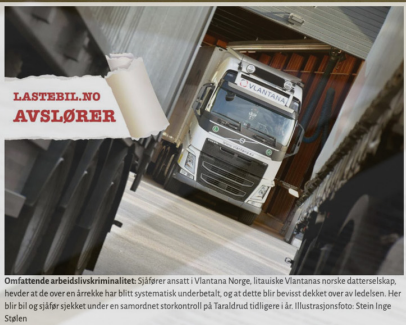


VLANTANA NORGE- SKANDALEN



**LASTEBIL.NO
AVSLØRER**

Omfattende arbeidsvilkriminallitet: Sjøfører ansatt i Vlantana Norge, litauiske Vlantanas norske datterselskap, bevrer at de er urett og har blitt systematisk underbetalt, og at dette blir bevisst dekket over av ledelsen. Her blir bil og sjåfør sjekket under en samordnet storkontroll på Taradrud tidligere i år. Illustrasjonsfoto: Stein Inge Stølen

Her er alle bevisene Vlantana Norge ikke vil du skal se



Storaksjon: Like etter påske gjennomførte Statens vegvesen, Arbeidsstynet og Skattetaten et uanmeldt tilsyn mot Vlantana Norge hvor de blant annet krevde utlevert tilmeldte, arbeidskontrakter og kjøre- og hviletidsdata fra samtlige ansatte i bedriften over en periode på ett år. Foto: Stein Inge Stølen

NLF-undersøkelser utløste storaksjon mot Vlantana Norge



Arbeidstilsynet: «Overveiende sannsynlig» at sjåførene er systematisk underbetalt



Lurte alle: Vlantana Norge har utført en stor mengde oppdrag for Posten, DB Schenker, ASD og Mow. I skriftlige erklæringer fra tidligere ansatte framgår det at sjåførene har blitt instruert til å vilde representanter fra transportkjøperne ved revisjonsbesøk. Bildet er tatt fra et vegkontrolltøy hvor Arbeidstilsynet får utlevert dokumentasjon knyttet til lønns- og arbeidsvilkår. Foto: Stein Inge Stølen

Slik lurte Vlantana Norge transportkjøperne trill rundt



**FRANK STEENSEN
TRANSPORTFORRETNING AS.**
Forsyner hele Nord-Norge med Fair Transport-melk
Side 18-21



**Møt Ingrid Dahl Hovland,
Norges nye
vegdirektør**
Side 12-16

NLF **Magasinet**
Utgitt av Norges Lastebileier-Forbund Nr. 7/2019 • Årgang 72 • www.lastebil.no

Det er helt nødvendig med etterretningsarbeid for å sikre seriositeten i transportnæringen. Så å styrke arbeidet i Krimseksjonen, og ikke minst samarbeidet på tvers av etatene, det vil bli prioritert. – Ingrid Dahl Hovland, vegdirektør. Side 25

Tidligere ansatte i Vlantana Norge AS fikk millionsum etter å ha blitt systematisk underbetalt over flere år. Bevisene som nå kommer til overflaten indikerer at praksisen har vært omfattende og kalkulerert.
Side 36-45

NLF AVSLØRER:
Kan ha svindlet hundrevis av sjåførere

NYE REGLER FOR VINTERUTRUSTNING: 3PMFS-dekk, strengere kjettingkrav, høyere bøtesatser og styrket kontrollinnsats – her er alt du trenger å vite. Side 30-32



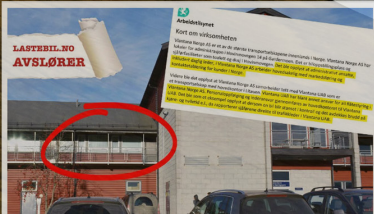
Spikeren i kista: Den 6. januar iverksetter Vegvesenets løyveseksjon tilbakefall av Vlantana Norges løyer. Foto: Stein Inge Stølen

Mister løyvene: Over og ut for Vlantana Norge?



Nedsående: Nå er Vegvesenets rapport etter to uanmeldte tilsyn i 2019 klar. Her varsles det anmeldelse på bakgrunn av svært alvorlige brudd. Foto: Stein Inge Stølen

Statens vegvesen har anmeldt Vlantana Norge



**LASTEBIL.NO
AVSLØRER**

Trangt om plassene: Vlantana Norge, et transportbusslag som følge regnskapet for 2018 hadde 200 ansatte, har sin hovedbase på dette lille kontoret i 2. etasje på næringsbygget i Hovimovengen på Gardermoen. Biloppstillingsplassen det vises til i Arbeidstilsynets rapport benyttes kun av moderselskapets utenlandske lastebiler. De norske bilene står ved et verksted i Brøges veg. Foto: Stein Inge Stølen

Vlantana-skandalen: Etablert i Norge, drevet fra Litauen



Vlantana Norge-ledelsen: Fra venstre: Styremedlem Vidua Stancius Senior, aksjonrepresentant Tomas Stony og styreleder Vidua Stancius Junior. Daglig leder Terje Larsen var også tilstede under pressemøtet. Foto: Stein Inge Stølen

Vlantana Norge: – Vi innrømmer alt

METODERAPPORT SKUP 2020
NLF-Magasinet / Lastebil.no

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 pressdekning 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 lønningslisten, 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 oppfølgingsspørsmål 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 forliksavtale 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 forlikavtalen 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 forlikavtalen, 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 innsynsbejæringer 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 godandel. 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](#)

FRANK STEENSEN
TRANSPORTFORRETNING AS:
Forsyner hele Nord-Norge
med Fair Transport-melk
Side 18-21



**Møt Ingrid
Dahl Hovland,**
Norges nye
vegdirektør
Side 12-16



Magasinet

Utgitt av Norges Lastebileier-Forbund

Nr. 7/2019 • Årgang 72 • www.lastebil.no

Det er helt nødvendig med etterretningsarbeid for å sikre seriositeten i transportnæringen. Så det å styrke arbeidet i Krimseksjonen, og ikke minst samarbeidet på tvers av etatene, det vil bli prioritert. – Ingrid Dahl Hovland, vegdirektør. Side 25

Tidligere ansatte i Vlantana Norge AS fikk millionsum etter å ha blitt systematisk underbetalt over flere år. Bevisene som nå kommer til overflaten indikerer at praksisen har vært omfattende og kalkulert.
Side 36-45



✘ NLF AVSLØRER:

Kan ha svindlet hundrevis av sjåførere

NYE REGLER FOR VINTERUTRUSTNING: 3PMSF-dekk, strengere kjettingkrav, høyere bøtesatser og styrket kontrollinnsats – her er alt du trenger å vite. *Side 30-32*

NLF AVSLØRER:

Tusenvise av arbeidstimer forsvunnet i løse luften. Forfalskede underskrifter. Manipulerte timelister. Påståtte fisketurer og sightseeing med trekkvogner. Dette er den utrolige historien om Vlantana Norges behandling av sine egne ansatte, og den beintøffe advokaten som sikret to sjåførere millionerstatning.

LES MER

Slik raknet det for Vlantana Norge

1. SJÅFØRENE SOM FIKK NOK
2. BEVISENE TÅRNER SEG OPP
3. RØVERHISTORIENE
4. MILLIONFORLIKET



OMFATTENDE ARBEIDSLIVSKRIMINALITET: Sjåfører ansatt i Vlantana Norge, litauiske Vlantanas norske datterselskap, hevder at de over en årrekke har blitt systematisk underbetalt, og at dette blir bevisst dekket over av ledelsen. Her blir bil og sjåfør sjekket under en samordnet storkontroll på Taraldrud tidligere i år. Illustrasjonsfoto: Stein Inge Stølen

Sjåførene som fikk nok

NOVEMBER 2018: «Irmantas» er sliten og lei. I flere måneder har han vært låst i en omfattende strid med arbeidsgiveren Vlantana Norge AS, både i Norge og i hjemlandet Litauen.

STEIN INGE STØLEN sis@lastebil.no

Konflikten startet 17. april samme år, da han og flere kollegaer sendte en felles klage til ledelsen hvor man påpekte feil ved lønnsberegning og hevdet at de ble regelmessig underbetalt. Ikke mange ukene etter ble han kalt inn på et møte hvor det ble gjort tydelig at han ikke lenger var ønsket i selskapet. Likevel nektet han å levere inn oppsigelse, slik Vlantana Norge ville.

Men nå er det nok. I flere måneder har han forsøkt å få selskapets ledelse i tale, uten hell. Gjentatte brev, også rekommanderte, har gått ubesvart. Begeret rant over da hans personlige eiendeler for kort tid siden uten forvarsel ble sendt fra Norge til Litauen. Heller ikke etter dette fikk han noe svar fra arbeidsgiveren. Derfor står han nå sammen med en kollega på kontoret til advokat Sandra Latotinaite på Strømmen. De ønsker erstatning for tapt inntekt og urettmessig avskjed.

»
Hver ansatte sjåfør hos oss har arbeidsavtale som oppfyller alle norske lover og forskrifter, og jobber i henhold til betingelser i disse avtaler»

Merkelige funn i regnskapstallene

Omtrent samtidig sitter NLF-Magasinetts journalist og studerer regnskapet til Vlantana Norge. Selskapet har lenge vært i redaksjonens søkelys etter påstander om ulovlig tallebytte og lovstridige ansettelsesforhold. Men ingen har så langt vært villig til å snakke ut, og derfor har man vært nødt til å gå alternative veier for å finne svar. Det skal vise seg at tallene som ligger offentlig tilgjengelig gjennom Brønnøysundsregisteret gir en tydelig pekepinn på at noe er alvorlig feil.

Vlantana Norge er på dette tidspunktet Norges 14. største transportbedrift målt etter omsetning. De har 244 ansatte, hvorav daværende daglig leder Vladas Stoncius Jr. bekrefter at 236 er sjåførere. På overflaten er det vanskelig å se noe tegn til skittent spill i regnskapene. Men ved å sette opp en oversikt over tall fra totalt 20 norske transportselskaper

med mer enn 100 ansatte, får man et interessant sammenligningsgrunnlag.

Høye driftskostnader, minimale lønnskostnader

Ved å bryte ned lønnskostnadene til et gjennomsnitt per ansatt, samt driftskostnader fordelt på antall ansatte, får man et overflatisk bilde av lønnsnivået i bedriften sett opp imot aktivitetsnivået.

Her fremkommer det at de 20 transportselskapene i gjennomsnitt hadde lønnskostnader på 428 600 kroner per ansatt, inkludert alt fra sjåførere, mekanikere og administrasjon. Samtidig hadde de samme selskapene bokførte driftsutgifter på i gjennomsnitt 513 600 kroner per ansatt i regnskapsåret 2017.

Men når man ser på de tilsvarende tallene fra Vlantana Norge, er det noe som skurrer. For selv om driftskostnadene per ansatt ligger godt over gjennomsnittet, på hele 560 500 kroner, er lønnskostnadene under halvparten av gjennomsnittet, med bare 203 000 kroner per ansatt. Hvordan kan dette være mulig?



TOK OPP KAMPEN: Advokat Sandra Latotinaite representerer sjåførene som gikk til erstatnings sak mot sin tidligere arbeidsgiver Vlantana Norge. Foto: B.T Stokke AS

Nekter å oppgi stillingsbrøk

NLF-Magasinet kontakter Stoncius Jr. og stiller spørsmål om ansettelsesforholdene til sjåførene.

– Hver ansatte sjåfør hos oss har

Kostnader per ansatt	Lønnskostnader	Driftskostnader
Referansegrunnlag*	428 600,00 kr	513 600,00 kr
VLANTANA NORGE	203 000,00 kr	560 550,00 kr

*GJENNOMSNIITT: basert på 20 norske transportbedrifter med mer enn 100 ansatte i regnskapsåret 2017.

arbeidsavtale som oppfyller alle norske lover og forskrifter, og jobber i henhold til betingelser i disse avtaler, lød svaret fra den daværende bedriftslederen. Samtidig nekter han å oppgi stillingsbrøken til de ansatte, og slutter etter hvert å svare på NLF-Magasinetts gjentatte henvendelser vedrørende dette punktet.

Heldigvis finnes det andre måter å få denne informasjonen på. Arbeidstilsynet har gjort vegkanttilsyn med sjåførere ansatt i Vlantana Norge og NLF-Magasinet sender derfor inn begjæringer om innsyn i all dokumentasjon, i håp om å på denne måten få vite mer om de ansattes arbeidsvilkår.

Krever dokumenter utlevert

Samtidig som NLF-Magasinetts innsynsbejæringer behandles, arbeider advokat Sandra Latotinaite iherdig med å få utlevert tilsvarende dokumentasjon fra Vlantana Norge. Selskapet nekter å imøtekomme kravene og hyrer i stedet inn advokatfirmaet Hjort, som bidrar til å trenere samtlige henvendelser. Erstatningskravet blir også blankt avvist.

Det skal gå flere måneder før sjåførenes advokat endelig får tilgang til timelistene som legges til grunn for lønnsberegning. Og da får Sandra Latotinaite bekreftet sine mistanker.

LES MER

Bevisene tårner seg opp

MENS SJÅFØRENES ADVOKAT for alvor får blod på tann, begynner også brikkene å falle på plass for NLF-Magasinet, som på samme tidspunkt har fått svar på innsynsbegjæringene.

STEIN INGE STØLEN sis@lastebil.no

Med kontrakter, timelister og lønns-slipper i hende stykkes det sammen et bilde som tydelig peker på skittent spill. Samtlige sjåfører er ansatt på deltid med stillingsbrøk 50 prosent. Men timelistene som legges til grunn for lønnsberegning fremstår som mildt sagt merkelige. Ingen arbeidsdager er lengre enn 4,5 timer. Og mistenkelige mange, faktisk hver fjerde arbeidsdag, slutter på akkurat dette tidspunktet.

Etter hvert som en lang rekke timelister med flere hundre arbeidsdager analyseres, blir oddsene lavere og lavere for at disse kan være reelle. Den matematiske sannsynligheten for at ingen skift noensinne varer lenger enn 4 timer og 30 minutter, samtidig som så mange stopper på nøyaktig dette tidspunktet, er lik null. Dette lukter manipulasjon lang veg.

Doble sett timelister

På Sandra Latotinaites advokatkontor har en for lengst kommet til samme konklusjon. Det har nemlig lykket sjåførene å hente ut vesentlige mengder kjøre- og hviletidsdata fra sjåførkortene, samtidig som de har kunnet fremlegge fotokopier av håndskrevne timelister som de har dokumentert fortløpende under ansettelsesforholdet.

Ifølge sjåførene fylles disse listene ut fortløpende og leveres inn til arbeidsgiveren ved endt kjøreperiode, og skal derfor kunne gi et godt bilde av den reelle arbeidstiden. Ved å sammenligne denne dokumentasjonen med timelistene som benyttes av Vlantana Norge til lønnsberegning, ser advokaten at det er enorme forskjeller både ved tidspunkter og arbeidstider.

Kjørte utelukkende for Postnord AS

Etter gjennomgang av hele perioden sjåførene legger til grunn for erstatningskravet, slår Latotinaite fast at det mangler flere tusen arbeidstimer. Ikke bare det: Mens sjåførene omtrent utelukkende har utført nattarbeid, viser de manipulerte timelistene kun arbeid på dagtid. Det mangler derfor også tilsynelatende et høyt antall overtidstimer.

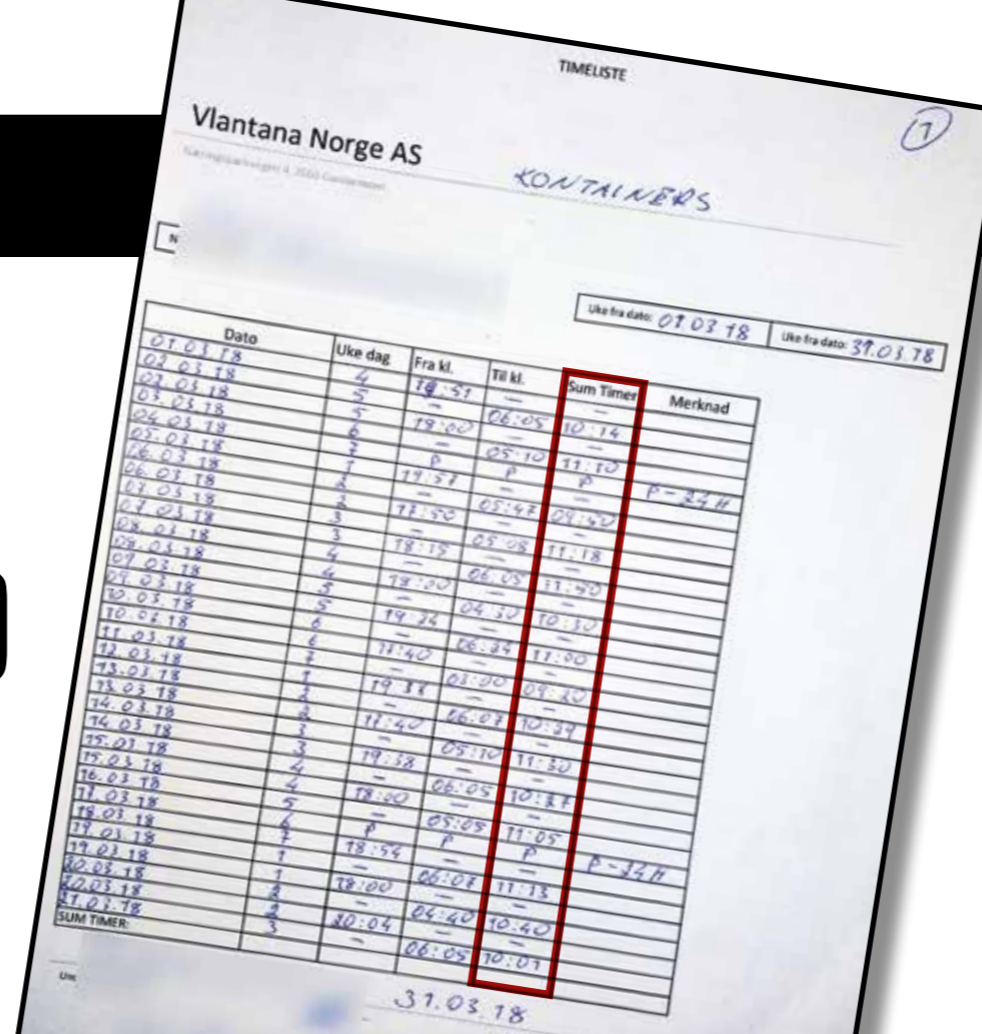
Og nå får saksøkerne et nytt ess i ermet: Begge sjåførene kjørte utelukkende oppdrag på vegne av Postnord AS. Og hos Postnord er man veldig nøye med å dokumentere alt som skjer. Det skal visstnok eksistere oppdragslister fra de aktuelle tidsrommene som kan belyse arbeidsgiverens mulige manipulasjon av timelistene i enda større grad. Med denne overveldende bevis-

VILLE TILSTANDER: De håndskrevne timelistene viser at sjåførene bortimot utelukkende kjørte nattskift med gjennomsnittlig varighet over 10 timer. Men på de maskinskrevne timelistene som Vlantana Norge brukte til lønnsberegning, er arbeidstiden mer enn halvert, og klokkeslettene er endret til å kun vise dagarbeid.

mengden forbereder advokat Latotinaite sin sak og stevner 1. april 2019 Vlantana Norge AS for retten.

Dato for retts sak settes

Vitner blir kalt inn, erklæringer blir skrevet og det fremmes stadig flere krav fra advokat Sandra Latotinaite om utlevering av dokumentasjon fra Vlantana Norge. Det blir tydeligere og tydeligere at stridens kjerne kommer til å handle om hvorvidt de maskinskrevne timelistene samsvarer med data fra kjøre- og hviletidsregistreringer i samme tidsrom, samt eventuell dokumentasjon fra Postnord. En dato for oppstart av forhandlingsmøte blir satt til midten av oktober. **LES MER**



Vlantana Norge AS														
Næringsparkvegen 4, 2060 Gardermoen														
Uke fra dato: 01.03.2018 Uke til dato: 31.03.2018														
Navn på ansatt: _____														
Dato	Uke dag	Arbeidstid			Tilgjengelig-ghetstid (1)			Pauser			Overtid			Sum timer
		Fra kl.	Til kl.	Sum timer	Fra kl.	Til kl.	Sum timer	Fra kl.	Til kl.	Sum timer	Fra kl.	Til kl.	Sum timer	
01.03.2018	torsdag	08:15	12:45	04:30										04:30
02.03.2018	fredag	10:00	14:29	04:29										04:29
03.03.2018	lørdag	08:27	12:57	04:30										04:30
04.03.2018	søndag	09:11	13:41	04:30				13:41	14:26	00:45				04:30
														00:45
			14:26	18:56	04:30									04:30
05.03.2018	mandag	11:16	15:46	04:30										04:30
06.03.2018	tirsdag	08:00	11:54	03:54										03:54
07.03.2018	onsdag													
08.03.2018	torsdag													
09.03.2018	fredag	08:56	13:26	04:30										04:30
10.03.2018	lørdag	07:52	12:22	04:30				12:22	13:07	00:45				04:30
														00:45
			13:07	17:37	04:30									04:30
11.03.2018	søndag	10:23	14:53	04:30										04:30
12.03.2018	mandag	06:32	11:02	04:30										04:30
			12:09	16:39	04:30									04:30
13.03.2018	tirsdag	10:00	14:27	04:27										04:27
14.03.2018	onsdag	07:14	11:25	04:11										04:11
15.03.2018	torsdag													
16.03.2018	fredag	18:25	22:55	04:30										04:30
17.03.2018	lørdag	16:21	20:40	04:19										04:19
18.03.2018	søndag	18:22	22:52	04:30										04:30
19.03.2018	mandag	18:16	22:46	04:30										04:30
20.03.2018	tirsdag	16:48	21:18	04:30										04:30
21.03.2018	onsdag	15:00	19:30	04:30										04:30
			20:23	23:40	03:17									03:17
22.03.2018	torsdag													
23.03.2018	fredag													
24.03.2018	lørdag	06:50	11:20	04:30				11:20	12:05	00:45				04:30
														00:45
			12:05	16:35	04:30									04:30
25.03.2018	søndag	09:47	14:17	04:30										04:30
26.03.2018	mandag	06:30	11:00	04:30										04:30

Dette er Vlantana:

- Firmaet 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 moderselskapet 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 Mørn som daglig leder.
- Da Mørn forlot selskapet og overlot driften til Vladas Stoncius Jr. i 2014, hadde Vlantana Norge AS seks biler. I 2018 var det registrert 244 ansatte, hvorav 236 var sjåfører, på bedriften. Flåten besto samtidig av rundt 150 trekkvogner.

RØVERHISTORIENE

Gjennom resten av våren og sommeren går begge parter i skyttergravene og forbereder sine saker. Temperaturen øker for hver dag som går.

STEIN INGE STØLEN sis@lastebil.no

I begynnelsen av september henger plutselig saksøkernes bevisførsel i en tynn tråd: Dommerfullmektig Silje Stridsklev ved Øvre Romerike Tingrett gjennomgår bevisstillingen og avgjør at saksøkerne ikke kan kreve de håndskrevne timelistene utlevert fra Vlantana Norge. Dette er et enormt skudd i baugen for advokat Sandra Latotinaite og sjåførene. Men der den ene døren lukkes, åpnes samtidig en ny. For Stridsklev bestemmer i samme vedtak at oppdragslistene fra Postnord kan aksepteres som bevis.

Nå gjelder det bare å få tak i de listene.

Faren for at disse kan ha blitt slettet fra selskapets databaser er overhengende. Men kort tid etter kommer heldigvis et positivt svar fra Postnord: Oppdragslistene for de aktuelle bilene som sjåførene benyttet eksisterer fortsatt, og vil bli utlevert. Slaget er dermed ennå ikke tapt for saksøkerne. Og det er nå saken for alvor tar en bisarr vending.

Et fjell av bevis

Det kan virke som om Vlantana Norge nå får total panikk. Advokat Sandra Latotinaite har på dette tidspunktet et solid overtak med en bevisførsel som inkluderer signerte uttalelser fra tidligere ansatte i selskapet, som alle bekrefter saksøkernes påstander om systematisk underbetaling. Samtlige oppgir også å ha blitt tvunget til å underskrive en udatert egenoppsigelse på ansettelsestidspunktet, som Vlantana Norge når som helst kan aktivere hvis de ønsker å kvitte seg med den aktuelle sjåføren. De har fått utlevert

oppdragslister fra Postnord som viser at timelistene fra Vlantana Norge tilsynelatende er fri fantasi. Kjoretidene fra Postnord-listene samsvarer også med de man finner i kjøre- og hviletidsutskriftene.

Som et gufs fra Sovjet-tiden

Som nærmest i ren desperasjon forsøker Vlantana Norge å angripe bevisenes troverdighet. Og måten de gjør det på, er som et gufs fra den verste Sovjet-tiden. Det fremlegges signerte uttalelser fra tidligere og nåværende ansatte i selskapet som maler et ekstremt positivt bilde av arbeidsgiveren. Men språket uttalelsene er utformet på, avslører at de åpenbart er skrevet av en jurist.

Det er heller ikke gjort noe forsøk på å skjule fagspråket, noe advokatbyrået Hjort som representerer Vlantana Norge også erkjenner i et senere brev: «At erklæringene ikke er utformet av arbeidstakerne selv er uten betydning. Arbeidstakerne har signert, og signaturen er bekreftet av notarius publicus i Litauen», skriver de i et prosesskriv til dommerfullmektig Stridsklev.



LITE TROVERDIG: Ifølge Vlantana Norge benyttes trekkvognene fritt av sjåførene til private formål, som fisketurer og sightseeing, på selskapets regning. Derfor mener de at kjøre- og hviletidsdataene ikke kan benyttes i bevisførselen. Foto: Stein Inge Stølen

Hevder lastebilene benyttes til fisketurer og sightseeing

Det som virkelig er oppsiktsvekkende, er påstandene som fremmes i disse uttalelsene. Samtlige erklærer at de selv har foreslått å arbeide 50 prosent, fordi de blant annet ville «føle seg for sliten og utrygg på grunn av kontinuerlig kjøring», og «vet at det er slitsomt å arbeide i kongeriket Norge på grunn av dårlige værforhold». I tillegg var det for flere av sjåførene «viktig at stillingen gir mye tid for personlige behov, familie og hobbyer».

Så hva gjør disse sjåførene med all dødtiden, som de formodentlig har svært mye av mens de arbeider halve dager i Norge? Jo, det forklarer den ene sjåføren

villig: «I fritiden bruker vi vogntog uten tilhengere som transportmidler for våre behov. Ofte kjører jeg sammen med kollegaer for å fiske eller se nye steder. Noen ganger kjører vi bare til butikker eller større kjøpesentre. Selskapet beregner ikke noe for kjøretøyslitasje. De foretar ingen trekk i lønn på grunn av brukt drivstoff.»

Vil undergrave fartskriverdataene

Her hevder altså Vlantana Norge at de har en praksis hvor sjåførene kjører land og strand rundt i trekkvogn til private ærender, som de i tillegg sponser med drivstoff. Dette er bare noen av de regelrette røverhistoriene som presente-

res i erklæringene. Advokat Sandra Latotinaite mistenker at Vlantana Norge har skrevet uttalelsene selv, og deretter fått sjåførene til å signere: «Tekstene oser av juridiske formuleringer. Det har derfor formodningen mot seg at tekstene er skrevet av lastebilsjåfører», uttaler hun i et påfølgende prosesskriv.

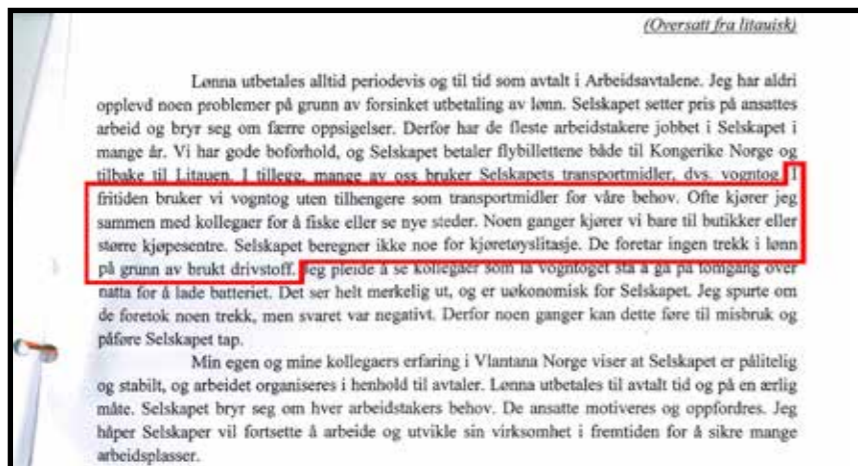
Hvis Latotinaites mistanke er riktig, er det lett å se motivasjonen. Ved å få retten til å tro at sjåførene fritt benytter selskapets trekkvogn som private kjøretøy på fritiden, kan Vlantana Norge undergrave kjøre- og hviletidsdataene som bevis i saken.

Skriftgransker avdekker falske signaturer

Bare få dager før forhandlingsmøtet er planlagt å finne sted i Øvre Romerike Tingrett, kommer imidlertid nådestøtet fra advokat Sandra Latotinaite. Hun har engasjert skriftgransker eidun Wilhelmsen til å vurdere om Vlantana Norge kan ha forfalsket sjåførenes underskrifter ved en rekke anledninger, deriblant ved timelistene som sjåførene mener er manipulerte.

Skriftgranskerens kommentarer og konklusjoner er nedslående: «Uoverensstemmelsene er så omfattende og av en slik karakter, at jeg finner det sannsynlig at samtlige av de omstridte signaturene er skrevet av en annen enn (navn fjernet) selv. En viss ytre likhet kan tyde på at det er gjort forsøk på etterlikning av et ekte navnetrekk.»

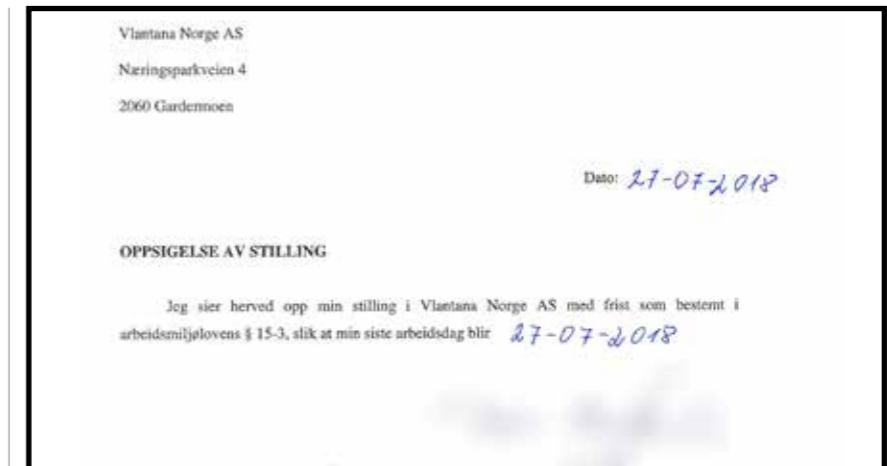
LES MER



IKKE SKREVET AV EN SJÅFØR: Dette er et utdrag fra en av totalt 11 uttalelser som Vlantana Norge fremla i sin bevisførsel. Både advokat Sandra Latotinaite og dommerfullmektig Silje Stridsklev bemerket at det mest sannsynlig ikke er sjåførene selv som har utformet erklæringene. Dette ble heller aldri bestridt av Vlantana Norge.



AVSLØRT AV SKRIFTGRANSKER: Begge sjåførene leverte håndskriftprøver som ble analysert av en skriftgransker, som senere fastslo at Vlantana Norge må ha forfalsket sjåførenes underskrifter ved en rekke anledninger.



MÅ SKRIVE KONTRAKT OG OPPSIGELSE SAMTIDIG: Dette er et eksempel på en oppsigelse som nyansatte i Vlantana Norge må underskrive samtidig som de inngår arbeidskontrakten. Dato påføres ifølge sjåførene først når arbeidsgiveren ønsker å avvike ansettelsesforholdet, gjerne uten forvarsel.

VLANTANA NORGE får nå for alvor kalde føtter og melder fra at de ønsker å inngå forlik med sjåførene bare få dager før rettssaken skal finne sted. Samtidig ansetter de en ny norsk daglig leder, som sier ja til et intervju med NLF-Magasinet like i forkant av det planlagte forhandlingsmøtet.

Millionforliket

STEIN INGE STØLEN sis@lastebil.no

Under intervjuet som finner sted på Vlantana Norges kontor på Gardermoen 15. oktober 2019 stiller både daglig leder Terje Larssen og styreleder Vladas Stoncius Jr. Temaet for intervjuet er NLF-Magasinet uavhengige undersøkelser som indikerer at det foregår manipulasjon av timelister og systematisk underbetaling av sjåfører, samt retts-saken som etter planen skal finne sted dagen etter. Det NLFs journalist ikke vet, er at det i kulissene foregår et frenetisk arbeid for å lande en forlikavtale i et siste forsøk på å holde sakens pikante detaljer unna rettslokalene.

Innrømmer at det ser rart ut

Overraskende nok erkjenner nå Stoncius Jr. overfor NLF-Magasinet at de fleste sjåførene i Vlantana Norge faktisk er ansatt på 50-prosentskontrakter, nesten et år etter at han nektet å svare på samme spørsmål.

– Det er sjåførene selv som ønsker å jobbe på deltid. De har familier hjemme som de ønsker å besøke jevnlig, fremholder han.

Deretter blir Vlantana-lederne forevist NLF-Magasinet sammenligning mellom driftsutgifter og lønnsutgifter hos henholdsvis 20 store norske transportselskaper og Vlantana Norge. Daglig leder Terje Larssen sier seg etter hvert

enig i at lønnskostnadene i regnskapet for selskapet fremstår som merkelig lave.

– Det skjønner jeg. Jeg kan ikke svare for dette i dag, men jeg kan forhåpentligvis si mer om det om noen uker.

Motsier innholdet i timelistene

Terje Larssen, som ifølge Brønnøysundsregistrene blir tinglyst som ny daglig leder i Vlantana Norge AS samme dag som intervjuet finner sted, forteller videre at når sjåførene er i Norge og jobber, kjører de utelukkende fulle skift.

– Men de jobber i gjennomsnitt færre dager i måneden. Vi vet at de kjører så lange skift som kjøre- og hviletidsreglene tillater.

Men vent nå litt!

Vlantana Norges offisielle timelister viser jo at sjåførene ikke kjører lengre skift enn 4,5 timer? Har den ferske daglige lederen nettopp forsnakket seg?

Det som er helt sikkert, er at styreleder Vladas Stoncius Jr., som sitter en halv meter unna Larssen under intervjuet, plutselig blir veldig rød i kinnene.

Vil holde saken unna offentligheten

Bare noen timer etter at disse ordene blir ytret, inngår Vlantana Norge et forlik med sjåførene. I det opprinnelige tilbudet som sendes fra advokatfirmaet Hjort finnes et punkt som oppgir at saksøkerne må bevare fullstendig



STILTE TIL INTERVJU: Styreleder og tidligere daglig leder i Vlantana Norge, Vladas Stoncius Jr., møtte NLF-Magasinet bare timer før forliket med sjåførene ble inngått. Under intervjuet fremholdt han at alle lover og regler er fulgt, samtidig som han innrømte den utstrakte bruken av 50-prosentskontrakter. Foto: Stein Inge Stølen

taushet om saken og innholdet i avtalen. Samtidig skal de forplikte seg til å ikke gå til media eller andre med opplysningene.

Dette aksepterer ikke advokat Sandra Latotinaite. I sitt mottilbud fjerner hun hele dette punktet og serverer et godt gammeldags «take it or leave it»-fremstøt.

Må ut med over to millioner kroner

I den endelige forlikavtalen, som signeres av partene samme dag som NLF-Magasinet intervjuer bedriftslederne på Gardermoen, innvilges hele kravsummen på henholdsvis 804 328 kroner og 704 328 kroner til de to sjåførene, i tillegg til at Vlantana Norge dekker alle kostnader tilknyttet saken. Dette inkluderer advokatutgifter og øvrige utgifter for blant annet doku-

mentgranskning, skriftanalyse, oversettelsesgebyr og reisekostnader.

Totalt utgjør forliket en kostnad for Vlantana Norge på 2 097 556 kroner.

– Noe av det drøyeste jeg har sett

Etter å ha sett saken i mål, reflekterer advokat Sandra Latotinaite over prosessen. Hun mener Vlantana Norge har ført en uærlig kamp i saken, med tilbakeholdelse, destruksjon og forfalskning av bevismateriale.

– Dette er nok noe av det drøyeste jeg har sett så langt i min karriere.

Hun mener også det er alvorlig at sjåfører i frykt for å miste sin eneste inntektskilde avstår fra å protestere mot ulovlige arbeidsvilkår.

– Dette kan være den største grunnen til at selskap som Vlantana lever og blomstrer i Norge.

Praksisen med systematisk underbetaling har ifølge Latotinaite foregått i årevis, rett under nesen på norske kontrollmyndigheter.

– Uten økt kontroll og inngripen fra myndighetenes side fremstår utsiktene i kampen mot sosial dumping innen den norske lastebilnæringen etter min oppfatning som svært dårlige.

– Skal ha ryddige arbeidsforhold

Vlantana Norge ønsker ikke å kommentere detaljene som har blitt avdekket av advokat Sandra Latotinaite spesifikt.

I en kort uttalelse til NLF-Magasinet oppgir imidlertid daglig leder Terje Larssen at han tar påstandene på alvor og vil komme til bunns i saken.

– Ansatte i Vlantana Norge skal ha ryddige arbeidsforhold som ikke bryter med norsk lov.

Vi er derfor i full gang med en prosess der jeg har hyret inn Advokatfirmaet Hjort, som gjennomgår rutiner, systemer og de alvorlige påstandene som er rettet mot oss.

Hjort-advokatene har riktignok representert Vlantana Norge helt siden sjåførene sendte sitt første erstatningskrav i november 2018, og må derfor på dette tidspunktet være godt innforstått med sakens detaljer.

– Overveldende og krevende

Larssen legger ikke skjul på at den første tiden som Vlantana Norges ansikt utad har vært noe spesiell.

– Å møte disse beskyldningene etter å ha vært i jobben som daglig leder i kun i fjorten dager er overveldende og krevende.

Han understreker at målet er å få alt frem i lyset.

– Vi ber om forståelse for at et slikt arbeid krever en del tid. I tillegg til det kontinuer-



TO MOTSIGENDE HISTORIER: Terje Larssen er nå daglig leder i Vlantana Norge AS. Han oppgir i et intervju med NLF-Magasinet at sjåførene arbeider fulle dager, selv om selskapets timelister sier noe helt annet. Foto: Stein Inge Stølen

lige arbeidet med å undersøke fakta i saken, gjennomførte vi nylig en workshop der vi har gjennomgått dokumenter og timelister. Dette arbeidet pågår fortsatt. Vi vil avvente resultatene av undersøkelsen før vi konkret kommenterer påstandene som blir frem-satt.

Ingen respons på sentralt spørsmål

Men ett viktig punkt henger fortsatt i luften. Mener Terje Larssen fortsatt at de ansatte jobber fulle 9-timersskift, og ikke 4,5-timersskift? NLF-Magasinet har forsøkt gjentatte ganger gjennom både e-post og SMS å få et svar fra bedriftslederen. Responsen har så langt uteblitt.



FREM I LYSET: Daglig leder Terje Larssen i Vlantana Norge lover at alle fakta i saken skal frem. Illustrasjonsfoto: Stein Inge Stølen

VLANTANA NORGE-SKANDALEN:

Etter å ha hyret inn advokat Sandra Latotinaite for å rydde opp i de interne forholdene, erklærer Vlantana Norge nå at de vil iverksette en erstatningsprosess. Basert på advokatens egne estimater av tapt lønn og lidt skade for tidligere klienter, foreligger det nå et sannsynlig estimat av den aktuelle kravsummen.

Antyder erstatning på over **hundre millioner kroner**

STEIN INGE STØLEN sis@lastebil.no

I forrige utgave av NLF-Magasinet kunne du lese om hvordan Vlantana Norge systematisk har svindlet sine sjåfører over flere år. Redaksjonens gravearbeid la grunnlaget for en tverretattlig storaksjon koordinert av Statens vegvesens krimseksjon, som resulterte i to uanmeldte tilsyn i april og juni 2019. Etter å ha analysert den innsamlede dokumentasjonen har etatene nå konkludert at selskapet ved bruk av forfalskede timelister gjennomgående har underbetalt sine sjåfører over lang tid.

Anmeldelse og kundeflukt

Nå er Vlantana Norge politianmeldt og en rekke større transportkjøpere har allerede sagt opp sine avtaler med selskapet. I tillegg står løyvene i fare for å bli trukket tilbake, etter at man avdekket at den operative driften i praksis foregår i Litauen, i strid med norsk lovgivning.

I etterkant har Vlantana Norge lagt mye ressurser i å redde stumpene av foretakets omdømme og kunderelasjoner.



MISTANKENE STEMTE: I forrige utgave av NLF-Magasinet ble det fremlagt bevis som indikerte at samtlige sjåfører i Vlantana Norge har blitt systematisk underbetalt over flere år. Nå har kontrolletatene bekreftet mistankene og bedriften har offentlig erkjent forholdene. Foto: Stein Inge Stølen

SANDRA LATOTINAITE ADVOKAT	
1.	Vlantana Norge AS dømmes til å betale [redacted] erstatning etter urettmessig avskjed fastsatt etter rettens skjønn, begrenset oppad til kr 334 328.
2.	Vlantana Norge AS dømmes til å betale [redacted] oppreisning etter urettmessig avskjed fastsatt etter rettens skjønn, begrenset oppad til kr 70 000.
3.	Vlantana Norge AS dømmes til å betale [redacted] et beløp begrenset oppad til 400 000 i erstatning for trek i lønn, overtidstillegg og feriepenger.

ADVOKATENS VURDERING: Sandra Latotinaite krevde 804 328 kroner i erstatning på vegne av sin klient. Av dette utgjorde 400 000 kroner erstatning for manglende lønn, overtidstillegg og feriepenger over en periode på to år. Som en del av forliket ble hele erstatningssummen utbetalt til yrkessjåføren av Vlantana Norge. Foto: Faksimile fra saksdokumenter, NLF-Magasinet utvevinger



FASTSATTE ERSTATNINGSSUM: Advokat Sandra Latotinaite krevde 200 000 kroner per år for manglende lønn, overtidstillegg og feriepenger for sin klient. Nå sitter hun i styret i Vlantana Norge og skal iverksette en erstatningsprosess for samtlige ansatte. Men hva blir totalbeløpet? Foto: B.T. Stokke AS

”

Om man legger forlikssaken til grunn og forutsetter at disse to ansatte ikke var i en særstilling, da vil jo selv forsiktede anslag tyde på et nisifret erstatningsbeløp

De tidligere ansatte fikk inn advokat Sandra Latotinaite i styret, som bare noen uker i forveien hadde representert tidligere ansatte i en erstatningssak som endte i millionforlik. Rollebyttet vakte oppsikt, samtidig som det fremsto som et klokt valg i lys av situasjonen selskapet befant seg i.

Skal sørge for at påført skade blir erstattet

På den andre siden blir det nå mer og mer tydelig at Vlantana Norge kan ha skapt et nytt problem ved å få inn advokaten i styret. Latotinaite forteller nemlig til NLF-Magasinet at hun skal sørge for at samtlige ansatte får erstatning for lidt skade, på lik linje med sjåførene hun tidligere representerte.

– Vlantana Norge AS har bedt om aktiv bistand til å innføre og opprettholde ryddighet i alle forhold, samt være med på å iverksette en erstatningsprosess for lidt skade. For meg personlig fremstår det som moralsk riktig å bidra for å berge arbeidsplasser samt sørge for at påført skade blir erstattet. Alle fortjener en ny sjanse, sier advokaten.

Erstatningssaken mot Vlantana Norge som i oktober endte i forlik, sikret to sjåfører i overkant av 1,5 millioner kroner i erstatning. Av dette var henholdsvis 300 000 og 400 000 kroner konkret knyttet til økonomisk tap grunnet systematisk underbetaling over en periode på to år.

– Mange jobbet enda mer enn oss

NLF-Magasinet kontaktet en av de

tidligere ansatte som gikk til sak mot Vlantana Norge. Han mottok totalt 400 000 kroner for manglende lønn etter to års arbeid. Yrkessjåføren ser ingen grunn til at de andre sjåførene ikke skal få erstatning i tilsvarende størrelsesorden.

– De fleste sjåførene fulgte samme arbeidsrutine som oss. Men det var også mange som jobbet enda mer, spesielt de som kjørte på tosjåførsordning i Nord-Norge.

Gjennom innsynsbegjæringer har NLF-Magasinet fått tilgang til 238 kontrakter tilhørende sjåfører som ifølge Vlantana Norge utgjør samtlige ansatte i etatens kontrollperiode. Etter manuell gjennomgang fremgår det at gjennomsnittlig ansettelsesperiode for samtlige 238 sjåfører er omtrent 2,5 år.

Vil ikke kommentere beregningene

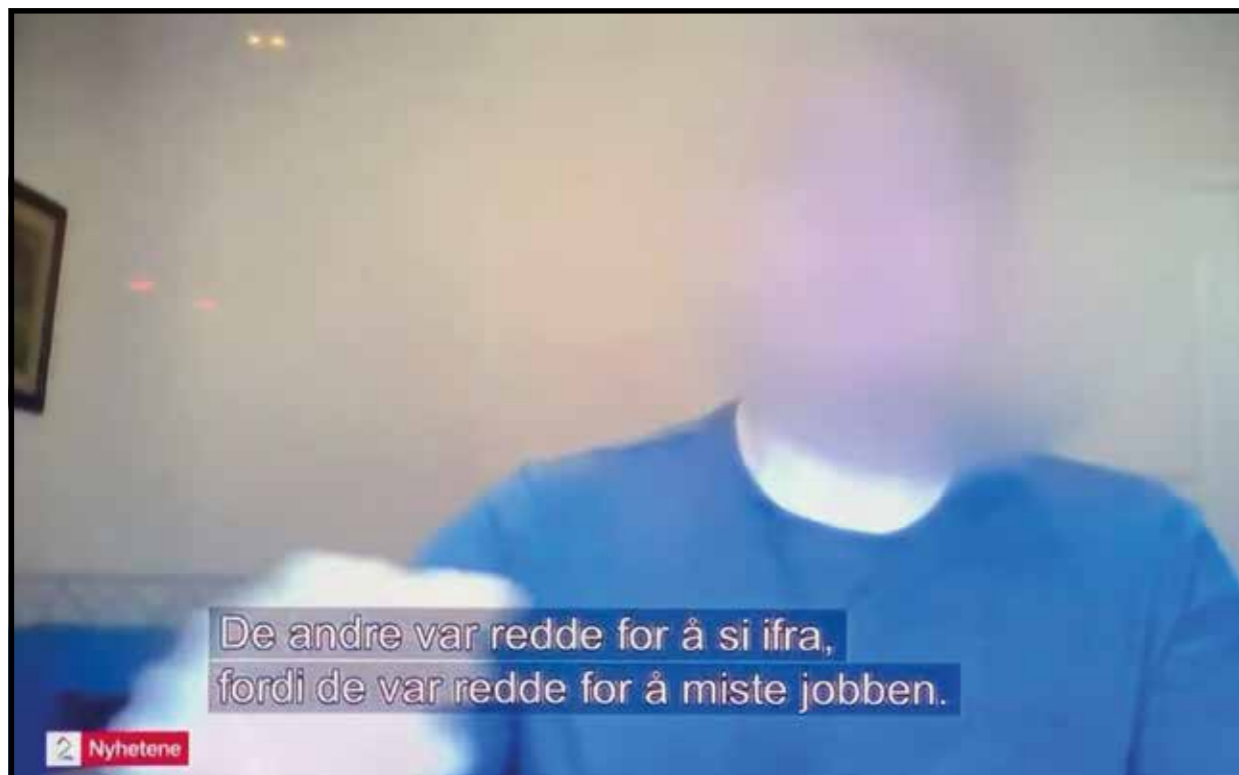
Med utgangspunkt i advokat Latotinaites krav i erstatningssaken og sjåførenes egen vurdering av arbeidsmengdene til de øvrige ansatte, kan man legge til grunn at 200 000 kroner per sjåfører per år fremstår som en rimelig erstatningssum. Hvis samtlige 238 ansatte skal få erstatning for hele arbeidsperioden på i gjennomsnitt 2,5 år, vil den samlede kravsummen ende på over hundre millioner kroner.

Advokaten vil ikke kommentere NLF-Magasinet sine beregninger, men understreker at målet er å eliminere samtlige brudd som er påvist av myndighetene, samt kompensere for skade som er gjort.

– Det er for tidlig å si noe om konstruksjonen på erstatningene, det må vi komme tilbake til.

LES MER

VLANTANA NORGE-SKANDALEN:



IRIKSMEDIA: En tidligere ansatt i Vlantana Norge fortalte om arbeidsforholdene til TV2 Nyhetene tidligere i høst. Han bekrefter også lønns- og arbeidsvilkårene overfor NLF-Magasinet. Foto: Skjermdump, TV2

Understøttes av regnskapstallene

Det finnes også en annen måte å sannsynliggjøre at denne pengesummen kan være i samsvar med beløpene som sjåførene har blitt svindlet for. Påstanden i erstatningssaken var at de ansatte jevnt over har fått halvparten av den lønna de egentlig hadde krav på, hvis man ser på antall timer arbeidet og eventuelle tillegg for kvelds- og nattarbeid. Dette understøttes av etatenes foreløpige konklusjoner.

Hvis man undersøker regnskapene til Vlantana Norge fra tiden etter at minstelønn ble innført i godstransporten i Norge sommeren 2015, ser man at lønnsutgiftene for hele perioden ligger på over 150 millioner kroner. Forutsatt at denne praksisen har foregått over flere år, noe myndighetenes funn og rettssaken mot Vlantana Norge indikerer, er det rimelig å anta at utestående lønnskrav kan være i samme størrelsesorden.



ENORME BELØP: Per Herman Pedersen i Vegvesenets krimseksjon mener selv forsiktige anslag indikerer en erstatningssum på over hundre millioner kroner. Foto: Stein Inge Stølen

– Må omsette for to milliarder kroner

Per Herman Pedersen i Statens vegvesens krimseksjon mener dette ikke høres usannsynlig ut.

– Vi registrerer uttalelser gitt i media hvor det er tatt til orde for å erstatte mangelfull lønn til alle ansatte i tråd med norske regler, og dette uten at den enkelte ansatte skal behøve å gå rettens veg. Dette synes vi er gode signaler. Men om man legger forliks-saken til grunn og forutsetter at disse to ansatte ikke var i en særstilling, da vil jo selv forsiktige anslag tyde på et nisifret erstatningsbeløp.

Han understreker samtidig at Vlantana Norge ikke fremstår som økonomisk kapabel til å håndtere et slikt erstatningskrav.

– Med de marginene det opereres med i transportnæringen, som etter vår erfaring gjerne ligger under fem prosent, må du omsette for minimum to milliarder kroner for tjene dette inn igjen.

I regnskapsåret 2018 omsatte Vlantana Norge for 282,9 millioner kroner og bokførte et negativt driftsresultat på 4,2 millioner kroner.

LES MER



Transportkompetanse

OPPDRAGSAVTALE

- Vi hjelper deg med internkontrollen knyttet til kjøre-, hvile- og arbeidstid
- Driftsoptimalisering med spesielt fokus på kjøretøy og sjåfør (optimal bruk av kjøretøy)

IF TK

IF TK er et skadeforebyggende produkt, hvor elementene i vår Oppdragsavtale inngår.

IF TK = færre skader, lavere forsikringspremie, bedre resultatmarginer og kontroll på kjøre-, hvile- og arbeidstid.

Tjenesten er levert i samarbeid med IF.

TRANSPORTKJØPERS ANSVAR

Dette er nøkkelen til å løse en av Transportnæringens største utfordringer!

Vi hjelper dere med å ivareta deres påseplikt og medvirkeransvar ved kjøp av transporttjenester.

SIKKERHETSRADGIVER

Transporterer dere farlig gods? Har dere da godkjent sikkerhetsrådgiver og tilstrekkelig kunnskap om dette?

Hvis ikke, ta kontakt! Vi har lang erfaring og høy kompetanse gjennom våre godkjente sikkerhetsrådgivere.

KURSPORTEFØLJE

- Etterutdanning YSK
- ADR
- Arbeidsvarsling
- Fagbrevkurs
- Løyvekurs
- Truck-, kran- og maskinførerkurs
- Lastsikringskurs
- Førstehjelp- og ulykkesberedskapskurs



Vår kompetanse - din trygghet

Kontakt: 971 02 242 / transportkompetanse.no

Derfor må lovbruddene ha foregått i Litauen

NOVEMBER 2019 vil bli husket som måneden da Vlantana Norge gikk fra himmel til helvete. Informasjon avdekket av kontrollstatene indikerer samtidig at skandalen slett ikke stopper i det norske selskapet.

STEIN INGE STØLEN sis@lastebil.no

– Vi innrømmer alle feilene. Spesielt med tanke på beregning av arbeidstimer. Vi har ikke hatt tilstrekkelig kunnskap om det norske regelverket, fortalte Vlantana Norges hovedaksjonær Tomas Stonys på et pressemøte i midten av november.

Det gikk nærmest sjokkbølger gjennom transportnæringen da selskapet gikk ut offentlig og innrømte de omfattende regelbruddene som har blitt avdekket i tilsynsprosessen mot selskapet. Men det var en viktig nyansse ved disse innrømmelsene. De ville ikke gå med på at lovbruddene har vært satt i system, og de hevdet hardnakket at bruddene begrenser seg til det norske selskapet. Men hvor sannsynlig er egentlig det? La oss se på bevisene.

«Ingen kommentar»
Noen dager før pressemøtet hadde

Advokatfirmaet Hjort på vegne av klienten Vlantana Norge sendt sitt svar til Arbeidstilsynet, som hadde påpekt brudd ved hele åtte forskjellige lover og forskrifter i sine tilsyn tidligere i 2019. Svaret fra selskapet var kort og greit:

«Vlantana Norge AS har ingen kommentarer til beskrivelsene, påleggene eller fristene.»

Ved å ikke komme med noen innsigelser eller kommentarer til Arbeidstilsynets funn, sa bedriften seg i praksis enig i konklusjonene og erkjente overtredelsene. Dette gjelder omfattende manipulering av timelister og underbetaling, ikke bare av noen få, men av samtlige ansatte undersøkt av Arbeids-

tilsynet over en kontrollperiode på mange måneder. Timelistene som legges til grunn for lønnsberegning er etter sammenligning med kjøre- og hviletidsdata funnet å ikke ha rot i virkeligheten. Alle er fullstendig fiktive.

Et forsøk på å distansere seg

Tilbake til pressemøtet. Der gjorde Stonys og styreleder Vladas Stoncius Junior sitt aller beste i å overbevise de oppmøtte mediene, deriblant NRK Dagsrevyen, Romerikes Blad og NLF-Magasinet, om at bruddene hadde sitt opphav i administrasjonen i Norge.

– Hvis du ser på Vlantana (i Litauen, red.anm.), har alle tilsyn vist at alt er i orden. Vlantana Norge ble styrt separat fra Vlantana. Så fort vi fikk vite at noe var galt, tok vi grep, fortalte Stonys, som også er administrerende direktør i Vlantana UAB i Litauen.



...MEN HER: Alt peker på at den reelle driften av Vlantana Norge har foregått ved Vlantana UABs hovedkontor i Klaipeda, Litauen. Foto: Vlantana UAB



Problemet er bare at tilsynsmyndighetene har avdekket noe helt annet.

«Den faktiske driften skjer i Vlantana UAB»

Statens vegvesen og Arbeidstilsynet har slått fast at «den faktiske driften og hovedadministreringen av transportvirksomheten skjer i Vlantana UAB og ikke i Vlantana Norge». I dette ligger det at administrasjon og innkjøp, personaloppfølging og lederansvar, trafikkstyring og flåtestyring med tilhørende datalagring, økonomirapportering og kundefakturerings, timelister og lønnsutregning, samt kjøre- og hviletidsregistrering i Vlantana Norge i realiteten har blitt utført av Vlantana UAB.

Sjåførene har levert sine håndskrevne timelister til Vlantana UAB, ikke til Vlantana Norge. Disse skal ifølge

Arbeidstilsynet samsvare med kjøre- og hviletidsdataene, som gjerne viser omfattende nattarbeid og arbeidsdager tilsvarende 100 prosent arbeid, eller mer. Deretter ble også timelistene bearbejdet og lønnen utregnet i Litauen. Når lønnslippene til slutt var klare, viste disse et timeantall som samsvarte med kontraktens stillingsbrøk på 50 prosent, takket være forfalskede timelister.

De falske timelistene må ha blitt generert ved Vlantanas Litauen-avdeling, siden all timeregistrering og lønnsutregning i Vlantana Norge ifølge tilsynsmyndighetene i realiteten har foregått her. Med andre ord: Påstanden om at lovbruddene er begrenset til det norske selskapet, holder ikke vann. Dette kan også Per Herman Pedersen i Statens vegvesens krimseksjon bekrefte.

IKKE HER...: Vlantana Norges offisielle kontoradresse er her, i Hovinmovegen 14 på Gardermoen. Det knøttlille kontoret huser en håndfull mennesker som ifølge etatenes konklusjoner hovedsakelig driver med markedsføring og kundeetablering. Foto: Stein Inge Stølen

– Vi ønsker ikke å spekulere i hvor bestemmelser som har ledet frem til brudd har skjedd, eller av hvem, men generelt er vi av den oppfatning at Vlantana Norge AS i stor grad fremstår drevet av Vlantana UAB.

Fremstår som gjennomført

Men har manipulasjonen vært systematisk, eller er den kun begrenset til noen få ansatte i administrasjonen? Også her er det nyttig å se på tilsynsmyndighetenes konklusjoner.

Både Statens vegvesen og Arbeidstilsynet måtte purre i månedvis før de fikk ut dokumentasjonen de etterspurte fra Vlantana i Litauen, og selv da var datagrunnlaget svært mangelfullt. Dette lå til grunn for politianmeldelsen fra Statens vegvesen, som antydte at bedriften bevisst har tilbakeholdt og destruert bevismateriale, blant annet gjennom et påstått serverhavari.

Pedersen viser til etatenes rapporter, som påpeker at spesielt avvik knyttet til føring av timer fremstår som gjennomført.

– Og legger man til grunn at påstander fremmet og erstattet i forlikssaken også påpekte det samme, kan det se ut for at disse konkrete bruddene har foregått over lengre tid, sier han.

LES MER



SKADEKONTROLL: Under et pressemøte i november innrømte ledelsen alle forholdene avdekket av kontrollstatene. Men de ville ikke gå med på at Vlantana UAB kunne være involvert. Fra venstre: Styremedlem Vladas Stoncius Senior, aksjonærrepresentant Tomas Stonys og styreleder Vladas Stoncius Junior. Foto: Stein Inge Stølen

VLANTANA NORGE-SKANDALEN:

Sjåførene ble underbetalt, ledelsen håvet inn hundrevis av millioner

I SAMME TIDSRUM som Vlantana Norge vokste til å bli en av landets største transportbedrifter, økte Stoncius-familiens personlige formue med flere hundre millioner kroner.

Samtidig avslører regnskapstall usedvanlig høy gjeld til tjenesteleverandører, hvorav hovedleverandøren er Vlantana i Litauen.

Vlantana ble etablert i 1996 av brørene Vladas og Antanas Stoncius. Ifølge topplister publisert gjennom det litauiske tidsskriftet «Top 500» har de i 2019 en samlet formue på over 1,5 milliarder kroner. Vladas Stoncius senior har alene 900 millioner kroner på bok, en økning på flere hundre millioner bare de siste to årene.

Denne formidable formueøkningen har altså skjedd i samme tidsrom som Arbeidstilsynet og Statens vegvesen har konkludert at det har foregått omfattende underbetaling av sjåfører i Vlantana Norge. Ifølge advokat Sandra Latotinaites kalkyler og sjåførenes egne vurderinger kan det være snakk om et nisifret beløp som har blitt underslått i denne perioden, ikke medberregnet eventuelle manglende skatter og avgifter til den norske stat.

Jakten på millionene

Samtidig er det påfallende at Vlantana Norge, til tross for de minimale lønnskostnadene, har levert negativt driftsresultat for både 2017 og 2018. Så hvor har pengene forsvunnet?

Tilbake i november 2018 gikk NLF-Magasinet gjennom regnskapet i Vlantana Norge og i 20 konkurrerende transportbedrifter av tilsvarende størrelse. Slik ble det avdekket at lønnskostnadene var uforholdsmessig lave, sett i sammenheng med driftskostnadene. Dette dannet også grunnlaget

for Krimseksjonens storaksjon mot selskapet.

Nå har NLF-Magasinet gjort samme øvelse på ny, men denne gangen har redaksjonen sett på regnskapsposten «Leverandørgjeld». Dette er gjeld som en bedrift har hos en leverandør som de kjøper varer og tjenester av, og inngår som en egen post under kort-siktig gjeld i balansen.



SØKKRIK: Vladas Stoncius Senior er en av Litauens aller rikeste, med en formue på 90 millioner Euro - over 900 millioner kroner. De siste årene har pengebingen økt betraktelig, i samme tidsrom som sjåførene i Vlantana Norge har blitt svindlet for penger. Foto: Skjermdump, www.top500.lt

Halve lønnskostnader, dobbel leverandørgjeld

Hvis man ser på leverandørgjeld fordelt på antallet ansatte i bedriften, finner man at gjennomsnittet for norske transportbedrifter i regnskapsåret 2017 var rett i overkant av 100 000 kroner per ansatt. Mens i Vlantana Norge var dette tallet omtrent dobbelt så høyt - 207 315 kroner, for å være konkret.

Vlantana Norge har altså halvparten av lønnskostnadene per ansatt enn gjennomsnittet. Samtidig har de dobbelt så høy leverandørgjeld. Bare de siste tre regnskapsårene har det for-



VLANTANA-LEDEREN: Vladas Stoncius Senior (til venstre) har styrt butikken siden starten i 1996. Nå er han ikke lenger Vlantanas direktør, men holder fortsatt i tømme som hovedaksjonær i de overordnede investeringsgruppene. Den daglige driften er overlatt til Tomas Stonys (til høyre).

svunnet over 120 millioner kroner i denne regnskapsperioden.

Reell fortjeneste trenger ikke være synlig

NLF-Magasinet har ikke inngående kjennskap til faktureringsrutinene i Vlantana Norge. Derfor vil det kun være mulig å spekulere i eventuelle årsaker til den høye leverandørgjelden. Samtidig er det gjennom etatenes tilsyn nå kjent at Vlantana UAB i Litauen leverer en rekke tjenester til Vlantana Norge, deriblant regnskap, flåtestyring, kjøretøyoppfølging herunder innkjøp av slitedeler, kundeservice og generell administrasjon.

Dette gjør det i teorien svært enkelt for Vlantana Norge å skape sannsynlige faktureringer knyttet til disse tjenestene, slik at pengene på lovlig vis lar seg kanalisere til Vlantana UAB i Litauen.

Krimseksjonen ønsker ikke å spekulere rundt hva som kan være årsaken til at Vlantana Norge over flere år har drevet med underskudd, til tross for å ha minimale lønnskostnader.

– Det vil kreve en enda grundigere økonomisk gjennomgang enn hva som har vært utgangspunktet for vår tverretatlige kontroll. På generelt grunnlag uavhengig av aktør kan ønske om vekst i et marked alene være motivasjon, hvor en priser sine tjenester billig i en vekstperiode, for senere å utnytte sin posisjon for bedre inntjenning. Eller i tilfeller med avanserte selskapsstrukturer i inn- og utland kan jo en hypotese være at reelle fortjenester ikke er synlige i det norske selskapet.

Har du riktige dekk på vinterføret?

HUSK NLF-FORDELENE DINE HOS DEKKMANN!



Continental HSW 2 Scandinavia

Vinterframhjul som sikrer god tur uansett tøffe norske vinterforhold.



Continental HDW 2 Scandinavia

Vinterdrivdekk for lastebiler på krevende vinterføre.



Continental HTW 2 Scandinavia

Hengerdekk skreddersydd for nordiske forhold med fokus på sikkerhet.

Continental



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

• Se dekkmann.no for din lokale NLF-spesialist

RIKTIGE DEKK ER VIKTIG

Dekkmann

www.dekkmann.no