengre periode. Til tross for gjentatte purringer fikk de ikke utlevert all dokumentasjonen de etterspurte. Totalt ble det innhentet kjøre- og hviletidsdata fra 143 kjøretøyer. Ytterligere 59 kjøretøy og 123 sjåførere forble udokumentert. I rapporten ble det varslet at Vegvesenet ville gå til anmeldelse på bakgrunn av dette. Senere samme uke fikk redaksjonen bekreftet fra Vegvesenets kommunikasjonssjef at anmeldelsen var sendt. Torsdag 21. november publiserte Lastebil.no artikkelen som fortalte om anmeldelsen og detaljene i Vegvesenets rapport.

Pressemøtet hos Vlantana Norge

Den 18. november inviterte ledelsen i selskapet til pressemøte i deres lokaler på Gardermoen. Der møtte NLF-Magasinet, Romerikes Blad og NRK Dagsrevyen. Fra Vlantana Norge stilte styremedlem Vladas Stoncius Senior, aksjonærrepresentant Tomas Stonys, styreleder og tidligere daglig leder Vladas Stoncius Junior og daglig leder Terje Larssen. Der kom det en rekke innrømmelser fra selskapet, hovedsakelig formidlet av Tomas Stonys. De innrømmet alle «feilene» som hadde foregått i selskapet og trakk selv frem feilregistrering av arbeidstimer som et eksempel. Samtidig mente de at årsaken til feilen lå i manglende forståelse for det norske regelverket. Vladas Stoncius Junior innrømmet også å ha oppgitt feilinformasjon til NLF-Magasinet i intervjuet som ble avholdt 15.10.2019. Hele pressemøtet ble direkte sendt på NLFs Facebook-side og fikk i løpet av de første to dagene over 100 000 visninger.^{xvii} Dagen etter ble en video av ledelsens sentrale innrømmelser publisert som en nettsak med video^{xviii}, samt i videoform på Facebook-siden.^{xix}

Etiske vurderinger

Underveis i arbeidet med Vlantana Norge-skandalen måtte redaksjonen ta mange løpende valg knyttet til hvordan informasjon skulle bearbeides og omtales i egne medier.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) som avsender

Først av alt: Var NLF-Magasinet riktig medium for å løfte frem temaet? Siden magasinet og redaksjonens øvrige plattformer er organer i regi av Norges Lastebileier-Forbund (NLF) kan det argumenteres for at det eksisterer en bias hvor norske transportører skal løftes frem, og utenlandske transportører oppleves som en trussel.

Samtidig var det i denne saken tydelige indikasjoner på at det foregikk kriminell virksomhet, som ikke bare gikk utover konkurrerende norske bedrifter, men også de ansatte i Vlantana

Norge, samt kunder og ikke minst trafikanter som deler vegen med disse lastebilene. Koblingen mellom pressede, lavtlønnede sjåførere og ulykkesrisiko er dokumentert flere ganger gjennom blant annet TØI-rapporter¹.

NLFs overordnede visjon som styrer alt arbeid som gjøres, både politisk og i mediekanalene, er «Ansvarlig transport». Dekning av Vlantana Norge-skandalen belyste utfordringene knyttet til arbeidet med å oppnå denne visjonen på en ny måte. Den synliggjorde hvilke virkemidler som benyttes av kriminelle aktører for å skaffe seg et økonomisk fortrinn, som igjen får negative ringvirkninger i alle øvrige ledd av verdikjeden.

Sett opp mot denne visjonen vurderte redaksjonen at det ikke oppsto interessekonflikter eller bias som ville hindre en objektiv dekning av de faktiske forholdene i saken. Derfor ble det ansett som riktig å fronte Vlantana Norge-skandalen gjennom NLF-Magasinet og Lastebil.no.

Kildevern og bruk av dokumentasjon

I samråd med varslere blant de ansatte i selskapet ble det bestemt at ingen sjåførere skal kunne identifiseres som kilder. All dokumentasjon ble derfor gjennomgått grundig og samtlige personnavn og identifiserbare elementer ble fjernet før publisering.

Ved innsynsbegjæringer i etatenes saksbehandling av forhold knyttet til Vlantana Norge, ble det ved enkelte anledninger gitt fullt innsyn i dokumenter hvor det forelå arbeidskontrakter med personopplysninger som navn og adresser tilknyttet over to hundre sjåførere ansatt i Vlantana Norge. Redaksjonen valgte å ikke benytte denne informasjonen for å opprette kontakt med de enkelte ansatte, men tok i bruk metadata som lønnsnivå, stillingsprosent og ansiennitet for å danne en overordnet oversikt over de ansattes vilkår.

Deling av materiale og informasjon med øvrige redaksjoner

I de tilfellene hvor redaksjonen ble gitt innsyn i etatenes saksforvaltning, ble dokumentene behandlet som offentlig informasjon og delt med øvrige redaksjoner. I tilfeller hvor det ble innhentet personlig samtykke til bruk av dokumentasjon fra for eksempel varslere internt i Vlantana Norge eller fra tidligere ansatte, ble det etter avtale med partene formidlet direkte kontakt, slik at vurderinger om eventuell ny deling av dokumentasjon kunne gjøres av avsenderen i hvert tilfelle.

¹ <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=36422>

Reaksjoner og respons

Ekstern pressedekning og publikumrespons

Det var redaksjonens vurdering at Vlantana-skandalens omfang fordret en større og bredere dekning enn det NLF-Magasinet selv hadde kapasitet til å gjennomføre. Samtidig ble det vurdert at sakens natur var av stor allmenn interesse, siden det her kunne være snakk om flere hundre arbeidsplasser og transporttjenester tilknyttet veletablerte merkevarer over hele Norge. Det ble derfor tidlig inngått samarbeid med flere eksterne redaksjoner, hvor NLF-Magasinet bisto med utlevering av bakgrunnsmateriale og data, samt bistand i transportfaglige spørsmål.

Dette førte videre til oppslag og dekning i både nasjonale, regionale og fagorienterte medier, herunder TV2, NRK, NTB, A-Pressen, samt Egmont-forlagets fagpublikasjoner Transportmagasinet/Tungt.no. Det trekkes spesielt frem samarbeid med Bjørn Røst Kjørmo i Egmont, Aleksander Hømanberg i Romerikes Blad, Ingvild Fjelltveit i TV2 og Helle Fjellidalen i NRK.

På Lastebil.no førte Vlantana Norge-dekningen til leserekord. I løpet av den første måneden noterte nettstedet 250 000 visninger på artiklene tilknyttet saken. Videoer som ble publisert med jevne mellomrom hadde samlet nærmere 200 000 visninger fordelt på Lastebil.no og Facebook i samme tidsrom.

Reaksjoner fra myndighetene

På bakgrunn av NLF-Magasinet funn, som ble videresendt til Statens vegvesens krimseksjon i november 2018, ble det foretatt et uanmeldt tverretatlig tilsyn mot Vlantana Norge den 24. april 2019. Under aksjonen deltok Statens vegvesen, Arbeidstilsynet og Skatteetaten. I løpet av november 2019 ble Arbeidstilsynets og Vegvesenets rapporter og konklusjoner offentliggjort. Disse slo fast at det foregikk systematisk og omfattende underbetaling av sjåfører ansatt i selskapet, samt at bedriftens etableringsgrunnlag og løyvetillatelse ikke var i henhold til gjeldende lover og regler.

- Den 18.11.2019 ble Vlantana Norge politianmeldt av Statens vegvesen for alvorlige brudd på forskrift om lagring av kjøre- og hviletidsdata.
- Den 19.11.2019 vedtok Arbeidstilsynet pålegg mot Vlantana Norge etter å ha mottatt tilbakemelding fra selskapets advokater, som kunngjorde at de ikke hadde noen innvendinger til konklusjonene om brudd på åtte forskjellige lover og forskrifter.
- Den 21.11.2019 konkluderte Statens vegvesens løyveseksjon at det forelå brudd på bestemmelsene for etablering i yrkestransportforskriften. På bakgrunn av dette ble det varslet tilbaketrekking av samtlige løyver etter utløpt frist for tilbakemelding, som ble satt til 13.12.2019.
- På toppen av dette ble det fra samme etat sendt ut et varsel tilknyttet ytterligere brudd på vilkårene for løyve 09.12.2019. Omfattende manipulasjon av

dokumentasjon ble sett på som brudd på kravet til god vandel. Uavhengig av tilbakemeldingene knyttet til det forrige varselet, ble det annonsert at løyveseksjonen ville iverksette tilbakekall av Vlantana Norges løyver fra 06.01.2020.

Reaksjoner fra transportkjøperne

På kundelisten til Vlantana Norge sto blant annet Postnord, ASKO, Mowi og DB Schenker. Samtlige kunne opplyse til NLF-Magasinet at de hadde gjennomført revisjoner av enten selskapet eller av moderselskapet Vlantana UAB, uten å ha avdekket brudd. Etter at redaksjonen publiserte sine funn, iverksatte imidlertid samtlige aktører nye gjennomganger av tidligere innhentet dokumentasjon, samt varslet nye revisjoner mot Vlantana Norge.

- Onsdag 13. november, seks dager etter at redaksjonens første sak ble publisert på Lastebil.no, gikk Schenker ut med varsel om at de terminerte sin avtale med Vlantana Norge. De oppga i et brev til NLF-Magasinet at de hadde gjennomført en revisjon av selskapet så sent som i oktober 2019, og at de i dette og ved tidligere revisjoner var blitt forelagt dokumentasjon «som vi i ettertid har fått opplyst er feilaktig». De opplyste videre at de hadde stilt krav til Vlantana Norge AS og deres eiere om rettmessig etterbetaling av lønn og andre godtgjørelser til sjåførere som har kjørt i oppdrag for Schenker. Senere opplyses det at disse oppdragene strekker seg helt tilbake til 2015.^{xx}
- Neste dag, torsdag 14. november, fulgte ASKO Transport og terminerte sin avtale med selskapet.
- Torsdag 21. november bekreftet PostNord at de avviklet kjøringen med Vlantana Norge. En formell oppsigelse ble oversendt Vlantana Norge fredag 29. november.
- I begynnelsen av desember hadde Mowi ferdigstilt sin internrevisjon av Vlantana Norge, som avdekket store og grove mangler. Etter et oppvaskmøte med bedriften 11. desember kom bekreftelsen fra Mowi om at også de vil terminere sin kontrakt med Vlantana Norge.

Satte dagsorden også i Litauen

I midten av november begynte også litauisk riksmidia å vise sin interesse for Vlantana Norge-skandalen. Den litauiske statskanalen LRT publiserte sin første sak tirsdag 19. november med dekning både på TV^{xxi} og nett. Også øvrige riksdekkende nyhetskanaler fulgte opp saken, deriblant litauisk TV3 og Verzlo Zinios.

Konsekvenser

Fra den første publiseringen i NLF-Magasinet og på Lastebil.no i november 2019 gikk Vlantana Norge på kort tid fra å være en av de aller største transportselskapene i Norge, med kontraktsfestede bånd til veletablerte merkevarer og grossister over hele landet, til å miste hele driftsgrunnlaget som følge av omfattende kundeflukt. Prosessen tok bare noen få uker.

Mistet kontrakter med transportkjøperne

De fire største kundene, Schenker, ASKO Transport, PostNord og Mowi terminerte alle sine kontrakter med Vlantana Norge etter at funnene ble kjent i media. Noen utførte egne revisjoner før avgjørelsen ble tatt, mens andre tok utgangspunkt i kontrolletatens rapporter. Dette førte til at selskapet like før jul varslet masseoppsigelser grunnet dramatisk nedgang i oppdragsmengdene.

Anmeldelse og tilbakekall av løyver

Myndighetene valgte å straffeforfølge selskapet gjennom flere politianmeldelser, basert på funn gjort i tilsyn som igjen ble utført etter direkte tips fra NLF-Magasinet redaksjon. Løyvene ble også varslet tilbakekalt, på bakgrunn av konklusjoner om at den faktiske driften foregikk gjennom moderselskapet i Litauen, og ikke i Norge, samt at vilkårene for godandel ble ansett som brutt. Dette er en reaksjon som aldri før har blitt iverksatt mot et norsk transportselskap.

Endringer i myndighetenes tilsynsrutiner

Det er varslet at kontrolletatene på bakgrunn av Vlantana Norge-skandalen vil gjennomføre en betydelig omstrukturering av sin tilsynspraksis. Den tverretatlige arbeidsgruppen som ble etablert av Statens vegvesens krimseksjon for å spesifikt arbeide med denne saken vil mest sannsynlig bli en permanent enhet, som fremover vil følge opp andre kriminelle forhold i transportnæringen. Vlantana Norge er nok dessverre ikke det eneste tilfellet av organisert arbeidslivskriminalitet i den norske transportsektoren. Dette kan bli belyst i langt større grad i tiden som kommer, takket være nye prioriteringer av myndighetene som følge av denne saken.

Strengere oppfølging av løyveforhold

På bakgrunn av at Vlantana Norge ble funnet å ikke oppfylle etableringskravet i yrkestransportforskriften, samt at de ikke oppfylte kravet til godandel, ble det varslet tilbakekall av samtlige løyver tilknyttet selskapet. Dette var upløyd mark for Vegvesenets løyveseksjon, som tidligere ikke hadde benyttet seg av så sterke virkemidler. For å gjøre dette måtte man trække opp nye juridiske stier, som igjen åpner for tilsvarende praksis i senere saker. Det signaliseres fra løyveseksjonens ledelse at de i fremtiden vil drive strengere oppfølging og sanksjonering av brudd knyttet til løyvekrav.

Publiseringsoversikt og kildehenvisninger

ⁱ Artikkel på Lastebil.no publisert 15.06.2018 om Statens vegvesens anmeldelse av Vlantana Norge for ulovlig bytte av trekkvogn i et transportoppdrag:

<https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2018/Trekkvogn-triksing-anmeldt-av-Statens-vegvesen>

ⁱⁱ Redaksjonens sammenstilling av regnskap i Vlantana Norge sammenlignet med konkurrerende bedrifter av samme størrelse: <https://bit.ly/33JuaNO>

ⁱⁱⁱ Artikkel på Lastebil.no publisert 16.10.2019 om de tidligere ansatte som gikk til sak mot Vlantana Norge: <https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Tidligere-ansatte-Vlantana-Norge-har-svindlet-sjaafoerer-i-en-aarreкке>

^{iv} Video med lydklipp av styreleder Vladas Stoncius Jr. fra NLF-Magasinet intervju med ledelsen i Vlantana Norge 15.10.2019: <https://bit.ly/2CEfrYB>

^v Video med lydklipp av daglig leder Terje Larssen hvor det snakkes om sjåførenes arbeidssituasjon, fra NLF-Magasinet intervju med ledelsen i Vlantana Norge 15.10.2019: <https://bit.ly/2qbN41c>

^{vi} Video med lydklipp av daglig leder Terje Larssen hvor det snakkes om hvordan bedriften er organisert i henholdsvis Norge og Litauen, fra NLF-Magasinet intervju med ledelsen i Vlantana Norge 15.10.2019: <https://bit.ly/2XhAZUb>

^{vii} Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1071/2009. I kapittel 1, artikkel 5, «Vilkår vedrørende etableringskravet», finner man flere punkter som Vlantana Norges driftsmodell åpenbart bryter med: <https://lovdata.no/static/NLX3/32009r1071.pdf>

Egne artikler, podcaster og videoer om Vlantana-skandalen publisert gjennom redaksjonens kanaler

^{viii} <https://soundcloud.com/duskalkjoremeye/22-bransjens-beste-arbeidsvilkar>

^{ix} https://issuu.com/modul.no/docs/931_nlf_magasinet_7_2019?fr=sNGUwZTE3MDcxOA

^x <https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Her-er-alle-bevisene-Vlantana-Norge-ikke-vil-du-skal-se>

^{xi} <https://www.facebook.com/lastebil/videos/471739823441649/>

^{xii} <https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Daglig-leder-i-Vlantana-Norge-Skal-ha-ryddige-arbeidsforhold>

xiii <https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/NLF-undersokelser-utloeste-storaksjon-mot-Vlantana-Norge>

xiv <https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Arbeidstilsynet-Overveiende-sannsynlig-at-sjaafoerene-er-systematisk-underbetalt>

xv <https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Her-er-samtlige-Vlantana-kontrakter-alle-har-en-ting-til-felles>

xvi <https://www.facebook.com/lastebil/videos/2581021551976874/>

xvii <https://www.facebook.com/lastebil/videos/829056520860382/>

xviii <https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Vlantana-Norge-Vi-innroemmer-alt>

xix <https://www.facebook.com/lastebil/videos/786311268474881/>

xx <https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Schenker-sier-opp-avtalen-med-Vlantana-Norge>

<https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Vlantana-skandalen-Etablert-i-Norge-drevet-fra-Litauen>

<https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Vlantana-skandalen-Naa-ogsaa-i-litauiske-riksmedier>

<https://soundcloud.com/duskalkjoremye/24-helt-utrolige-arbeidsvilkar-del-2>

<https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Naa-kan-loeyvene-til-Vlantana-Norge-ryke>

<https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Overraskende-rollebytte-i-Vlantana-Norge-saken>

<https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Aksepterte-styreverv-fastholder-at-Vlantana-Norge-bedriver-moderne-slaveri>

<https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Sendte-oppsigelse-til-Vlantana-Norge-paa-Black-Friday>

<https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Litauisk-advokatforening-kritiserer-Sandra-Latotinaite>

<https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Mowi-Store-og-grove-mangler-hos-Vlantana-Norge>

<https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Flyttet-biler-fra-Vlantana-Norge-til-moderselskapet-i-Litauen-etter-tilsyn>

<https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Mister-loeyvene-Over-og-ut-for-Vlantana-Norge>

<https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Her-er-Vlantana-Norge-skandalen-oppsummert>

<https://www.facebook.com/lastebil/videos/461751144538791/>

<https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2019/Ny-anmeldelse-mot-Vlantana-Norge>

Ekstern mediadekning

Transportmagasinet / Tungt.no 07.11.2019: [Lurte de alle?](#)

Romerikes Blad Papir / RB.no 09.11.2019: [Slo til mot transportselskap: – Det er et betydelig antall sjåførere som ikke har fått lønn for alle timene de har jobbet](#)
(Republisert på Smaalenene.no samme dag)

Transportmagasinet / Tungt.no 10.11.2019: [Arbeidstilsynet ble varslet allerede i 2017](#)

RB.no 13.11.2019: [Konsern sier opp avtale - krever at de ansatte får etterbetalt lønn](#)

Ilaks.no 14.11.2019: [Lastebil.no: Vlantana Norge lurte Mowi trill rundt](#)

Svensk Åkeritidning 14.11.2019: [DB Schenker bryter med Vlantana Norge](#)

Transportmagasinet / Tungt.no 14.11.2019: [ASKO sier opp Vlantana](#)

iLaks.no 14.11.2019: [Lastebil.no: Vlantana lurte Mowi trill rundt](#)

Trailer.se 14.11.2019: [Norska Schenker bryter med Vlantana etter misstänkt fusk med löner](#)

Romerikes Blad Papir / RB.no 15.11.2019 og 16.11.2019: [Tidligere ansatte forteller: – Vi fikk beskjed om å holde munn om ubetalt overtid](#)

iLaks.no 15.11.2019: [Mowi vil ennå ikke bryte med Vlantana Norge](#)

AT.no / MTLogistikk.no 18.11.2019: [Er Vlantana på vei ut av Norge?](#)

Romerikes Blad Papir / RB.no 18.11.2019 og 19.11.2019: [Måtte signere sin egen udaterte oppsigelse - før de ble ansatt](#)

Romerikes Blad Papir / RB.no 19.11.2019 og 20.11.2019: [Anmelder et av landets største transportselskap etter en rekke avsløringer](#)

LRT.lt (den litauiske statskanalen), 19.11.2019: [Nettoppslag om Vlantana Norge-saken](#)

^{xxi} LRT (den litauiske statskanalen), nyhetssending på TV 19.11.2019: [Vlantana Norge toppsak](#)

AT.no / MTLogistikk.no 19.11.2019: [– Måtte signere udatert oppsigelse før ansettelse](#)

Transportmagasinet / Tungt.no 19.11.2019: [Det store Vlantana-mysteriet](#)

TV3.lt 19.11.2019: [Nettoppslag om Vlantana Norge-saken](#)

iLaks.no 19.11.2019: [Vlantana Norge innrømmer feil](#)

VZ.lt 19.11.2019: [«Vlantana Norge erkjenner bruddene» \(oversatt fra litauisk\)](#)

iLaks.no 21.11.2019: [Vlantana Norge anmeldt – Mowi undersøker fortsatt](#)

TV2.no 23.11.2019: [Anmelder transportgigant. – Har systematisk underbetalt sjåfører](#)

NRK.no 24.11.2019: [Litauisk transportselskap kan bli kasta ut av Noreg](#)

NTB 24.11.2019: [Litauisk transportselskap kan bli kastet ut av Norge](#)
(Gjengitt i en rekke lokalaviser)

Dagsavisen 25.11.2019: [Sjåførene i Vlantana Norge jobbet hele natta, men på lønnslippene stod det kun 50 prosent stilling](#)

Yrkesbil.no 25.11.2019: [Vlantana kan miste transportløyvene i Norge](#)

MTLogistikk.no 25.11.2019: [Vlantana Norge mister trolig løyvene](#)

15min.lt 25.11.2019: [Advokatė Sandra Latotinaite tapo „Vlantana Norge AS“ valdybos narė](#)

Ranablad.no 25.11.2019: [Vlantana Norge kan bli nektet å kjøre transport i Norge. Nova Sea bruker Vlantana International: – Vi følger nøye med denne saken](#)

Tungt.no 25.11.2019: [Vlantana Norge hyrer inn motpartens advokat til sitt eget styre](#)

AT.no 26.11.2019: [Hun skal «redde» Vlantana Norge](#)

Romerikes Blad / RB.no 26.11.2019: [Trues med å bli fratatt alle løyver – over 200 arbeidsplasser kan stå i fare](#)

Alfa.lt 26.11.2019: [J skandalą patekusios Stončių kontroliuojamos „Vlantana Norge“ valdyboje – nauja narė](#)

LRT.lt (den litauiske statskanalen), 26.11.2019: [Pre-signed resignation letters and forged hour reports: Lithuanian drivers exploited in Norway – LRT Investigation](#)

Bnn-news.com 26.11.2019: [Lithuanian truck drivers exploited in Norway, Lithuanian broadcaster reports](#)

LRT.lt (den litauiske statskanalen), 28.11.2019: [Norvegijos žiniasklaida mirga pranešimais apie Lietuvą – tautiečiai minimi dėl išnaudojamų vairuotojų ir vairavimo išgėrus](#)

LRT.lt (den litauiske statskanalen), 29.11.2019: [Vairuotojų interesus gynusi advokatė Sandra Latotinė tapo „Vlantana Norge AS“ valdybos nare](#)

iLaks.no 06.11.2019: [Mowi kaller Vlantana Norge inn på teppet: – Undersøkelsene avdekker store og grove mangler hos selskapet](#)

Helgelands Blad Papir 06.11.2019: Trailerfirma må forklare seg for Mowi-ledelsen

MTLogistikk.no 11.12.2019: [Vlantana Norge mister alle løyvene](#)

MTLogistikk.no 11.12.2019: [Vlantana i strupen på NLF](#)

Tungt.no 11.12.2019: [Vlantana Norge kan miste alle løyvene](#)

Romerikes Blad Papir / RB.no 12.12.2019: [Varsler tilbakekallelse av alle selskapets løyver](#)

Avisa Nordland 12.12.2019: [Vegvesenet vil trekke tilbake alle løyver til transportselskapet: – Det har skjedd feil som er svært beklagelige](#)

iLaks.no 12.12.2019: [Mowi bryter med Vlantana Norge](#)

15min.lt 12.12.2019: [„Vlantana Norge“ Norvegijoje gavo įspėjimą apie galimą licencijos atėmimą](#)

AT.no / MTLogistikk.no 19.12.2019: [Vlantana Norge sier opp ansatte](#)

Romerikes Blad / RB.no 19.12.2019 og 20.12.2019: [Har satt i gang masseoppsigelser etter flere avsløringer: – En svært utfordrende situasjon](#)