



Statsråd Tina Bru  
Olje- og energidepartementet  
Postboks 8148 Dep  
0033 Oslo

Vår ref.:

Deres ref.:

Dato:  
16.09.2020

### **Vedr. Equinor i Angola**

Kontroll- og konstitusjonskomiteen viser til tidligere korrespondanse vedr. daværende Statoils, nå Equinors, kontrakt i Angola og innbetalingen av «sosiale bidrag» til bygging av Sonangol Research and Technology Center, jf. vedlegg.

På denne bakgrunn ber komiteen om statsrådens redegjørelse for hvordan saken er fulgt opp fra departementets side og hvilken informasjon statsråden har om realisering av prosjektet.

Med vennlig hilsen  
Kontroll- og konstitusjonskomiteen

Dag Terje Andersen  
komitéleder

Vedlegg





**DET KONGELIGE  
OLJE- OG ENERGIDEPARTEMENT**

Statsråden

Kontroll- og konstitusjonskomiteen  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

16/1110-

2. oktober 2020

## Vedrørende Equinor i Angola

Jeg viser til brev av 16. september 2020 fra kontroll- og konstitusjonskomiteen vedrørende Equinors virksomhet i Angola. I brevet fremgår følgende:

*"Kontroll- og konstitusjonskomiteen viser til tidligere korrespondanse vedr. daværende Statoils, nå Equinors, kontrakt i Angola og innbetalingen av "sosiale bidrag" til bygging av Sonangol Research and Technology Center, jf. vedlegg.*

*På denne bakgrunn ber komiteen om statsrådets redegjørelse for hvordan saken er fulgt opp fra departementets side og hvilken informasjon statsråden har om realisering av prosjektet."*

I brevet har kontroll- og konstitusjonskomiteen lagt ved den samlede korrespondansen mellom Olje- og energidepartementet og komiteen om saken fra 2016. Selv om komiteen er godt kjent med rammene for forvaltningen av statens eierskap, velger jeg innledningsvis å understreke noen viktige prinsipper som etter min vurdering er grunnleggende for departementets oppfølging av denne saken.

Selskapslovgivningen legger klare rammer for rolle- og ansvarsfordeling mellom aksjeeiere, styret og daglig ledelse. Disse er nedfelt i flere eierskapsmeldinger blant annet i Meld. St. 27 (2013-2014) og Meld. St. 8 (2019-2020). Begge meldingene fikk bred tilslutning i Stortinget da de ble behandlet henholdsvis 5. februar 2015 og 21. april 2020. I tråd med eierskapsmeldingene legger Olje- og energidepartementet (OED) til grunn selskapslovgivningens rolle- og ansvarfordeling i sin utøvelse av eierskapet, samt allment anerkjente prinsipper for eierstyring. Det innebærer at staten som eier ikke involverer seg i selskapets forretningsmessige beslutninger. Det er styret og den daglige ledelsens ansvar.

Dette er helt grunnleggende i statens måte å drive en profesjonell eierskapsutøvelse på slik at den får allment aksept hos medaksjeeiere, i kapitalmarkedet i sin alminnelighet og av andre interessenter.

I eierskapsmeldingene uttrykker regjeringen tydelige forventninger til hvordan selskaper med statlig eierandel skal arbeide med samfunnsansvar, herunder arbeid mot korrupsjon og for åpenhet i økonomiske transaksjoner. I tråd med den etablerte rollefordelingen er det regjeringens forventning at arbeidet med samfunnsansvar er forankret i selskapenes styre og at selskapet rapporterer på vesentlige områder i sin årlige beretning. Det er selskapenes styre som har ansvaret for hvordan forventningene fra staten konkret operasjonaliseres og aktivt skal følges opp på en best mulig måte. Det er videre styret og den daglige ledelsens ansvar at driften er innenfor gjeldende lover og regler, at det føres tilsyn med virksomheten, at det er god internkontroll og at det er etablert tilstrekkelige systemer for risikostyring og etterlevelse av lovbestemmelser. Videre vil jeg understreke at statens eierskap skal utøves i tråd med selskapsrettens prinsipp om likebehandling av aksjeeiere. Det betyr at staten som eier ikke har andre rettigheter, heller ikke krav på mer informasjon enn andre aksjeeiere.

I brevet redegjør jeg for hvordan departementet har fulgt opp saken i eierdialogen mellom OED og Equinor, hvordan OED følger opp statens forventninger til samfunnsansvar overfor selskapet, og informasjon OED har mottatt fra den norske ambassaden i Angola. Videre redegjør jeg for den informasjonen jeg har om realiseringen av forsknings- og teknologisenteret og kommer inn på problemstillinger knyttet til skjult eierskap. For å kunne gi en best mulig redegjørelse til komiteen ba jeg i brev av 18. september 2020 Equinor om oppdatert informasjon om sakens omstendigheter. Equinors svar i brev av 30. september 2020 følger vedlagt.

## **Departementets oppfølging**

### **Eierdialog**

I tillegg til den skriftlige informasjonen som OED mottok fra Equinor 20. januar og 17. februar 2016, og som ble oversendt kontroll- og konstitusjonskomiteen, hadde OED i 2016 to ekstraordinære eiermøter med selskapet hvor saken ble diskutert. Møtene ble avholdt 15. mars og 1. april 2016, mens korrespondansen mellom OED og kontroll- og konstitusjonskomiteen pågikk.

Etter at korrespondansen mellom OED og kontroll- og konstitusjonskomiteen opphørte, har forsknings- og teknologisenteret jevnlig blitt tatt opp i eiermøter mellom departementet og Equinor. I de ordinære eiermøtene er departementet representert ved olje- og energiministeren og selskapet ved styreleder og konsernsjef. Temaet for disse møtene tas opp med selskapet på forhånd. I 2016, 2017 og 2018 ble saken diskutert på de to ordinære eiermøtene hvert år; den 22. juni og 20. desember 2016, den 26. juni og 19. desember 2017 og den 28. mai og 20. desember 2018. I forkant av de to ordinære eiermøtene i 2019 opplyste Equinor at det ikke var vesentlig ny informasjon om byggingen av forsknings- og teknologisenteret. Senteret ble derfor ikke tatt opp på eiermøtene i 2019. Den 10. mars 2020

ble det avholdt et møte på embetsnivå hvor selskapets internasjonale virksomhet var tema, og hvor spørsmål knyttet til status for forsknings- og teknologisenteret ble reist fra OEDs side. Den 28. september i år hadde jeg møte med medlemmer av selskapets konsernledelse om Equinors internasjonale virksomhet, hvor virksomheten i Angola ble diskutert. På dette møtet fikk jeg oppdatert informasjon om virksomheten i Angola som er gjengitt under og som også fremgår av det vedlagte brevet fra Equinor.

### **Oppfølging av statens forventninger om samfunnsansvar**

Oppfølgingen av Equinors arbeid med samfunnsansvar skjer løpende gjennom eierdialogen, blant annet i årlige møter om samfunnsansvar. Det har blitt avholdt slike møter i 2016, 2017, 2018, 2019 og i 2020. Disse møtene tar utgangspunkt i statens forventninger til selskapenes arbeid med samfunnsansvar. Tema som HMS, miljø og klimaendringer, menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter, åpenhet og antikorrupsjon tas opp i disse møtene. Som nevnt er det Equinors styre som har ansvaret for hvordan forventningene fra staten som eier operasjonaliseres og følges opp. Det forventes at arbeidet med samfunnsansvar skal være godt integrert i selskapets strategier, målsettinger og retningslinjer, og det forventes at selskapet følger internasjonale retningslinjer, prinsipper og rapporteringsnormer som er vesentlig for deres virksomhet.

På samfunnsansvarsmøtet i 2016 ble Sonangols forsknings- og teknologisenter diskutert spesifikt. I 2017 informerte Equinor om hvordan de arbeidet med å informere myndighetene blant annet i Angola om selskapets arbeid med temaer som menneskerettigheter og antikorrupsjon. I samtlige møter om samfunnsansvar siden 2016 har antikorrupsjon og åpenhet om økonomiske transaksjoner vært et tema.

Equinors årlige bærekraftsrapport gir en strukturert og omfattende beskrivelse av hvordan selskapet arbeider med samfunnsansvar, hvilke målsettinger selskapet har og hvordan selskapet presterer. Basert på selskapets bærekraftsrapport og de årlige møtene om samfunnsansvar, gjennomfører departementet en intern vurdering av hvorvidt selskapets arbeid med samfunnsansvar er i tråd med statens forventninger. I tillegg baseres disse vurderingene på selskapets retningslinjer knyttet til samfunnsansvar. I departementets vurdering for 2019 ble det blant annet lagt vekt på Equinors etikk- og antikorrupsjonsprogram, som gir rutiner og retningslinjer om en rekke forhold som er relevant for statens forventninger om antikorrupsjon og åpenhet. Retningslinjene omfatter blant annet hvitvasking, skatteunndragelse, finansiell rapportering, innsideinformasjon, utdeling og mottak av gaver, åpenhet, interessekonflikter, styreverv og eierinteresser, internasjonale handelsrestriksjoner, kontakt med offentlige tjenestemenn og politikere og selskapsgjennomgang av leverandører og samarbeidspartnere.

Jeg viser for øvrig til Equinors egen beskrivelse av hvordan selskapet arbeider med forhold som antikorrupsjon og åpenhet i vedlagt brev.

### **Informasjon fra ambassaden i Luanda**

OED har mottatt informasjon fra den norske ambassaden i Luanda knyttet til Equinors virksomhet i Angola. Det ble gjennomført et møte med ambassadøren til Angola i april 2016. Videre mottok OED kopi av tre innberetninger i 2016 og 2017 fra ambassaden, samt en oppsummering ambassaden hadde gjort av saken. Informasjonen i innberetningene var av mer kontekstuell art, blant annet informasjon om Sonangol, Angolas petroleumssektor og angolanske myndigheter som ikke var direkte relevant for statens eieroppfølging, men som kunne bidra til å styrke OEDs forståelse av Equinors virksomhet i Angola. Eksempelvis fikk departementet mer detaljert informasjon om reformer i den angolanske petroleumssektoren, om restrukturering av Sonangol og om hvilke konsekvenser oljeprisendringer har for samfunns- og næringsliv i Angola.

### **Informasjon om realisering av forsknings- og teknologisenteret**

Equinor har informert OED om at Sonangol E.P. er kontraktsmessig forpliktet til å benytte innbetalte midler øremerket forsknings- og teknologisenteret som angitt i produksjonsdelingsavtalene. Det er imidlertid i avtalene ingen tidsfrist for når forsknings- og teknologisenteret skal være etablert. Sonangol er heller ikke forpliktet til å holde Equinor orientert om fremdriften.

I perioden frem til 2016 ga Sonangol lite informasjon av betydning til Equinor om etableringen av senteret. Det ble 26. august 2015 imidlertid offentlig kjent at den angolanske regjeringen hadde vedtatt at forsknings- og teknologisenteret skulle etableres i et nytt datterselskap av Sonangol. Det ble videre 28. september 2015 publisert et "presidential decree" om etableringen av senteret som et eget statseid selskap eiet gjennom Sonangol E.P. OED informerte kontroll- og konstitusjonskomiteen om dette i brev av 22. januar 2016.

I etterkant av den siste betalingen i januar 2016 og frem til i dag har Equinor fortsatt en løpende oppfølging av betalingene til forsknings- og teknologisenteret; det vises til vedlagte brev fra Equinor og til vedlegg 1 i det brevet.

Equinor har opplyst til departementet at budskapet fra Equinor til Sonangol har vært konsentrert om å få bekreftet at forsknings- og teknologisenteret ville bli etablert i tråd med forpliktelsen i produksjonsdelingskontrakten. Videre har Equinor vært opptatt av å sjekke om det foreligger informasjon som skulle tilsi at pengene betalt til finansiering av senteret skulle ha kommet på avveie.

I den samme perioden har Sonangol gitt uttrykk for at midler øremerket senteret står på en separat konto og at senteret planlegges realisert. Det vises her til følgende oversikt i brevet fra Equinor:

- *"Sonangol bekreftet i mai 2016 skriftlig til Equinor at USD 303 millioner øremerket etablering av forsknings- og teknologisenteret var plassert på en konto tilhørende Sonangol i banken Standard Chartered i London.*

- *Sonangols reviderte årsrapporter for regnskapsårene 2015 til og med 2019 opplyser at midler til realisering av forsknings- og teknologisenteret er plassert på bankkonto, og stadfester planene om å realisere senteret.*
- *I pressemelding fra Sonangol 1. mai 2018 bekreftes planene om å realisere forsknings- og teknologisenteret.*
- *Sonangol bekreftet senest i juli 2020 skriftlig til Equinor at det pågår konseptstudier for å realisere forsknings- og teknologisenteret som en del av et nyetablert senter for forskning og innovasjon og at det er identifisert et geografisk område hvor senteret skal etableres.*
- *Den 15. september 2020 presenterte Sonangol "visjon og implementeringsplan for Center for Scientific Research and Innovation" for Equinor."*

Etablering av forsknings- og teknologisenteret har tatt lang tid og dette er ifølge Equinor erkjent av Sonangol. Planene synes også å ha endret seg underveis og ifølge Equinor har Sonangol blant annet vist til markedsforholdene etter oljeprisfallet i 2014 og de omstruktureringer som har vært i Sonangol, som faktorer som har påvirket prosessen med å etablere forsknings- og teknologisenteret. Det skal også ha vært behov for å omdefinere formålet til forsknings- og teknologisenteret med bakgrunn i skuffende resultater fra leting i Kwansa-bassenget. Dette er forhold som Equinor har tatt opp med OED i eierdialogen.

I følge den mest oppdaterte informasjonen som Equinor har fått fra Sonangol, planlegges forsknings- og teknologisenteret å bli en del av et nytt "Center for Scientific Research and Innovation" som skal være operativt i 2023. Equinor har forsikret OED om at selskapet også i tiden fremover vil fortsette sin tette oppfølging av betalingene øremerket forsknings- og teknologisenteret for å sikre at midlene brukes i tråd med intensjonen.

Til orientering har Equinor i dag oversendt OED en pressemelding fra Sonangol av 30. september 2020 hvor Sonangol kunngjør at de skal bygge et senter for forskning og innovasjon og at senteret forventes påbegynt i 2021 og ferdigstilt i 2022.

Ut over innbetalingene til forsknings- og teknologisenteret innebar Equinors økonomiske forpliktelser også finansiering av andre sosiale prosjekter og treningsprogram for opplæring av angolansk personell i oljeindustrien. I Equinors brev av 20. januar 2016 fremgår det implisitt at det er satt av et beløp på 295 millioner kroner til andre sosiale prosjekter og opplæring av angolansk personell. I Equinors brev av 30. september 2020 fremgår det at dette var et foreløpig tall som i ettertid ble nedjustert til 291 mill. kroner i Equinors rapportering om betaling til myndigheter i 2016. Om disse økonomiske forpliktelsene skriver Equinor følgende i det vedlagte brevet av 30. september:

*"Når det gjelder betaling av midler øremerket sosiale formål (NOK 291 millioner), har selskapet muntlig og skriftlig spurt Sonangol om hvordan pengene er benyttet. I brev fra juni 2016 opplyste Sonangol at penger til sosiale formål ble overført en egen statlig konto før de ble videreført til sosiale formål i regi av den angolanske stat."*

## **Problemstillinger knyttet til skjult eierskap**

I Equinors brev av 20. januar 2016 til OED, som ble vedlagt departementets brev til kontroll- og konstitusjonskomiteen 22. januar 2016, skriver selskapet følgende:

*"I Angola er Statoil partner i Blokk 31, hvor BP er operatør. I denne lisensen er det ikke offentlig tilgjengelig informasjon om hvem som er endelig eier av en av partnerne."*

Videre har media flere ganger omtalt Equinor og partnere i Angola med skjult eierskap. Equinor har i vedlagt brev beskrevet problemstillinger knyttet til skjult eierskap i Angola. Jeg ønsker å informere komiteen om dette.

I vedlagt brev skriver Equinor følgende:

*"Til tross for fokus på økt åpenhet innenfor internasjonal forretningsvirksomhet, stilles det i enkelte land ikke krav om åpenhet om eierforhold. I tilfeller der Equinor ønsker å drive forretningsvirksomhet i slike land stiller det forsterkede krav til aktsomhet gitt at skjult eierskap kan muliggjøre korrupsjon, hvitvasking og annen økonomiske kriminalitet."*

*I blokk 31 i Angola oppstod det en situasjon med delvis skjult eierskap da Sonangol Sinopec International-31 Limited (SSI-31) kjøpte seg inn i lisensen i 2011. SSI-31 økte sin eierandel til 15% i 2013. Equinor har hatt deltakerandel i Blokk 31 siden 1999, og SSI-31 var således en ny eier i lisensen vi måtte forholde oss til. Øvrige eiere i Blokk 31 er i dag Sonangol PP 45% og BP 26,67%. Equinors andel har vært uendret på 13,33% siden 1999. I henhold til produksjonsdelingsavtalen mottar lisensdeltakerne sin relative andel av produksjonen, og er ansvarlig tilsvarende del av kostnadene.*

*Ett av eierselskapene bak SSI-31 har vært China Sonangol Holding (CSIH) med en 45% eierandel og det har vært uklarhet omkring eierforholdene i CSIH. I henhold til våre rutiner foretar vi såkalte "integrity due diligence" av våre forretningspartnere. Det har derfor også vært gjort regelmessige og grundige undersøkelser for å kartlegge eierinteressene bak SSI-31. Vi har tidligere hatt ubekreftede opplysninger om mulige eierinteresser, og har løpende håndtert og vurdert risiko vi har hatt kjennskap til. Det antatte aktørbildet i CSIH er også omtalt av media i flere tilfeller gjennom årene og har understreket behovet for aktsomhet.*

*Gjennom vår forretningspraksis og undersøkelser i lisenssamarbeidet har vi konkludert med at det har vært forsvarlig å opprettholde vår eierandel til tross for det uklare eierskapet i CSIH. Da SSI-31 trådte inn i lisensen var det vår beste vurdering at de kjøpte andelene på markedsmessige betingelser da Total, og senere Marathon, valgte å selge sine andeler til SSI-31. Dette begrenset risikoen for at transaksjonen ga SSI-31 eller dets eiere en utilbørlig fordel. Etter SSI-31s inntreden i lisensen har vi ikke betalt penger til eller mottatt penger fra dette selskapet. Vi har heller ikke på noe tidspunkt dekket kostnader på vegne av SSI-31 eller dets eiere.*

*Equinor har nylig mottatt dokumentasjon som synes å bekrefte at CSIH ikke lenger er inne på eiersiden i SSI-31 og at et selskap tilknyttet det kinesiske statsoljeselskapet Sinopec nå er eneste eier av SSI-31. Vi jobber med å analysere den mottatte dokumentasjonen og eierforholdene nærmere. "*

I sitt brev opplyser Equinor videre om følgende:

*"I tillegg har Equinor avtalt eierandeler i Blokk 1/14 (30% andel). Eni er operatør og øvrige eiere er Sonangol og Acrep. Denne avtalen ligger nå hos myndighetene for godkjenning i form av "presidential decree" før slutføringen av transaksjonen kan gjennomføres. For Equinor er det en forutsetning for deltakelse i lisensen at eierforholdene i Acrep er kjent og avklart. Vi avventer endelig dokumentasjon for at tidligere eiere Somoil og Galilei ikke lenger har eierandeler i Acrep. Dersom dette ikke blir bekreftet vil Equinor gå ut av lisensen".*

### **Avsluttende kommentarer**

Innbetalingene til forsknings- og teknologisenteret har jevnlig vært tema på møter mellom OED og Equinor etter siste korrespondanse med kontroll- og konstitusjonskomiteen i 2016. Departementet har tydelig formidlet at oppfølging av innbetalingene til sosiale formål er av vesentlig betydning for staten som eier. Videre har OED i eieroppfølgingen av Equinor hatt oppmerksomhet mot selskapets arbeid med antikorrupsjon og åpenhet i økonomiske transaksjoner.

Norske bedrifter må kunne delta og konkurrere i internasjonal virksomhet på lik linje med andre selskaper. Jeg er opptatt av at Equinor, som andre norske selskaper, legger de høyeste forretningsetiske standarder til grunn i sin virksomhet ute som hjemme. Det er styret og den daglige ledelses ansvar å sørge for at virksomheten skjer innenfor rammene av nasjonal lovgivning og internasjonale retningslinjer. Staten har som eier tydelig kommunisert hvilke forventninger vi har på dette området. Når det oppstår dilemmaer mellom forretning og etikk, vil selskapet kunne stå overfor krevende avveininger. Jeg forventer at selskapet gjør sitt ytterste for å unngå å komme i en liknende situasjon som er bakgrunnen for denne saken. Jeg vil i den forbindelse vise til Equinors avsluttende bemerkninger i vedlagt brev:

*"Equinors etikk og anti-korrupsjonsprogram er i stadig utvikling for å møte vår ambisjon om å være ledende på dette området. Basert på dette har vi i dag ytterligere økt oppmerksomheten omkring problemstillinger med betalinger til sosiale formål og skjult eierskap. Equinor har blant annet vært en pådriver for endring i nyere avtaler i Angola, og vi ser at det legges opp til at prosjekter til sosiale formål gjennomføres og følges opp av partnerskapene og partnerskapenes operatør, uten betaling til konsesjonærmyndigheten. Vi vil derfor i dag ikke ha inngått en avtale som den vi inngikk for letevirsomhet i Angola i 2011."*



Som selskapet selv skriver kan skjult eierskap føre til korrupsjon, hvitvasking og annen økonomisk kriminalitet. Jeg mener selskapet tar et klart standpunkt når det nå uttaler at dersom eierforholdene i Acrep ikke blir avklart, så vil Equinor gå ut av lisensen. Jeg vil i eierdialogen med Equinor følge opp selskapets arbeid med å avdekke eierforholdene i SSI-31. Jeg vil også videre følge opp selskapets arbeid for å sikre at midlene som er betalt til forsknings- og teknologisenteret blir brukt i tråd med intensjonen.

Med hilsen



Tina Bru



Statsråd Tina Bru  
Olje- og energidepartementet  
Postboks 8148 Dep  
0033 Oslo

Vår ref.:

Deres ref.:

Dato:

06.10.2020

### Vedr. Equinor i Angola

I brev av 30. september 2020 til Olje- og energidepartementet, hvor Equinor redegjør for sitt engasjement i Angola fremgår det: «Sonangol E.P. er kontraktmessig forpliktet til å benytte midlene øremerket forsknings- og teknologisenteret som angitt i produksjonsdelingsavtalene. Det er imidlertid i produksjonsdelingsavtalene ingen tidsfrist for når forsknings- og teknologisenteret skal være etablert, og Sonangol er ikke forpliktet til å holde Equinor orientert om fremdriften.»

1. Det er åpenbart at denne typen utbetalinger ikke bør foretas uten at det er stilt krav om fremdrift og rapportering. Hva har statsråden gjort for å sikre seg mot at dette skjer i fremtiden?
2. Er det riktig forstått at de aktuelle statsrådene i Olje- og energidepartementet ikke har hatt møter med Equinor rundt selskapets engasjement i Angola i hele 2019 og fram til 28. september 2020?
3. Har statsråden, tidligere statsråder eller departementets representanter tatt saken opp i Equinors generalforsamling?
4. Har statsråden eller tidligere statsråder på noe tidspunkt under forberedelse av valg i Equinors generalforsamling vurdert styrets sammensetning på bakgrunn av hendelsene i Angola?
5. Både Sonangol og Equinor har et betydelig statlig eierskap. Har statsråden eller tidligere statsråder tatt opp problemstillinger rundt hva pengene fra Equinor har gått til med sin angolanske kollega?



Med vennlig hilsen  
Kontroll- og konstitusjonskomiteen

Dag Terje Andersen  
komitéleder





**DET KONGELIGE  
OLJE- OG ENERGIDEPARTEMENT**

Statsråden

Kontroll- og konstitusjonskomiteen  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

16/1110-

13. oktober 2020

### **Vedrørende Equinor i Angola**

Jeg viser til brev av 6. oktober 2020 fra kontroll- og konstitusjonskomiteen vedrørende Equinors virksomhet i Angola. I brevet viser komiteen til Equinors brev til Olje- og energidepartementet (OED) av 30. september, hvor det fremgår følgende:

*"Sonangol E.P. er kontraktmessig forpliktet til å benytte midlene øremerket forsknings- og teknologisenteret som angitt i produksjonsdelingsavtalene. Det er imidlertid i produksjonsdelingsavtalene ingen tidsfrist for når forsknings- og teknologisenteret skal være etablert, og Sonangol er ikke forpliktet til å holde Equinor orientert om fremdriften."*

Med utgangspunkt i dette stiller komiteen fem spørsmål.

#### **Spørsmål 1**

*"Det er åpenbart at denne typen utbetalinger ikke bør foretas uten at det er stilt krav om fremdrift og rapportering. Hva har statsråden gjort for å sikre seg mot at dette skjer i fremtiden?"*

I likhet med i mitt brev til komiteen av 2. oktober 2020 vil jeg innledningsvis understreke noen prinsipper som er grunnleggende i statens eierutøvelse, og som er førende for hvordan departementet har fulgt opp denne saken. Rammene for statens eierutøvelse har ligget fast siden tidlig på 2000-tallet. Viktige elementer i rammeverket er selskapslovgivningens rolle- og ansvarsfordeling mellom eier, styret og daglig leder, allment anerkjente eierstyringsprinsipper og -standarder, tydelig skille mellom statens eierrolle og andre roller og rettferdig konkurranse mellom selskaper med og uten statlig eierandel.

Det har vært bred politisk enighet om rammeverket. Rammene gir forutsigbarhet for selskapene og kapitalmarkedet, noe som har vært en forutsetning for at selskapene har

kunnet videreutvikle sin virksomhet og skape verdier. I tråd med rammeverket er statens forventninger til selskapene et viktig virkemiddel for å nå statens mål som eier. Som det fremgår av mitt brev av 2. oktober stiller regjeringen tydelige forventninger til selskaper med statlig eierandel, herunder selskapenes arbeid med samfunnsansvar. Videre fremgår det at det er selskapenes styre som har ansvaret hvordan forventningene fra staten kan operasjonaliseres på en best mulig måte. Departementet har en aktiv eierdialog med Equinor som inkluderer oppfølging av statens mål som eier og forventninger til selskapet.

I mine avsluttende kommentarer i brevet av 2. oktober fremgår det hvilke forventninger jeg har til selskapets arbeid med denne saken og spørsmål knyttet til antikorrupsjon og åpenhet:

*"Innbetalingene til forsknings- og teknologisenteret har jevnlig vært tema på møter mellom OED og Equinor etter siste korrespondanse med kontroll- og konstitusjonskomiteen i 2016. Departementet har tydelig formidlet at oppfølging av innbetalingene til sosiale formål er av vesentlig betydning for staten som eier. Videre har OED i eieroppfølgingen av Equinor hatt oppmerksomhet mot selskapets arbeid med antikorrupsjon og åpenhet i økonomiske transaksjoner.*

*Norske bedrifter må kunne delta og konkurrere i internasjonal virksomhet på lik linje med andre selskaper. Jeg er opptatt av at Equinor, som andre norske selskaper, legger de høyeste forretningsetiske standarder til grunn i sin virksomhet ute som hjemme. Det er styret og den daglige ledelses ansvar å sørge for at virksomheten skjer innenfor rammene av nasjonal lovgivning og internasjonale retningslinjer. Staten har som eier tydelig kommunisert hvilke forventninger vi har på dette området. Når det oppstår dilemmaer mellom forretning og etikk, vil selskapet kunne stå overfor krevende avveininger. Jeg forventer at selskapet gjør sitt ytterste for å unngå å komme i en liknende situasjon som er bakgrunnen for denne saken."*

Videre vil jeg igjen vise til at Equinor i sitt brev av 30. september skriver at de i dag ikke ville inngått en avtale som den selskapet inngikk i 2011.

Equinors virksomhet i Angola ble igjen tatt opp med selskapet i eiermøte med styreleder og konsernsjef den 8. oktober 2020. Der utrykte jeg klare forventninger om at selskapet fortsetter å følge opp betalingene til forsknings- og teknologisenteret for å sikre at midlene blir brukt i tråd med intensjonen, og at selskapet gjør sitt ytterste for å unngå å komme i en liknende situasjon som i denne saken.

## **Spørsmål 2**

*"Er det riktig forstått at de aktuelle statsrådene i Olje- og energidepartementet ikke har hatt møter med Equinor rundt selskapets engasjement i Angola i hele 2019 og fram til 28. september 2020?"*

I den perioden spørsmålet dekker har ikke tidligere statsråd Freiberg, tidligere statsråd Listhaug eller jeg diskutert selskapets virksomhet i Angola på eiermøter. Bakgrunnen er at

Equinor i forkant av de to ordinære eiermøtene i 2019 opplyste at det ikke forelå vesentlig ny informasjon om byggingen av forsknings- og teknologisenteret. Selskapet fortsatte imidlertid sin oppfølging av senteret.

### **Spørsmål 3**

*"Har statsråden, tidligere statsråder eller departementets representanter tatt saken opp i Equinors generalforsamling?"*

Denne saken har ikke vært til behandling i Equinors generalforsamling.

### **Spørsmål 4**

*"Har statsråden eller tidligere statsråder på noe tidspunkt under forberedelse av valg i Equinor generalforsamling vurdert styrets sammensetning på bakgrunn av hendelsene i Angola?"*

I henhold til Equinors vedtekter velges selskapets styre av bedriftsforsamlingen. Det er Equinors valgkomite som avgir innstilling til bedriftsforsamlingen om valg av aksjonærvalgte medlemmer til styret. Equinors valgkomite har fire medlemmer. På grunn av at staten er en stor eier i Equinor er et av medlemmene i valgkomiteen ansatt i Olje- og energidepartementet. Medlemmene av valgkomiteen er selskapets tillitsvalgte. Dette gjelder også for medlemmet som er ansatt i Olje- og energidepartementet.

Som det fremgår av eierskapsmeldingene legger staten først og fremst vekt på kompetanse, kapasitet og mangfold i vurderingen av styrets sammensetning. Staten søker å bidra til at valgkomiteens arbeid er i tråd med god praksis og anbefalingene til Norsk utvalg for eierstyring og selskapsledelse. Det innebærer blant annet at styret bør settes sammen slik at det kan ivareta aksjonærfellesskapets interesser og handle uavhengig av særinteresser.

I takt med Equinors voksende virksomhet internasjonalt, har OED vært opptatt av at internasjonal erfaring og kompetanse skal gjenspeiles i styresammensetningen. Valgkomiteen i Equinor har delt denne ambisjonen og inntil halvparten av styrets aksjonærvalgte medlemmer i Equinor har siden 2011 hatt utenlandsk statsborgerskap og en betydelig andel av styremedlemmene har hatt bred internasjonal erfaring. Departementet er ikke kjent med at valgkomiteen har vurdert styrets sammensetning spesifikt på bakgrunn av hendelser i Angola.

### **Spørsmål 5**

*"Både Sonangol og Equinor har et betydelig statlig eierskap. Har statsråden eller tidligere statsråder tatt opp problemstillinger rundt hva pengene fra Equinor har gått til med sin angolanske kollega?"*

Jeg har ikke vært i dialog med min angolanske kollega, men den norske ambassadøren til Angola tok opp saken om betalingene til forsknings- og teknologisenteret med Angolas olje- og ressursminister Azevedo i juni 2020. Utenriksdepartement opplyser at Azevedo bekreftet

at han ville ta opp forsknings- og teknologisenteret med Sonangol. Ambassaden i Luanda mottok nylig samme informasjon som Equinor om den forestående realiseringen av forsknings og teknologisentret. Etter møtet med Azevedo har ambassaden mottatt invitasjon til å delta på en befarings av tomten hvor det planlegges at senteret skal bygges, sammen med den angolanske olje- og ressursministeren. Ifølge Utenriksdepartementet forventes det at besøket kan gjennomføres innen kort tid.

Jeg er ikke kjent med at Equinors innbetalinger av midler til sosiale formål i Angola har blitt tatt opp med angolanske myndigheter av tidligere olje- og energiministre.

Med hilsen

  
Tina Bru



Statsråd Knut Arild Hareide  
Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0033 Oslo

Vår ref.:  
2020/4737

Deres ref.:

Dato:  
09.03.2021

**Vedr. Dokument 3:2 (2020–2021) Riksrevisjonens kontroll med forvaltningen av statens interesser i selskaper – 2019**

Kontroll- og konstitusjonskomiteen viser til sak om Dokument 3:2 (2020–2021) Riksrevisjonens kontroll med forvaltningen av statens interesser i selskaper – 2019. På bakgrunn av kontrollhøringen 22. februar 2021 vil komiteen stille følgende spørsmål:

1. Når departementet oppgir til Riksrevisjonen at det er krevende å utvikle indikatorer som kan bidra til å måle effektiviteten i driften og vedlikeholdsarbeidet på en bedre måte, hva var datagrunnlaget departementet hadde for opplysningene til Stortinget i Meld. St. 27 (2014-2015) På rett spor - Reform av jernbanesektoren om at opprettelsen av Bane NOR skulle bidra til bedre effektivitet og mer hensiktsmessig ressursbruk?
2. Lå vedlikeholdsetterslepet inne i forutsetningene for forslaget i Meld. St. 27 (2014-2015) På rett spor - Reform av jernbanesektoren om effektivitet og mer hensiktsmessig ressursbruk ved opprettelsen av Bane NOR? I så fall hvordan?
3. Hvilke krav har departementet satt til gjennomføring av tidligfasen av store utbyggingsprosjekter i Jernbanedirektoratet? Har departementet planer om konkrete endringer av disse kravene? I så fall hvilke?
4. Hvilke krav har departementet satt til Jernbanedirektoratets avtalestyring og oppfølging av større investeringsprosjekter i Bane NOR? Har departementet planer om konkret endring av disse kravene? I så fall hvilke?





5. Hvilke konkrete endringer i rutiner for datainnhenting og –behandling og styringsverktøy i Bane NOR er planlagt gjennomført som oppfølging av Riksrevisjonens undersøkelse av Bane NORs drift, vedlikehold og investeringer, jf. Dokument 3:2 (2020–2021)?
6. Hva er etter departementets vurdering de viktigste tiltakene departementet har iverksatt for å sikre at aktiviteten i Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Spordrift AS til sammen bidrar til bedre effektivitet og mer hensiktsmessig ressursbruk på jernbanesektoren? Hva gjør departementet konkret for at kostnadene ved administrativ styring og oppfølging av en etat og to selskaper ikke overstiger effektiviseringsgevinstene av opprettelsen av de to selskapene?

Med vennlig hilsen  
Kontroll- og konstitusjonskomiteen

Dag Terje Andersen  
Komitéleder





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité  
Stortinget  
Karl Johans gate 22  
0026 OSLO

Deres

2020/4737

Vår ref

19/1925-26

Dato

16. mars 2021

**Vedr. Dokument 3:2 (2020-2021) Riksrevisjonens kontroll med  
forvaltningen av statens interesse i selskaper - 2019 - svar**

Jeg viser til Kontroll- og konstitusjonskomiteens brev av 9. mars i år, med spørsmål knyttet til kontrollhøringen 22. februar 2021. Jeg vil nedenfor gjengi spørsmålene fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen sammen med mine svar.

- 1. Når departementet oppgir til Riksrevisjonen at det er krevende å utvikle indikatorer som kan bidra til å måle effektiviteten i driften og vedlikeholdsarbeidet på en bedre måte, hva var datagrunnlaget departementet hadde for opplysningene til Stortinget i Meld. St. 27 (2014-2015) På rett spor - Reform av jernbanesektoren om at opprettelsen av Bane NOR skulle bidra til bedre effektivitet og mer hensiktsmessig ressursbruk?*

**Svar:** Jernbanen har det siste tiåret gått fra å bli holdt liv i til å bli en transportform et bredt politisk flertall satser på, men det har vist seg svært krevende å snu årtier med forfall og stagnasjon. Massive driftsproblemer i 2009 og 2010 medførte at tidligere samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa nedsatte et utvalg, som gav en god analyse av utfordringene i jernbanesektoren. Gruppen var samstemt om at et foreldet og slitt jernbanenett med liten kapasitet, gamle verksteder og en foreldet og liten materiellpark gav store driftsproblemer. Få omkjøringsmuligheter og høy kapasitetsutnyttelse gav store sårbarheter som forverret situasjonen. Det manglet også kunnskapsgrunnlag, strategier og mål for hvordan jernbanen skulle utvikles.

Kleppa-rapporten ble fulgt opp med en første jernbanestrategi, økte bevilgninger og en stor omlegging av togtilbudene. De strukturelle utfordringene rapporten pekte på, ble imidlertid ikke tatt tak i. Det er dette jernbanereformen handler om: å organisere sektoren slik at vi får

mest mulig jernbane for de stadig økende bevilgningene og slik at vi får en mer kundeorientert jernbane.

Som utgangspunkt for arbeidet med *Meld. St. 27 (2014-2015) På rett spor – Reform av jernbanesektoren* (heretter stortingsmeldingen), ble det utarbeidet en overordnet gevinstrealiseringsplan med anslag på hvilke områder og hvor store nettogevinster man kunne forvente ved å gjennomføre jernbanereformen. Denne overordnede gevinstrealiseringsplanen ble etter behandlingen av stortingsmeldingen ytterligere bearbeidet og konkretisert i 2017..

2. *Lå vedlikeholdsetterslepet inne i forutsetningene for forslaget i Meld. St. 27 (2014-2015) På rett spor – Reform av jernbanesektoren om effektivitet og mer hensiktsmessig ressursbruk ved opprettelsen av Bane NOR? I så fall hvordan?*

**Svar:** Det store vedlikeholdsetterslepet på jernbanen ble også forut for fremleggelse av stortingsmeldingen, lagt frem for Stortinget i Samferdselsdepartementets budsjettomtaler og i Nasjonal transportplan. Dette var en viktig del av analysene som har ligget til grunn for regjeringens store årlige budsjettsatsinger på jernbanen samtidig som regjeringen la frem forslag til tiltak i stortingsmeldingen som skulle legge til rette for strukturelle grep som skal gi mer effektiv oppgaveløsning, økt kundeorientering og derigjennom sikre mer jernbane for pengene. Stortinget sluttet seg til dette i sin behandling av stortingsmeldingen.

3. *Hvilke krav har departementet satt til gjennomføring av tidligfasen av store utbyggingsprosjekter i Jernbanedirektoratet? Har departementet planer om konkrete endringer av disse kravene? I så fall hvilke?*

**Svar:** Med gjennomføring av tidligfasen legger jeg til grunn at det er snakk om de tidlige utrednings- og planleggingsfasene (KVU/KS1) før et investeringsprosjekt formelt planlegges etter plan- og bygningsloven. Rolledelingen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR følger linjene som ble trukket opp i stortingsmeldingen, og siden konkretisert i Bane NORs vedtekter og instruks for Jernbanedirektoratet. *Instruks for Jernbanedirektoratet* fastsatt ved Kongelig resolusjon 5. februar 2016 samt *Instruks om økonomistyring for Jernbanedirektoratet* fastsatt av Samferdselsdepartementet 15. november 2017, ble erstattet av ny *Instruks for Jernbanedirektoratet* fastsatt 10. mars 2021. Det følger av dette at Jernbanedirektoratet har ansvar for utrednings- og planfasen før bestemmelsene i plan- og bygningsloven kommer til anvendelse. Jernbanedirektoratet skal sikre et godt faglig grunnlag for utvikling av jernbanens rolle i transportsystemet gjennom utredninger, analyser og utvikling av strategier i tidlig utrednings- og planfase. Bane NOR forvalter det nasjonale jernbanenettet, og er byggherre for utbyggingsprosjekter og tiltakshaver etter plan- og bygningsloven.

Generelt er det kravene i utredningsinstruksen og statens prosjektmodell som legger føringer for Jernbanedirektoratets arbeid med å initiere, utvikle og presentere forslag som angår utviklingen av jernbanen som del av det samlede transportsystemet. Rundskriv R-108/19 fra

Finansdepartementet, herunder krav om føring av endringslogg, beskriver statens prosjektmodell for store investeringsprosjekter og fastsetter krav til utredning, planlegging og kvalitetssikring for prosjektene. Samferdselsdepartementet kan videre gi ytterligere presiseringer og føringer gjennom oppdragsbrev, for eksempel i oppdrag om konseptvalgutredninger.

Både i tildelingsbrevet for 2021 og i Instruks for Jernbanedirektoratet er det presisert at beslutningsgrunnlag som legges fram for departementet, skal baseres på samfunnsøkonomiske analyser med vurderinger av nytte- og kostnadsvirkninger. Videre skal Jernbanedirektoratet være en krevende kjøper og inngå forretningsmessige avtaler slik at bevilgningene til jernbaneformål utnyttes effektivt. Gjennom forretningsmessig avtalestyring og samhandling med berørte aktører, skal direktoratet sikre god koordinering mellom utviklingen av togtilbud og investeringer i ny infrastruktur og nytt togmateriell og digitale løsninger til beste for de reisende.

Departementet har også initiert et arbeid med revidering av avtaleregimet mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR som pågår nå, der økt handlingsrom og ansvar til Bane NOR som byggherre er førende. Vurdering av innføring av elementer fra Nye Veier-modellen på jernbaneområdet er omtalt i svaret til spørsmål 4. Som jeg har omtalt i Meld. St. 17 (2019-2020) Noen saker om jernbane, har det vært nødvendig å oppsummere noen av erfaringene med jernbanereformen så langt og gjøre enkelte tilpasninger. Både endringer i instruks og avtalestruktur er viktige grep i så henseende.

4. *Hvilke krav har departementet satt til Jernbanedirektoratets avtalestyring og oppfølging av større investeringsprosjekter i Bane NOR? Har departementet planer om konkret endring av disse kravene? I så fall hvilke?*

**Svar:** Departementet delegerer Stortingets budsjettfullmakter på jernbanen til Jernbanedirektoratet i tildelingsbrevet. Tildelingsbrevet er førende for rammene for de avtalene Jernbanedirektoratet kan inngå med Bane NOR. Generelt følger krav til større investeringsprosjekter i Bane NOR av utredningsinstruksen og statens prosjektmodell som beskrives i rundskriv R-108/19 fra Finansdepartementet. Departementet har i tillegg fulgt opp jernbanereformens intensjoner og stilt konkrete krav til Jernbanedirektoratets avtalestyring og oppfølging av større investeringsprosjekt i tildelingsbrevene fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet, brev om styringsmål for større investeringsprosjekt mv. samt fulgt opp tematikken i etatsstyringsdialogen.

Gjennom etatsstyringsdialogen med Jernbanedirektoratet og eierdialogen med Bane NOR har departementet identifisert at det har utviklet seg en relasjon i avtalestyringen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR som må justeres for å bedre samsvare med intensjonene i reformen. Det har utviklet seg en for detaljert avtalestyring fra Jernbanedirektoratet hvor Bane NOR ikke har opptrådd som en forretningsmessig avtalepart, men har oppfattet at de har en rett og en plikt til å levere det Jernbanedirektoratet har bestilt, og deretter kommet med varsel om endringsordrer når kostnadene overstiger kostnads og styringsrammene.

Flere tiltak har eller holder på å bli implementert for å sikre større ansvar og handlingsrom for Bane NOR slik at målene med reformen kan nås. Jeg kommer tilbake med en ytterligere beskrivelse av dette også i NTP.

I ny Instruks for Jernbanedirektoratet fremgår det at Jernbanedirektoratet skal inngå avtaler med Bane NOR om utredning, planlegging, utbygging, fornying, drift og vedlikehold iht. jernbaneforskriften § 3-2. Avtalene skal være på et overordnet nivå, legge til rette for porteføljestyring i Bane NOR med en entydig risikoplassering og bidra til at foretaket som byggherre har incentiver til å optimalisere prosjektporteføljen og levere iht. til avtalt tid og kostnad. Avtalene skal ta utgangspunkt i kommende rammeavtale mellom Bane NOR og departementet og de fullmakter som er gitt av Stortinget. Jernbanedirektoratet skal spesielt ved avtaleinngåelse ha fokus på at prosjekter og tiltak blir optimalisert, dvs. at kostnadene søkes redusert og nytten økt.

I tildelingsbrevet for 2021 er Jernbanedirektoratet bedt om å arbeide videre med å utvikle avtaleregimet med Bane NOR i tråd med intensjonene i jernbanereformen. Antallet avtaler skal reduseres, og avtalene skal gi Bane NOR et reelt større handlingsrom. Det videre arbeidet med å endre avtalene mellom direktoratet og Bane NOR må tilpasses arbeidet med den nye rammeavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR som nå er under utarbeidelse. Departementet vil følge arbeidet med utforming av nye avtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR nøye.

Både i tildelingsbrevet for 2021 og i Instruks for Jernbanedirektoratet er det presisert at Jernbanedirektoratet skal være en krevende kjøper og inngå forretningsmessige avtaler slik at bevilgningene til jernbaneformål utnyttes effektivt. Gjennom forretningsmessig avtalestyring og samhandling med berørte aktører, skal direktoratet sikre god koordinering mellom utviklingen av togtilbud og investeringer i nytt togmateriell, digitale løsninger og behov for tiltak i infrastrukturen.

Jernbanedirektoratet må sørge for at Bane NOR varsler direktoratet raskt dersom de pågående investeringsprosjektene ikke når, eller ikke ser ut til å nå, de mål og forutsetninger som er avtalefestede og/eller fremgår av budsjettproposisjonene. Direktoratet skal rapportere dette videre til Samferdselsdepartementet etter fastlagt matrise.

Jeg vurderer at den beste strategien for å oppnå klarere ansvarsforhold, økt effektivitet og incentiver til god budsjett- og økonomistyring i Bane NOR, vil være å gjennomføre tiltak som styrker jernbanereformens intensjoner om økt handlingsrom og ansvarliggjøring av foretaket, mindre detaljstyring og et mer forretningsmessig forhold mellom Bane NOR og andre aktører, herunder Jernbanedirektoratet.

Som nevnt over er ny instruks for Jernbanedirektoratet fastsatt med virkning fra 10. mars 2021. Arbeid med ny rammeavtale mellom Samferdsdepartementet og Bane NOR, og revidering av avtaleregimet mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR, pågår. Dette skal tydeliggjøre Bane NORs rammer og ansvar og gi økt handlingsrom for Bane NOR. Jeg

arbeider også med å foreslå nye vedtekter for Bane NOR som reflekterer de samme forholdene.

Målet om mer overordnet styring, økt handlingsrom og tydelig ansvar, trekker videre i retning av å innføre elementer av Nye Veier-modellen på jernbaneområdet og i styringen av Bane NOR. En nærmere omtale av følgende elementer vil bli lagt frem i den kommende stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-2033:

- Mål om kostnadseffektive løsninger  
Tiltakene som gjennomføres for å understreke og forsterke kravet om kostnadseffektivitet, beskrives. Bane NORs vedtekter vil bli justert, og det tas inn bestemmelser om dette i rammeavtalen som skal inngås med Bane NOR.
- Insentiver til å redusere fordyrende ønsker  
Bane Nor har ansvar for planlegging av utbyggingsprosjektene etter plan- og bygningsloven. Med større grad av porteføljestyring, forventes det at BN skal kunne realisere en tilsvarende effekt som Nye Veier ved at færre kostnadsdrivende ønsker fremmes fra kommuner i PBL-prosessene. Bane NOR vil ha mindre fleksibilitet enn Nye Veier til å beslutte rekkefølgen på utbyggingsprosjektene siden det er langt større avhengigheter på jernbaneområdet for å oppnå målsatte tilbudseffekter.
- Porteføljestyring, basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet  
Målet med porteføljestyring er at systemet skal bidra til mer effektiv ressursbruk. Avtalene mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet skal utvide Bane NORs handlingsrom maksimalt, hensyntatt at Jernbanedirektoratet samtidig skal ivareta sitt ansvar for å sikre og utvikle et helhetlig togtilbud. Det innarbeides i Bane NORs vedtekter og nedfelles i rammeavtalen at foretaket skal legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for sine prioriteringer og sin virksomhet forøvrig.
- Forutsigbar og troverdig rammestyring i tråd med det finansielle rammeverket  
Avtaleregimet mellom staten og Bane NOR vil bli endret slik at foretaket får insentiv til kostnadseffektiv drift og best mulig ressursutnyttelse. De nye utbyggingsavtalene mellom foretaket og Jernbanedirektoratet forhandles frem som avtaler basert fastpris, der Bane NOR påtar seg den økonomiske risikoen i prosjektene som foretaket er nærmest til å håndtere. Vederlaget i den enkelte utbyggingsavtale forhandles frem mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet basert på dette prinsippet. De årlige bevilgningene til jernbaneinfrastruktur anses som rammetilskudd, hvor de årlige utbetalingene til foretaket gjøres uavhengig av foretakets løpende produksjon. Det er Bane NORs ansvar å tilpasse seg den årlige tilførselen av likviditet fra staten. For fremtidige budsjettår er det Bane NORs ansvar å tilpasse sin virksomhet og sine forpliktelser til et realistisk nivå på fremtidig likviditetstilførsel.

5. *Hvilke konkrete endringer i rutiner for datainnhenting og -behandling og styringsverktøy i Bane NOR er planlagt gjennomført som oppfølging av Riksrevisjonenes undersøkelse av Bane NORs drift, vedlikehold og investeringer, jf. Dokument 3:2 (2020-2021)?*

**Svar:** Når det gjelder drift og vedlikehold jobber Bane NOR aktivt med forbedring av datainnsamling, databehandling og styringsverktøy. Dette gjelder hele verdikjeden knyttet til informasjonskvalitet, som f.eks. tekniske eiendeler, teknisk dokumentasjon og pålitelighet, samt vedlikeholdsinformasjon. Bane NOR forventer at arbeidet vil gi bedre kontroll over kostnader, ytelser og den tekniske tilstanden, og at hele organisasjonen har samme solide grunnlag for å ta faktabaserte beslutninger i form av lønnsomme tiltak. Skifte av gammelt signalsystem til ERTMS vil for øvrig bidra til å øke kvaliteten på datainnhenting knyttet til infrastrukturens beskaffenhet.

Bane NOR har etablert en omfattende prosess for å gi informasjonskvaliteten et betydelig løft. Dette initiativet kalles for *Bedre informasjonskvalitet* (BIF) og er forankret på øverste nivå i organisasjonen. Det jobbes med å få på plass et tilstrekkelig nivå av informasjonskvalitet i takt med planen for konkurranseutsetting av vedlikehold.

Bane NOR har det siste året jobbet med en forretningstransformasjons- og integrasjon av forretningsområdene *vedlikehold* og *logistikk*, for å gi bedre finansiell sporbarhet og standardisereprosesser. Bane NOR forvalter om lag én million tekniske objekter. Foretaket mener at iverksatte tiltak vil gjøre det lettere å få kontroll på tilstand, feilsøking, analyser samt bedre kontroll på innsatsfaktorer til kapitalbinding og kontantstrøm.

Bane NOR jobber også med standardisering og forbedring av datafangst, gjennom f.eks. tilpassing av Bane NORs tekniske regelverk for bedre planlegging av vedlikehold, slik at tiltak iverksettes med hensyn til kontroll på risiko og kostnadsperspektiv. Bane NOR har videre etablert rutiner for effektiv overføring av dokumentasjon fra nye prosjekter, slik at anlegg/infrastruktur som overleveres til driften er av en slik karakter at organisasjonen har kontroll på sine tekniske eiendeler, med tilstrekkelige premisser for forvaltning, drift og vedlikehold.

Bane NOR har etablert et dedikert «masterdatateam», som jobber med forbedring og kvalitetssikring av data, og gir opplæring til personer som påvirker datakvalitet. Teamet skal overvåke etterlevelse av etablerte rutiner. Det jobbes også med forbedring av innhold av teknisk dokumentasjon som anses nødvendig i konkurranseutsetting og forvaltningsøyemed.

Bane NOR og Jernbanedirektoratet har i felleskap et pågående prosjekt kalt InfraStatus. InfraStatus bruker en metode som er anvendt i andre land som Østerrike og Sveits for å gi status på tilstand av infrastrukturen. Denne metoden skal avdekke tilstand på infrastrukturen og hvor vedlikeholdsbehovet er størst, eller hva restlevetiden er. Basert på dette skal det være mulig å kartlegge forventet, fremtidig vedlikeholdsbehov. Flere parametere som togreiser og tonnasje brukes som parametere i analysene. InfraStatus gir styringsinformasjon for å bl.a. anslå tilstand og et finansielt behov for vedlikehold og fornyelser.

Når det gjelder investeringer, har Bane NOR siden foretaksetableringen jobbet systematisk med å heve kvaliteten på prosjektstyringen. På systemsiden er det jobbet med å forbedre eksisterende systemportefølje, og det er blant annet anskaffet et system for risikostyring i prosjektene.

I 2020 besluttet Bane NOR å anskaffe et helhetlig IKT-prosjektverktøy, og det nye systemet vil erstatte flere av dagens systemer. Blant systemene som erstattes er verktøyet for kostnadsstyring i prosjekter, som ikke gir tilstrekkelig styringsinformasjon. Det nye systemet vil gi bedre styringsinformasjon gjennom hele prosjektløpet og forenkle sammenligning på tvers av porteføljen. At det anskaffes en helhetlig løsning, vil gjøre det lettere å koble relevante prosjektdata og på den måten sikre bedre styringsinformasjon i alle berørte fag.

Det nye verktøyet vil understøtte arbeidet som allerede er gjort med å styrke styringssystemet innen prosjektstyring. Systemet er planlagt anskaffet sommeren 2021, og implementering begynner andre halvår av 2021.

6. *Hva er etter departementets vurdering de viktigste tiltakene departementet har iverksatt for å sikre at aktiviteten i Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Spordrift AS til sammen bidrar til bedre effektivitet og mer hensiktsmessig ressursbruk på jernbanesektoren? Hva gjør departementet konkret for at kostnadene ved administrativ styring og oppfølging av en etat og to selskaper ikke overstiger effektiviseringsgevinstene av opprettelsen av de to selskapene?*

**Svar:** Jeg vurderer at det fortsatt er rom for å forbedre resultatene knyttet til forvaltning og utvikling av jernbaneinfrastrukturen for å bedre levere på alle intensjonene i reformen. Samferdselsdepartementet har derfor startet en prosess med justeringer, som tidligere omtalt, i styringsforholdet mellom Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR, slik at intensjonene i reformen i større grad kan nås. Planer om endring av styringsforholdet er omtalt i svaret på spørsmål 4. En nærmere omtale av de foreslåtte justeringene vil bli lagt frem i den kommende stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-2033. Blant annet er det som tidligere nevnt fastsatt en ny instruks for Jernbanedirektoratet, vedtektene til Bane NOR vil bli justert og det skal etableres en rammeavtale mellom departementet og Bane NOR som synliggjør Samferdselsdepartementets forventninger til effektivitet og økonomistyring i Bane NOR. Videre skal avtalesystemet mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR videreutvikles for også å reflektere at Bane NOR skal kunne gjennomføre sine aktiviteter basert på større grad av egen porteføljestyling innenfor rammene av Stortingets budsjettvedtak.

Konkurransesutsettingsprosessen av drift og vedlikehold på jernbanen er nå igangsatt, og i den forbindelse ble Spordrift skilt ut fra Bane NOR fra 1.1.2021 og lagt direkte under Samferdselsdepartementet. Dette skal sikre konkurranse i det viktige drift- og vedlikeholdsmarkedet på like vilkår.



Oppfølgingen av virksomheter under Samferdselsdepartementet dekkes gjennom departementets ordinære driftsbevilgning. Samferdselsdepartementet hadde ved utgangen av 2019 færre ansatte enn i 2015.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', written in a cursive style.

Knut Arild Hareide

## Vedlegg 7

### **Referat fra åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen om**

**Dokument 3:2 (2020–2021) Riksrevisjonens kontroll med forvaltningen av statens  
interesser i selskaper – 2019.**

**Rapportvedlegg til Dokument 3:2 (2020–2021) Riksrevisjonens undersøkelse av Bane  
NORs drift, vedlikehold og investeringer.**

*Høring mandag 22. februar 2021 kl. 09.00:*

|  |     |
|--|-----|
| Høring med Norsk Jernbaneforbund v/Jane B. Sætre .....           | *1  |
| Høring med konsernsjef i Bane NOR Gorm Frimannslund .....        | *6  |
| Høring med tidligere samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen..... | *12 |
| Høring med samferdselsminister Knut Arild Hareide .....          | *18 |



## Åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen mandag den 22. februar 2021 kl. 9

Møteleder: Dag Terje Andersen (A) (komiteens leder)

Sak:

*Dokument 3:2 (2020–2021) Riksrevisjonens kontroll med forvaltningen av statens interesser i selskaper – 2019.*

*Rapportvedlegg til Dokument 3:2 (2020–2021) Riksrevisjonens undersøkelse av Bane NORs drift, vedlikehold og investeringer.*

**Møtelederen:** Velkommen til dagens høring!

På vegne av kontroll- og konstitusjonskomiteen skal jeg ønske velkommen til høringen. Den er et ledd i komiteens behandling av den såkalte selskapskontrollen, jf. Dokument 3:2 for 2020–2021 Riksrevisjonens kontroll med forvaltningen av statens interesser i selskaper – 2019.

Riksrevisjonen har gjennomført en delundersøkelse av Bane NORs drift, vedlikehold og investeringer, som følger som et rapportvedlegg til Dokument 3:2. Komiteen bestemte seg den 19. januar for å avholde åpen kontrollhøring som ledd i behandlingen av denne delundersøkelsen.

Vi har besluttet at høringen skal omhandle – men ikke begrense seg til – følgende problemstillinger:

1. I hvilken grad når Bane NOR målet for bevilgningen til drift og vedlikehold om å bidra til en driftsstabil jernbane?
2. Har Bane NOR etablert et tilfredsstillende system for å måle produktiviteten i drifts- og vedlikeholdsarbeidet?
3. Hva er status for Bane NORs arbeid for å nå målet om å gjennomføre investeringsprosjekter innenfor kostnadsrammene?
4. Har Samferdselsdepartementet tilstrekkelig styringsinformasjon til å følge opp effektiviteten i Bane NORs drift, vedlikehold og investeringer?
5. Hvordan fungerer styringslinjene til henholdsvis Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet?

Følgende av de inviterte møter til høringen i dag:

- samferdselsminister Knut Arild Hareide
- tidligere samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen
- konsernsjef Bane NOR Gorm Frimannslund
- Norsk Jernbaneforbund v/forbundsleder Jane B. Sætre

Komiteen har også invitert tidligere jernbanedirektør Elisabeth Enger, men hun takket nei til å delta i høringen.

På grunn av koronasituasjonen gjennomføres de første tre bolkene i høringen som videokonferanse på Zoom.

I den siste bolken, med samferdselsministeren, blir det fysisk oppmøte.

Det er komiteens håp at denne høringen skal gi nyttig tilleggsinformasjon i saken – som bakgrunn for de konklusjoner komiteen skal treffe i sin innstilling til Stortinget.

De prosedyrene som er fastsatt i Reglement for åpne kontrollhøringer, vil bli fulgt.

Jeg minner for ordens skyld om at dette er en åpen høring, og at komiteen bare kan motta taushetsbelagte opplysninger i lukket møte. Dersom et spørsmål ikke kan besvares uten å røpe opplysninger undergitt taushetsplikt, bør den inviterte gjøre komiteen oppmerksom på det og anmode om å få avgi forklaring for lukkede dører.

Det vil bli tatt stenografisk referat fra høringen. Referatet vil følge som vedlegg til komiteens innstilling.

### *Høring med Norsk Jernbaneforbund v/Jane B. Sætre*

**Møtelederen:** Da er vi klare til å starte opp, og jeg ønsker velkommen til Norsk Jernbaneforbund v/Jane B. Sætre. Du har med deg som bisitter nestleder Torfinn Håverstad. Velkommen til deg også.

Du får først 5 minutter til en innledning. Etter innledningen starter komiteen utspørring i en åpen spørsmålsrunde på 25 minutter. Og helt til slutt får du ordet til en kort oppsummering.

Av hensyn til lydanlegget og de som skal referere dette, er det viktig at alle husker å bruke mikrofonen og slå den på når man snakker, og av når man er ferdig. Det er viktig for referentene.

Så sier jeg fra når det er 30 sekunder igjen av talletida.

Da sier vi vær så god til deg, Sætre.

**Jane B. Sætre:** Tusen takk for at Norsk Jernbaneforbund ble invitert til denne høringen. For dem som ikke vet det, har vi 7 000 medlemmer som er ansatt i jernbanerelatert virksomhet i hele Norge, og de er spredt på alle virksomheter – alt fra operatørene til dem som driver med infrastruktur.

Jeg vil si at hovedproblemet for norsk jernbane er et enormt etterslep på vedlikehold ute i sporet. Det er stipulert til alt fra 21 mrd. kr til 24 mrd. kr. Tilstandsrapporter avdekker ekstremt mange feil ute i sporet. Dette får vel ikke veldig mye fokus – i hvert fall er det det Jernbaneforbundet opplever. Vi gjør som best vi kan gjennom å samarbeide både i Godsalliansen og i Jernbanealliansen for å få aktører til å fremme at dette

er et hovedproblem som må tas tak i, og som må få mer fokus.

Så er det sånn at jernbanereformen fokuserer på – jeg velger å si – tre hovedpunkter:

- et bedre togtilbud
- mer penger ut i sporet
- det å legge til rette for konkurranse

Det som ble etablert av selskaper og rammer og strukturer for rapportering, viser seg vel ikke å fungere optimalt. Det er i hvert fall de tilbakemeldingene vi får, uavhengig av hvem vi snakker med av disse aktørene. Jeg mener at det også er veldig viktig å dra inn operatørene i denne diskusjonen. Det er jo de som har ansvar for å frakte folk og gods, og som har samarbeidet med næringslivet for å fokusere på hva som må prioriteres først og sist for at vi skal få et bedre togtilbud, og at flere skal kunne bruke jernbanen.

Det vi opplever, er vel at direktoratets rolle har blitt noe uklart. De sitter på pengesekken og har avtalene. Det er der beslutningene tas i stor grad om hva som skal prioriteres, selvfølgelig i dialog med partene, men dette henger ikke alltid sammen med hva det er som ville gitt best resultater ut til dem som bruker toget. Og da snakker jeg både om dem som bruker persontog, og om næringslivet som bruker godstogene.

Vi har også et inntrykk av at dialogen mellom aktørene – og da snakker jeg spesielt om Bane NOR og Jernbanedirektoratet – kunne vært bedre. Når man skal prioritere bort noe – det er jo det som har blitt diskusjonen det siste året – er det veldig viktig at det ikke bare tas beslutninger basert på at man her kan få spart penger fort, kvikkfiks, hvis det viser seg å resultere i at store deler av funksjonaliteten i jernbanen generelt sett blir berørt av det. For å kunne ta de riktige beslutningene må dialogen ut til dem som opererer jernbanen, de som har jernbanekunnskapen, de som skal få rutetabellen til å være den kontrakten som den er med kundene, til å fungere.

Vi opplever vel at jernbanereformen ikke har bidratt til bedre dialog i forhold til hva som skal diskuteres for å ta de riktige beslutningene – snarere det motsatte. Oppsplittingen har ført til at hvert selskap bygger seg opp – det er viktig for meg å presisere at det er bare dyktige folk i alle jernbaneselskaper –

**Møtelederen:** Da er det et halvt minutt igjen!

**Jane B. Sætre:** – og de leverer innenfor de målsettingene som de opplever at de skal gjøre. Men når dette ikke henger sammen, fungerer ikke urverket, som vi velger å kalle jernbanen, hvor alle selskaper er avhengig av hverandre, og hvor ingen selskaper evner å levere hver for seg en god jernbane.

**Møtelederen:** Takk skal du ha – det var akkurat på tida.

Da går vi i gang med en åpen spørsmålsrunde, begrenset til 25 minutter. Da er det sånn at saksordføreren først får anledning til å stille to spørsmål. Deretter blir det ett spørsmål til hvert parti. Og så får vi se om vi rekker noe mer enn det. Det er en fordel med korte både spørsmål og svar.

Vi starter da med sakens ordfører, som er Magne Rommetveit, som altså kan stille to spørsmål, vær så god.

**Magne Rommetveit (A):** Mange takk for innleiinga. Jernbanereforma har ført til betydelege endringar for dei tilsette i heile sektoren. Det er bl.a. oppretta eit nytt direktorat, og nye selskap og eksisterande selskap er delte opp. Korleis har endringane påverka dei tilsette i jernbanesektoren?

**Jane B. Sæthre:** Det har vært litt forskjellig. Vi har jobbet fra første dag etter beslutning med å sikre de ansattes lønns- og arbeidsvilkår, og det gjør man best gjennom å få gjennomført virksomhetsoverdragelser. For en del av personalet har dette gått på skinner. Konduktørpersonalet og lokomotivførere ble håndtert på en veldig real og ordentlig måte. Når det gjelder underleverandører, snakker jeg om renholdere, de som jobber med vedlikehold av tog, og vi snakker nå også etter hvert om dem som jobber med vedlikehold av infrastrukturen, altså om dem som skal inn i selskapet Spor-drift, og som er i selskapet Spordrift. Det som ble sagt fra politikerne da jernbanereformen ble vedtatt, var at dette skulle ikke være en konkurranse om lønns- og arbeidsvilkår. Det kan man vel ikke si er etterlevd. Men vi har sterke organisasjoner, vi har veldig høy organisasjonsgrad, sammen med Lokomotivmannsforbundet opp mot 80–90 pst., så vi har holdt igjen – vi har kjørt rettssaker, og vi har drevet en kamp som i det store og hele har ført til at lønns- og arbeidsvilkår i jernbanen er opprettholdt. Nå har vi også vunnet en rettssak som gjelder renholderne, så det kan godt hende at de også får beholde sine lønns- og arbeidsvilkår etter reglene for virksomhetsoverdragelse.

**Magne Rommetveit (A):** Du var inne på det litt innleiingsvis, men korleis opplever de tilsette i Bane NOR å måtte tilpassa dykk til eigarstyring frå Samferdselsdepartementet, samtidig som de får midlane frå Jernbanedirektoratet? Er dette fungerande, og er det hensiktsmessig? Du var litt inne på det innleiingsvis, men kan du seia litt meir om det?

**Jane B. Sæthre:** Hvem det er som styrer, og hvem det er som beslutter, opplever ikke de ansatte så veldig

på kroppen. Men det vi opplever, er at de selskapene vi er ansatt i, har mye mindre kontroll, og de tar færre beslutninger enn det som tidligere var tilfellet. Så man er lenger nede i rekka. Det besluttes på et veldig overordnet nivå, og vi får jo en opplevelse av at når de som beslutter, ikke har de ansatte ansatt, er det også av mindre betydning hvordan de ansatte blir behandlet, for å si det sånn.

**Møtelederen:** Takk skal du ha, da går vi videre til Høyre, og der er det Svein Harberg som stiller spørsmål. Vær så god.

**Svein Harberg (H):** Takk komitéleder, og takk for innledningen. Jeg skjønner at når det er store endringer, som det har vært i denne sektoren, er det krevende. Det jeg hadde tenkt å spørre litt om, var det som saksordføreren var inne på, altså linjene for hvor en skal melde ting, og om en kan få tilbakemelding, altså dialog om de utfordringene dere står oppe i. Spørsmålet er: Føler dere at dere blir hørt når dere melder noe, og føler dere at dere kan ha en dialog om hvordan ting bør løses bedre?

**Møtelederen:** Nå hører vi deg ikke, Sæthre, vi ser du prater, men hører ikke noe.

**Jane B. Sæthre:** Vi har god dialog i de selskapene hvor vi jobber. Men som jeg var inne på tidligere, er det lagt en del rammevilkår som fører til at det er andre som beslutter hva som skal gjelde. Vi har en opplevelse av at hele denne reformen er preget av at det er lagt rammer, og det er et enormt tidspress spesielt på å få gjennomført konkurranseutsettingen før det er nytt stortingsvalg. Da klarer ikke vi å la være å tenke på den berømte tannkremtuben – at her skal så mye som mulig gjennomføres, og det skal ikke være mulig å reverse-re noe som helst i etterkant. Så opplever vi at i den settingen blir ikke de ansatte hørt, men vi opplever også at selskapets ledelse ikke blir hørt. Og så er vel ikke de i en posisjon til å kunne si fra om det, de skal jo beholde jobbene sine, så vi sier ikke noe negativt om dem som leder disse selskapene. Direktører og ledelse gjør så godt de kan, men de har fått rammer som fører til at vi ikke har den påvirkningsmuligheten som vi tidligere hadde, og som vi mener fører til en bedre jernbanedrift.

**Møtelederen:** Takk, da går vi videre til Fremskrittspartiet og Solveig Horne. Vær så god.

**Solveig Horne (FrP):** Ja takk, leder, og takk for innledningen. Du var inne på det selv, at en av hovedutfordringene er etterslepet på vedlikehold på jernbane. Så vet vi at i de siste årene har det vært en formidabel økning i budsjettene på akkurat vedlikehold. Men det en får inntrykk av, er at det blir veldig mye slik at folk skyl-

der på hverandre når det gjelder hvorfor ting går litt tregt. Kunne du sagt noe om det ikke er klare nok ansvarsforhold mellom disse linjene – dine synspunkter på det?

**Jane B. Sæthre:** Jeg har fått et bilde hvor jeg ikke får «unmute» – hører dere meg nå?

**Møtelederen:** Ja.

**Jane B. Sæthre:** Jeg lurte på om jeg skal overlate til min kollega, Torfinn Håverstad, å si noe om de ansvarslinjene knyttet til hvordan disse vedlikeholdsmidlene blir påvirket. Vær så god, Torfinn.

**Torfinn Håverstad:** Hei, takk for invitasjonen. Jeg heter Torfinn Håverstad og er nestleder i Norsk Jernbaneforbund. Når det gjelder bevilgninger til drift og vedlikehold, påpeker vi hvert år at det er stort behov. Jeg har bare lyst til å si at vi har en jernbane på 4 200 km i Norge. Over 90 pst. er bygd for mer enn 60 år siden. Det betyr at det er et enormt etterslep, og det er et enormt behov for vedlikehold. Vi vet jo at det er kommet mye penger de siste årene, men i mange, mange år tidligere var det veldig lite penger som kom til drift og vedlikehold. Selv om det er kommet mye penger de siste årene, er det likevel gitt uttrykk for at det er et ekstrasbehov på ca. 1 mrd. kr hvert år. Og som Jane nevnte i stad, er det beregnet å være et etterslep på ca. 23 mrd. kr. Det betyr at det er ikke enkelt, når en ikke nå får nok penger, å kunne få dette i orden. Det gis jo innspill i forhold til årlige budsjetter, det kommer mye penger, men det fordeles mye penger også til nye prosjekter og de prosjektene som pågår.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Da går vi videre til Nils T. Bjørke, vær så god.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Takk for det, og takk for gode innleiingar. Spordrift AS har jo vorte oppretta. Det har bidratt til ei ganske sterk kostnadsauking frå 2018 til 2019. Kva er dykkar vurdering av korleis det har fungert?

**Jane B. Sæthre:** Jeg tror Torfinn skal svare på det spørsmålet også.

**Torfinn Håverstad:** Ja, opprettelsen av Spordrift har jo pågått. Den satte egentlig litt fart i 2018, og det ble lagt en plan for prosess og når det skulle settes i gang, når det skulle opprettes et selskap, og når det skulle overføres til departementet. Det var det en plan for.

Vi må kunne si at vi synes den prosessen har gått veldig fort, altfor fort. Vi har også påpekt at vi har eksempler fra noen land rundt oss, Storbritannia og

Sverige, som viser at det ikke er bare-bare å opprette konkurranseutsetting av drift og vedlikehold. Der er det mange utfordringer.

Vi har f.eks. fått en rapport fra riksrevisjonen i Sverige, der de har pekt på utfordringer med konkurranseutsetting og økonomi – at mange prosjekter ble dyrere enn antatt. Vi skulle ønske at det hadde vært en bedre utredning før vi opprettet Spordrift og gikk i gang med konkurranseutsetting. Vi har tross alt en gammel jernbane, og vi er utrygge på prosessen og på om vi får en bedre punktlighet og kvalitet sånn saken ligger nå.

**Møtelederen:** Vi går videre til Freddy André Øvstegård, fra SV.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Takk for det, og takk for gode innledninger fra dere. Jeg har et spørsmål om hvordan dere vil beskrive effekten som disse nye selskapene, oppsplittingen og konkurranseutsettingen har på fagmiljøene i disse bedriftene – både når det gjelder tap av fagfolk, at folk går ut, om det går ut over helse, trivsel og sykefravær, og om disse tingene igjen kan gå ut over produktiviteten, sånn dere ser det.

**Jane B. Sæthre:** Fagmiljøet i jernbanen i Norge er veldig begrenset. Når det blir etablert flere selskaper, er det jo sånn at alle knives om de flinke folka. Det fører også til at det blir færre fagfolk i de enkelte selskapene, og litt avhengig av hvor det er ledig arbeidskraft, rekrutteres det inn til jernbanen. Det var mye ledig arbeidskraft i oljeindustrien, når vi går tilbake til 2017, og det ble rekruttert inn mange flinke fagfolk «fra olja», som vi sier. Det har også ført til at en del av det som tidligere ble konstruert og jobbet fram av driftsfaglige jernbanefolk med spesifikk jernbanekunnskap på ingeniørsiden, kanskje ble erstattet av dem som var spesialister på olje, og at de dro med seg sine erfaringer inn i jernbanen.

Det har nok også ført til både forsinkelser og at ting er blitt dyrere, og ulike oppfatninger i fagmiljøene om hva som er den beste veien for å gjøre dette så effektivt og raskt og ikke minst kostnadseffektivt som mulig.

Når det gjelder hvordan dette påvirker sykefraværet, har jeg ikke belegg for å kunne si at det er blitt mer sykdom i jernbanen. Folk jobber stort sett på som maur. Jernbanefolk er veldig lojale. De stiller opp, og de utfører sitt arbeid ut fra de beslutninger som tas, og følger linjene. Men man kan kanskje ane at det er for lite penger ute i sporet, at det brukes mye mer penger på nye anlegg og investering i ny jernbane, og, som jeg nevnte i innledningen tidligere, at det får mest fokus – at det på et vis er det som er mest artig å jobbe med strategisk, og at det hele veien gjør at det blir et etterslep på

drift og vedlikehold og det at togene skal være punkt-lige.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Jeg tror ikke vi har med oss noen fra Venstre nå, så da er det spørsmål om Ulf Leirstein ønsker å stille spørsmål. Vær så god.

**Ulf Isak Leirstein (uavh):** Takk skal du ha, og takk til Jernbaneforbundet for god orientering og en god innledning. Når vi har fått denne rapporten fra Riksrevisjonen, er det jo mye negativt og noe positivt. Det jeg er opptatt av, er: Ut fra Jernbaneforbundets synspunkt – hva vil være de viktigste organisatoriske endringene man kan gjøre for faktisk å prøve å gjøre noe med det som er de negative funnene i Riksrevisjonens rapport?

**Jane B. Sæthre:** Med fare for at man ikke har den fulle og hele oversikt, opplever vi at direktoratets rolle er uklar, det er blitt en type bremsekloss, og at dialogen med både Bane NOR og operatørene – altså Vy, SJ, Go-Ahead, og dem som driver med godstransport – er betydelig svekket. Hva som skal gjøres organisatorisk, har jeg ikke oppskriften på, men det fungerer ikke bra med den trekantmodellen som ligger der nå. Vår påstand er at den har svekket produktiviteten til jernbanen, at det er blitt mer komplekst, og at man bruker for mye ressurser og også midler som skal gå til jernbanen, til selve driften, altså dialogen mellom partene, beslutningsveier. Men dette går jeg ut fra at direktørene i Bane NOR kan si mer om enn vi kan.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Da tror jeg alle har fått stilt sine første spørsmål, så da fortsetter vi på en ny runde, som må være kort og konsis i spørsmål og svar. Vi starter med sakens ordfører, Magne Rommetveit. Deretter er det Svein Harberg og Nils T. Bjørke som har tegnet seg foreløpig. Rommetveit, vær så god.

**Magne Rommetveit (A):** I stortingsmeldinga om jernbanereforma presenterte regjeringa ei rekkje eigenskapar dei vil at norsk jernbane i framtida skulle kjenneteiknast ved. Det var at jernbanen skulle vera ei sentral løysing på transportutfordringane, eit offentleg ansvar som skal vareta behova til samfunnet, brukarane og kundane og sjå hen til meir enn reine bedriftsøkonomiske vurderingar.

Det som vert spørsmålet, er: Korleis opplever de frå eit tillitsvaldnivå at jernbanereforma har vore med på å nå desse måla som vart sette?

**Jane B. Sæthre:** Vi opplever ikke at jernbanereformen har bidratt til å nå de målene. Vi opplever at pengene ute i sporet, som ble lovet, og som er det aller viktigste her ... Altså, vi må få punktlig tog. Kontrakten vår er rutetabellen, og det er Bane NOR som har ansvaret

for å levere punktlig tog. Det er den daglige driften de som bruker jernbanen, er opptatt av. Vi opplever at det fokuset er blitt dårligere.

**Møtelederen:** Svein Harberg, vær så god.

**Svein Harberg (H):** Takk, komitéleder. Jeg tegnet meg fort etter forrige spørsmål, for jeg lurte på om vi snakket litt forbi hverandre, men så kom du inn på det på slutten. Jeg var opptatt av dialogen fra Bane NOR til de to andre når det var noe dere ville ta opp. Jeg har skjønnet at det er god dialog internt. Så svarte du på det, helt på slutten, på for meg en skremmende måte, for du sa at dere har god dialog med sjefene deres, og dere sitter vel også selv representert høyt i systemet, men at de jo er opptatt av jobbene sine.

Betyr det at det er en fryktkultur her, og at hvis en tar opp noe, mister en jobben, så har vi jo et alvorlig problem. At den tanken i det hele tatt dukker opp, skremmer meg veldig. Jeg lurte på om du kan si litt om det, og i tilfelle hvilken del av trekanten som er skremmende.

**Jane B. Sæthre:** Jeg vil ikke kalle det fryktkultur, det synes jeg ikke er noe fint ord å bruke. Men noe av det vi som sitter i organisasjonene, har vært forundret over, er at ledelsene i de forskjellige selskapene sitter med ledergrupper rundt seg som har masse kunnskap. Og i de forumene vi snakker med dem, lurte vi alltid på: Er det ikke en del av jobben å drive med kunnskapsoverføring og komme med gode råd og korrigerende innspill – eller handler det bare om å følge de beslutningene som tas i direktoratet og i departementet? Er det ikke også deres jobb å gi råd og komme med gode innspill, slik at vi alle spiller hverandre gode? Det er liksom mantraet i en organisasjon. Det får vi ikke så veldig gode svar på.

Men om det skal beskrives som en fryktkultur, eller om dette er en måte å lede jernbanen på som er annerledes enn det den var før, har ikke jeg noe behov for å utdype. Jeg vet ikke om Torfinn har noe å tilføye.

**Torfinn Håverstad:** Nei, jeg vet ikke helt hva jeg skal svare på det spørsmålet. Men hvis en tenker på trekantmodellen – hvis det var det som var spørsmålet – har jeg bare lyst til å si at jeg tror nok iallfall utfordringen for oss som tillitsvalgte er at i trekantmodellen foregår mye av avtalestyringen direkte mellom administrasjonen og Jernbanedirektoratet.

Jeg kan også nevne at det tross alt er ganske mange avtaler som skal gjennomgås og inngås. Per i dag tror jeg vi har ca. 100 avtaler mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet, og det er de som legger føringene for

arbeidet vårt. Så vår påvirkning akkurat når det gjelder avtalene, er redusert – hvis det var spørsmålet.

**Møtelederen:** Da går vi videre til Nils T. Bjørke, som så langt er den siste jeg har inntegnet. Dette møtet foregår jo ved at noen av komiteens medlemmer sitter her i rommet, og noen sitter på Zoom. – Da tegnet jeg Solveig Horne i tillegg, så da må vi være raske både i spørsmål og svar.

Bjørke, vær så god.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Eg vil fylgja opp litt det som vart teke opp om den trekanten. Det verkar på meg – og det står jo òg i rapporten – som at ein god del av utfordringane for Bane NOR ligg utanfor herredømmet deira. Er det slik at det har vorte viktigare å oppretthalda kvar enkelt avtale enn å sjå heilskapen for jernbanen, med den oppsplittinga som har vore?

**Jane B. Sæthre:** Der er svaret ja. Det er klart at når det blir så mange selskaper og så mange grensesnitt, og det inngås avtaler om kjøp og salg mellom alle selskapene, er det ekstremt krevende, og det er ikke alltid enkelt å få kart og terreng til å stemme. Så det operative med hele jernbanedriften har vært skadelidende. Jeg tenker jeg kan beskrive det sånn.

**Møtelederen:** Kort spørsmål fra Solveig Horne til slutt.

**Solveig Horne (FrP):** Du var inne på det med direktoratet, at de rollene var uklare. Men kunne du ha utdypet litt mer hva du mener med at Jernbanedirektoratet er blitt en bremsekloss? Du var litt inne på at nye prosjekter prioriteres foran drift og vedlikehold av dagens linjer, så kunne du bare utdype det litt mer?

**Jane B. Sæthre:** Det er et inntrykk vi har når vi ser hvordan pengene fordeles, og hvor lite det fokuseres på det å drive med daglig drift i jernbanesystemet, til tross for at man vet om dette etterslepet som er på mellom 21 mrd. kr og 24 mrd. kr. Det står jo svart på hvitt, og man ser det i planer: Her er det et enormt etterslep, og det bare videreføres og blir ikke fokusert på. Gorm Frimannslund har også i flere sammenhenger uttalt at det er helt nødvendig at vi får mer penger til daglig drift og vedlikehold.

Så opplever jeg at det sier seg selv at direktoratet er mer opptatt av det som er spennende og høytt travende, for å bruke det begrepet – utredning av dobbeltdekkerskjøring og sånne saker som er litt på siden for oss som jobber i jernbanen. Vi skjønner at det svinger når man beskriver i avisen at nå skal vi få dobbeltdekkere, og det blir plass til flere passasjerer – og så visste vi vel i utgangspunktet at vi i Norge har en del begrensninger,



bl.a. i infrastruktur og tunneler. Så dette er bare tøys å drive med.

**Møtelederen:** Da er tida ute, men til gjengjeld er det sånn at den siste posten på denne bolken er at du har inntil 5 minutter til å komme med tilleggskommentarer. Så sånn sett kan du bare fortsette å ta opp det du ønsker, og eventuelt kommentere hva du synes vi burde ha spurt om. – Vær så god, inntil 5 minutter.

**Jane B. Sæthre:** Takk for det.

Vi beskriver det å drive jernbane mest ved å sammenligne det med et urverk. Alt som foregår, er helt i symbiose – det er ingen selskaper innenfor jernbanesektoren som kan lykkes hver for seg. Leveranser inn som bidrar til det å få togene til å rulle og gå, til å kunne ha punktlig og gode tog og til å kunne levere etter ruteplan – det er det som er jobben vår. Den oppsplittingen hvor dette konkurranseelementet har fått veldig fokus, har slått feil ut. Det har vært viktigere å få inn nye aktører for å kunne drive jernbanen, det har vært viktigere å få inn flere som skal drive med vedlikehold, enn å fokusere på at vi skal ha en punktlig jernbane med best mulig leveranser, og at produktiviteten skal være så god som mulig. Årsaken til det, vil jeg tro, er at nå blir det for mange selskaper som har sine bokser og sitt ansvarsområde, og de leverer på det. Til sammen fører ikke dette til at jernbanen leverer bedre, men kanskje heller dårligere – og dyrere.

Så pleier noen å si til oss at dere må vel være lykkelige for at det ble flere ansatte i jernbanen da det ble flere selskaper. Det burde vi kanskje ha vært, men det er vi ikke, for vi ser at dette bidrar til at vi driver jernbanen på en mye mer tungvint måte, og at leveransene ikke er blitt bedre – snarere dårligere på enkelte punkter.

Det har også gått ut over de ansatte – som personalorganisasjon må man også nevne det. Det er en kamp om lønns- og arbeidsvilkår, spesielt når vi kommer til det som handler om underleveranser, vedlikehold av tog, renhold og andre oppgaver som skal leveres inn i systemet.

**Møtelederen:** Da skal dere ha takk, begge to, for at dere stilte på høring og bidrar til å opplyse saken for oss. Det blir pause fram til kl. 09.50.

Høringen ble avbrutt kl. 09.38.

----

Høringen ble gjenopptatt kl. 09.50.

### *Høring med konsernsjef i Bane NOR Gorm Frimannslund*

**Møtelederen:** Da er vi klare til å starte opp igjen.

Jeg ønsker velkommen til konsernsjef i Bane NOR, Gorm Frimannslund. Du får først 5 minutter til innledning. Etter den innledningen blir det utspørring – en åpen spørsmålsrunde på 25 minutter. Så får du ordet helt til slutt med en oppsummering på inntil 5 minutter.

Når det er et halvt minutt igjen av din taletid, gjør jeg oppmerksom på det. Vær så god, Frimannslund.

**Gorm Frimannslund:** Takk for invitasjonen.

Bane NOR er et statsforetak som startet opp i 2017. Som et statsforetak er vi et selvstendig rettssubjekt som drives etter forretningsmessige prinsipper, med eget styre og vedtekter. Vår eierstyring er direkte med Samferdselsdepartementet, og i tillegg har vi en kompleks avtalestyring med Jernbanedirektoratet.

Vi synes at Riksrevisjonen har gjort et grundig arbeid med delrapporten om Bane NOR. Utfordringene som Riksrevisjonen peker på, er derimot verken overraskende eller nye for Bane NOR. De er snarere midt i kjernen av forhold Bane NOR har jobbet aktivt med og forbedret siden oppstarten i 2017.

Bane NOR er en del av en sektor som åpnes og markedstilpasses. Det opplever vi som positivt. Samtidig er det endringer både i styring av sektoren og endringer i selskapene i sektoren. Bane NOR er i gang med moderniseringen for å justere kurs fra forvaltning til forretning. Det er et arbeid vi er godt i gang med, men vi er ikke i mål ennå.

Jeg tenkte bare kort å komme innom spørsmålene:

I hvilken grad når Bane NOR målet for bevilgningen til drift og vedlikehold om å bidra til en driftsstabil jernbane? En av hovedutfordringene for norsk jernbane og de reisende er at det er et økende vedlikeholdsetterslep. Vedlikeholdsetterslepet er kostnadene ved å bytte ut alle de deler og komponenter som har passert den økonomisk-tekniske levetiden. Det vil, som det allerede er antydnet, ved utgangen av 2021 være på anslagsvis 23 mrd. kr. Driftsproblemene blir flere, og punktligheten og regulariteten blir negativt påvirket. Forventningene til punktlighet og regularitet er dessverre i utakt med bevilgningene, gitt det betydelige økende vedlikeholdsetterslepet.

Så er det spørsmålet om vi har tilfredsstillende systemer for å måle produktiviteten i drifts- og vedlikeholdsarbeidet. Produktivitet er en del av den faste rapporteringen fra Bane NOR til departementet og Jernbanedirektoratet, og vi måler drifts- og vedlikeholdskostnader per tonnkilometer hver måned internt.

Bane NOR har fulgt opp jernbanereformens intensjoner om å skille ut og konkurranseutsette drift og vedlikehold. Fra 2021 kjøper Bane NOR drift og vedlikehold i det jernbanetekniske entreprenørmarkedet og følger opp effektiviteten som en byggherre. Så er det et anbudsregime med god konkurranse som presumptivt skal gi de beste prisene i markedet.

Bane NOR vil i 2021 gjennomføre målinger av de ti anbudsområdene som vi nå kan si at vi kjøper tjenester på, som etter hvert vil bli konkurranseutsatt.

Hva er status for Bane NORs arbeid med å nå målet for å gjennomføre investeringsprosjekter innenfor kostnadsrammen? I dag er det Jernbanedirektoratet som har ansvaret for å gjennomføre konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring 1. Bane NOR vil overta prosjektet og har ansvaret for videre arbeid og kostnadsestimering fram mot kvalitetssikring 2 og prosjektgjennomføring. Dermed er Jernbanedirektoratet ansvarlig for det første anslaget, og Bane NOR ansvarlig for det andre kostnadsanslaget i KS2.

Ansvaret for kostnadsutviklingen i prosjektene bør etter vår oppfatning være plassert i én enhet. Det er ellers verdt å nevne at Bane NOR siden etableringen i 2017 har endret prosjektstruktur fra enkeltstående, autonome prosjekter med egne styrer, som det var i Jernbaneverket, til en divisjonsbasert samordnet matriseorganisasjon, som gjør at vi får den beste praksis og en mye mer systematisk måte å jobbe på, med en felles risikostyring. Prosjektmodellen i Bane NOR er også vesentlig endret. Innføring av faste uavhengige verdianalyser og uavhengige prosjektgjennomganger er noen av de viktigste tiltakene som vi har gjennomført. Disse analysene øker presset på alle deler av prosjekter som ikke er verdiskapende, og sikrer at usikkerheter fanges opp så tidlig at vi kan gjøre noe med det.

Hvordan fungerer styringslinjen i henhold til Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet? Vi har en eierstyring mot departementet og avtaler mot Jernbanedirektoratet. Vi opplever eierstyringen mot departementet som profesjonell og ryddig. Vi har et eget styre, oppnevnt av departementet, og regelmessige kontaktmøter.

Avtalestyringen mot direktoratet oppleves som mindre hensiktsmessig. Det er krevende med mer enn hundre avtaler, som i svært stor grad detaljstyrer hvordan Bane NOR skal gjennomføre prosjektene – og det uten at det foreligger en porteføljebasert tilnærming i disse avtalene. Modellen oppleves ikke å være i tråd med intensjonene i jernbanereformen.

**Møtelederen:** Du har et halvt minutt igjen.

**Gorm Frimannslund:** Dette er adressert av partene selv og departementet, og det pågår et arbeid for å forenkle det. Hensikten skal fortsatt være å sikre at Jernbanedirektoratet har det overordnede koordinerende ansvaret i sektoren, samtidig som Bane NOR får økt og nødvendig handlingsrom når det gjelder kostnadsstyring og effektivisering.

For god kostnadsstyring har Bane NOR for øvrig adressert mulige løsninger for å dekke behovet for økt likviditetsbuffer, samt en frihetsgrad for å gjennomføre oppdragene som gjør at konsekvenser i større grad kan fanges opp i selskapet og jevnes ut, og i mindre grad da treffe statsbudsjettet.

Takk for oppmerksomheten.

**Møtelederen:** Da starter vi en åpen spørsmålsrunde på inntil 25 minutter. Vi starter med ordfører for saken, som er Magne Rommetveit. Som saksordfører får han anledning til å stille to spørsmål.

**Magne Rommetveit (A):** Mange takk for ei flott innleiing.

Det vart gjort betydelege investeringar i jernbanen, og Bane NOR har ansvaret for ei rekkje svært omfattande investeringsprosjekt. Har jernbanereforma gjort at skattebetalarane får meir jernbane for pengane?

**Gorm Frimannslund:** Jeg oppfatter at ved den måten vi bygger ut prosjektene på nå, bygges enkeltprosjektene på en fornuftig måte, og det er god styring på de delene. Samtidig sammenliknes Bane NOR ofte med Nye Veier. Da må jeg bare si at hvis man skal sammenlikne Bane NOR med Nye Veier, burde man sørget for at Bane NOR faktisk hadde hatt de samme rammebetingelsene som det Nye Veier har hatt – ellers blir sammenlikningen helt meningsløs, sett fra mitt ståsted. Men prosjekt for prosjekt mener jeg at vi har gode prosjektmodeller for å følge opp prosjektene, som jeg var inne på i min korte redegjørelse.

**Magne Rommetveit (A):** Ei rekkje jernbaneprosjekt er anten forseinka eller har store kostnadsaukar – eller begge delar. Til dømes kan ein nemna Follobanen og utbygginga av Østfoldbanen. Kva meiner du er årsaka til dette? Kva gjer de for å få betre kontroll med kostnadane og betre samsvar mellom planar, utbygging og ferdigstilling?

**Gorm Frimannslund:** Sett fra mitt ståsted – og det er for så vidt underbygd av Dovre Group, som gjorde en analyse på bakgrunn av oppdrag fra departementet gitt til direktoratet, som ga oppdraget til Dovre Group – er det gjort vesentlige, hva skal vi si, underestimeringer i arbeidet med å se på hva Østfold-prosjektene faktisk skulle koste. Dette mener vi ligger latent i dagens mo-

dell, ved at man lar én organisasjon gjøre dette overordnet, og så skal en annen organisasjon, med en mengde driftserfaring, komme inn etterpå og finne ut hva det faktisk kommer til å koste. Den modellen mener vi er feil. Man kunne sannsynligvis unngått den typen store utfordringer. Nå ligger noen av disse utredningene tilbake i tid, men sånn er arbeidsdelingen mellom direktoratet og Bane NOR.

Hvis vi ser på Follobane-prosjektet, er det en lang rekke enkelttilfeller som har gjort at vi har kommet dit vi er – bl.a. Condotte-konkursen og kvikkleiresituasjonen – og nå er vi midt i en pandemi, så det får vi heller komme tilbake til. Men det er enkeltstående tilfeller som har gjort dette.

Sist var Oslo Economics inne og gjorde en utredning, som nettopp er ferdig, for å se på hvordan styringen av Follobane-prosjektet er, og vi oppfatter at de sier at vi har en riktig prosjektmodell for den typen prosjekt. Dette er et megaprojekt i norsk sammenheng.

**Møtelederen:** Da går vi videre til Svein Harberg, som stiller spørsmål på vegne av Høyre.

**Svein Harberg (H):** Det er mange utfordringer – det er mye som skal bygges, og mye som skal vedlikeholdes. Jeg skjønner at det kan være krevende både å prioritere og å få dette til å gå rundt. Men det er ting som tyder på at man ligger litt bakpå med å få avtaler på plass – nå tenker jeg mer på private underleverandører. Ser du at dere kunne hatt en større portefølje i gang der, kontinuerlig, for at man fortere kan komme i gang når ting er klart?

**Gorm Frimannslund:** Nå er jo systemet sånn at først bevilges pengene i statsbudsjettet, så er det et tildelingsbrev til direktoratet, så skal direktoratet inngå avtale med oss, og så kan vi gå ut i markedet. Dette blir det litt treghet i systemet av, og Bane NOR kan jo ikke forplikte underleverandører og starte konkurranser før vi i prinsippet er helt sikre på at det kommer en avtale. Så det er en treghet i dette systemet som er noe uheldig, bare for å ha gitt uttrykk for det.

**Møtelederen:** Vi går videre til Fremskrittspartiet. Solveig Horne stiller spørsmål – vær så god.

**Solveig Horne (FrP):** Takk for innledningen.

Vi har i dag tre ulike offentlige organisasjoner som styrer jernbaneprosjektene. De er Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Jeg lurer på: Opplever Bane NOR at mandatet og rollen som Jernbanedirektoratet har, er tydelig og rett? Og har den organiseringen ført til uklare ansvarsforhold som medfører at alle skylder på alle?

**Gorm Frimannslund:** Min oppfatning er at ansvarsforholdene har blitt uklare ved at det er helt tydelig en forventning til Bane NOR at man skal kunne starte opp prosjekter og se prosjekter mer i sammenheng og gjøre mange flere ting selvstendig enn det modellen i dag tillater. Så jeg tror at det partene nå har kommet fram til, nemlig at vi må gjøre dette vesentlig mer overordnet, er riktig vei å gå. Dagens veldig detaljerte modell gjør at Bane NOR holdes ansvarlig for veldig mange ting som Bane NOR egentlig ikke er ansvarlig for. Dette blir utydelig for våre omgivelser. Derfor er det viktig for oss å få én stor portefølje for jernbaneinvesteringsprosjektene og driften av jernbanen, så stor som mulig, for at vi skal kunne ha et nødvendig handlingsrom.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Takk for innleiinga.

Jernbaneforbundet var innom at dei meinte at Spordrift vart starta opp altfor fort, og at dette har gått fort. Det viser seg òg at det har vore ein stor kostnadsauke frå 2018 til 2019. Kva konkrete planar hadde Bane NOR for å oppnå auka lønsemd ved danninga av Spordrift?

**Gorm Frimannslund:** Det som ligger inne i jernbanereformen, er at gjennom å konkurranseutsette drift og vedlikehold vil, som jeg sa, presumptivt et marked sørge for at man hele tiden får det laveste anbudet. Nå eier jo ikke Bane NOR Spordrift lenger, men det vi så, i hvert fall fram til mitt siste styremøte, er at Spordrift har jobbet veldig effektivt med å effektivisere egen drift og forberede seg på konkurranseutsetting. Så der er det gjort et betydelig arbeid.

Det vi fikk, spesielt i 2019, var en god del høyere administrasjonskostnader ved at vi måtte gjøre en kraftinnsats for å forberede Spordrift, og Bane NOR, for den konkurranseutsettingen som er en del av jernbanereformen. Så det er den direkte bakgrunnen for det.

**Møtelederen:** Da går vi videre til Sosialistisk Venstreparti. Freddy André Øvstegård – vær så god.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Takk for innledningen.

Bane NOR er ett av etter hvert mange selskaper innen jernbanen, så jeg lurte på om du kunne si noe om hvor mye ressurser du opplever går til dialogen, inngåelser av avtaler, koordinering, bestillinger, kontroll og rapportering mellom de ulike virksomhetene. Bare ett eksempel er Spordrift, som du nevnte har fått noen administrative merkostnader, i opprettelsen av det. Det er bare ett av mange nye selskaper som opererer i jernbanen.

**Gorm Frimannslund:** Sett fra mitt ståsted opplever jeg at de administrative kostnadene som har kommet ved etableringen av Spordrift, er mer forbigående i sin karakter, for Spordrift har tilpasset sin virksomhet egentlig fra første stund. De bare overtok akkurat de administrative personene de trengte for akkurat den virksomheten, og så er det på Bane NORs side at vi er nødt til å gjøre tilpasninger i vår administrasjon, som delvis allerede er gjort.

Når det gjelder kostnader ved å ha denne modellen, er det klart at når vi har en veldig stor grad av detaljstyring mellom oss og Jernbanedirektoratet, mener jeg det skaper en unødvendig, uhensiktsmessig kostnad, ved at man får for mye dobbeltarbeid, i to organisasjoner.

**Møtelederen:** Ulf Isak Leirstein – vær så god.

**Ulf Isak Leirstein (uavh):** Takk til Bane NORs direktør for innledningen.

Selv bor jeg i Moss. Her holder Bane NOR på med å bygge ny jernbane. Lenge etter at man har satt i gang, ser man nå med grunnundersøkelser i ettertid at nå vil det mest sannsynlig bli en voldsom kostnadsøkning og ikke minst også usikkerhet blant en del innbyggere. Noe av Riksrevisjonens argumenter og kritikk her går nettopp på den voldsomme kostnadsøkningen vi ser i flere prosjekter. Da er spørsmålet mitt til Bane NOR: Er man fornøyd med hvordan man har kontroll på disse prosjektene, sett i lys av f.eks. prosjektet i Moss?

**Gorm Frimannslund:** Da må jeg bare si med en gang at den situasjonen vi er kommet opp i i Moss, er vi selvfølgelig ikke fornøyd med. Det er ikke bra. Vi hadde gjort grunnundersøkelser, vi visste at det var kvikkleire, og det var igangsatt tiltak for det, men det var vesentlig mer kvikkleire enn det vi hadde greid å oppdage. Vi har satt i gang en egen undersøkelse for å finne ut av hvordan i alle dager vi ikke oppdaget det totale bildet, kan en si, i Moss. Det må jeg si er en situasjon som vi absolutt ikke ønsker å komme opp i en gang til, og som burde vært unngått. Så definitivt tar jeg selvkritikk på det.

**Møtelederen:** Da har vi kommet igjennom den første runden og fortsetter. De som har tegnet seg så langt, er saksordfører Rommetveit, Svein Harberg og Nils T. Bjørke. Rommetveit – vær så god.

**Magne Rommetveit (A):** Eg har eit spørsmål som eigentleg er tre spørsmål, men det kan kanskje nesten vera same svaret.

Jernbaneforbundet skildra jernbanen som eit urverk. Er dette ei skildring som Bane NOR kjenner seg igjen i? Vert Bane NOR styrt av heilskaplege målsetjingar eller av spesifiserte avtalar og oppdrag, og kva er

eventuelt dei viktigaste i kvardagen din? Bidrar eventuelt avtalar og oppdrag til heilskapen på ein god måte, eller kan det verta opplevd som motsetningsfylt?

**Gorm Frimannslund:** Jeg er helt enig i at jernbanen er et urverk. Alt henger sammen med alt. Det er veldig integrert tidstabellarbeid – altså spor er ganske stivt. Så Jane har helt rett i sin beskrivelse.

Det er slik at det er Bane NOR som styrer den daglige trafikken. Vi har togledersentralene og sportilgangsavtale med togselskapene. Min opplevelse er at enkeltstående avtaler som styrer akkurat hva som skal bygges ut, ikke er hensiktsmessig i den totalvurderingen, hvor man egentlig må sitte tett på togselskaper som kunder. Så svaret er ja, det er et tett integrert system, og da må det også virke på den måten.

**Møtelederen:** Svein Harberg – vær så god.

**Svein Harberg (H):** Vi hadde en spørsmålsrunde med forbundslederen i Norsk Jernbaneforbund om å bli hørt og ha dialog når utfordringer blir tatt opp, og spesielt når det gjaldt fra Bane NOR og til de andre i trekanten. Da opplevde jeg at det var meldt tilbake at kanskje spesielt mot direktoratet manglet den dialogen, en fikk ikke god nok anledning til å gjøre hverandre gode. I tillegg var det vel en kommentar om at sjefene i Bane NOR var opptatt av å beholde jobbene sine. Jeg vil tro at du kanskje vil kommentere det.

**Gorm Frimannslund:** Takk for det spørsmålet, det satte jeg pris på. Min opplevelse er at dialogen med Jernbanedirektoratet er god, og Jernbanedirektoratet har veldig mange dyktige medarbeidere. Men modellen er feil, og så lenge modellen er feil, greier vi ikke å gjøre hverandre gode på en god måte. Det blir for tregt system ut av det. Det mener jeg.

Samtidig synes jeg at dialogen med tillitsvalgte osv. er bra i Bane NOR, og jeg opplever at den er bra også i mange andre selskaper. Når denne jernbanereformen er gjennomført på relativt kort tid – bl.a. med utskillelsen av Spordrift, osv. – går det fort for seg. Det er ikke alle som vil være enige til enhver tid, men jeg mener at vi har greid å gjennomføre dette på en best mulig måte gitt den tiden vi faktisk har brukt.

Jeg opplever absolutt ikke, i hvert fall ikke i min ledergruppe, og nå snakker jeg også for min egen del, at det er noen frykt for å miste jobben. Det kan jeg si med hånden på hjertet.

**Møtelederen:** Da er neste Nils T. Bjørke, deretter Freddy André Øvstegård og Magne Rommetveit.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Denne oppsplittinga av jernbanen har ført til mange produktivitetsindikatorar.

Bane NOR spelte inn i Prop. 1 S frå Samferdselsdepartementet at auka vedlikehald er ønskjeleg for å innhenta vedlikehaldsetterslepet, sjølv om dette påverkar produktivitetsindikatorane negativt. Har produktivitetsindikatorane vorte justerte, eller har ein mange indikatorar som faktisk ikkje eigentleg viser kva som hjelper for å betra driftssituasjonen på jernbanen?

**Gorm Frimannslund:** Vi har i dag punktligheit og regularitet som vi følger tett opp. Hver eneste mandag følges det opp i mitt ledermøte. Vi har et vedlikeholdsetterslep som øker. Det betyr at vi kommer til å få dårligere regularitet og punktligheit på sikt. Vi kommer til å måtte bruke mer pengar på feilretting, beredskap og den typen innsatser fordi dette vedlikeholdsetterslepet øker. Så ja, produktivitetsindikatorane kommer til å gå feil vei, og produktivitetsindikatorane er laget ut fra en normalsituasjon hvor du har et – kan du si – minimalt vedlikeholdsetterslep. Da er det du virkelig kan bruke disse indikatorane på en effektiv måte. Men nå er det sånn at forbruket til drift og vedlikehold strengt tatt kommer til å øke hvis vedlikeholdsetterslepet blir værende der det er, eller, sånn som det nå gjør, øker jevnt og trutt.

**Møtelederen:** Da går vi vidare til Freddy André Øvstegård.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Norsk Jernbaneforbund nevnte at vi har et ganske lite jernbanemiljø i Norge, sånn sett at vi har få fagfolk innenfor de forskjellige nisjene. Det er mye teknisk spisskompetanse av forskjellige typer som man er avhengig av for å drive dette urverket. Så har man en modell hvor stadig flere av de oppgavene som før ble gjort i huset, for å si det sånn, i én større virksomhet – og det var Jernbaneverket tilbake i tiden – har blitt satt ut til andre selskaper og kjøpes inn. Ser dere at de forventede markedsmechanismene funker mindre etter hensikten når det er snakk om dette lille jernbanemiljøet med nisjer med kompetanse, som stort sett ofte er de samme menneskene som før var ansatt i huset?

**Gorm Frimannslund:** Vi i Bane NOR har innenfor vår portefølje også Jernbaneskolen, så vi følger tett med på hvor mange som utdannes, hvor mange lærlinger som finnes i systemet, osv. Vi er veldig opptatt av den problemstillingen, og det er en risiko for, når man deler opp i selskaper og jobber med anbud, at man kommer i en situasjon hvor fagkompetansen plutselig kan forringes. Det er derfor vi nå har lagt inn i det første anbudet som skal ut innenfor drift og vedlikehold, som et krav at det skal være virksomhetsoverdragelse. Men vi følger tett med. Det å få en flukt av folk med fagbrev innenfor

jernbaneteknikk er noe vi absolutt ikke ønsker. Og da må vi ha kompensierende tiltak, hvis det skulle innrette. Så langt ser det ut til å være stabilt.

**Møtelederen:** Da er det Rommetveit, vær så god.

**Magne Rommetveit (A):** Takk. Elisabeth Enger har takka nei til å delta på denne høyringa. Har du noka meining om kvifor ho ikkje vil vera med?

**Gorm Frimannslund:** Elisabeth Enger har jeg hatt som min sjef da jeg var i Jernbaneverket, og som kollega i Jernbanedirektoratet. Det er en meget dyktig person. Jeg vet ikke hvorfor hun ikke ønsket å delta, så det må dere nesten spørre henne om.

**Møtelederen:** Det får vi da ikke gjort. Neste spørsmål kommer fra Nils T. Bjørke.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Eg vil fylgja opp litt dette med produktivitetsindikatorane, for du seier at dei vil verta påverka negativt. Men er det ikkje noko feil med indikatorane når ein veit at ein faktisk er nøydd til å handtera dette på ein annan måte? Burde ikkje dei verta endra då? Når det gjeld indikatorane for driftsstabilitet òg, har jo de påpeika at det er mange forhold der som ligg utanfor dykkar moglegheit for påverknad. Er det ikkje noko feil med indikatorane?

**Gorm Frimannslund:** Vi har veldig mange ulike indikatorer, vi måler jo hele tiden på samtlige feilkoder som vi rapporterer til direktoratet hvert tertial. Så vi har veldig mange indikatorer, som gir ulike typer svar. Men utfordringen er hvis du har en feilretting og beredskap som blir nesten å sammenligne med, hva skal man kalle det for noe, et brannvesen, at hvis du får stadig flere branner hele tiden, er det veldig vanskelig å måle produktivitet på de brannfolkene som rykker ut. Vi sliter med akkurat den delen av det. Når det gjelder effektivitet og dette med kostnader per investeringsprosjekt osv., er det mye lettere å følge med. Vi kommer jo til å sette disse ti – skal vi si – anbudsområdene opp mot hverandre og måle. Det vil gi oss nyttig informasjon. Det er vi i stand til fra og med fra inneværende år. Så det starter vi med i løpet av våren. Takk.

**Møtelederen:** Da er det Harberg, så Horne, og deretter har jeg tegnet meg selv, hvis det blir tid.

**Svein Harberg (H):** Takk. Vedlikeholdsetterslep – der snakker dere jo om tall på noen-og-tjue milliarder kroner. Det ideelle ville jo være null, men jeg tror ikke det er noe reelt mål å jobbe etter. Kunne du si litt om hva som ville være godt å leve med når det gjelder det – om du kan anslå noe på det?

**Gorm Frimannslund:** Ideelt sett burde det jo vært ned mot null, men et vedlikeholdsetterslep oppfatter jeg at vi kommer til å ha, men vi måtte vært nede på noen få milliarder hvis det skal ned på et hensiktsmessig nivå. Men eksakt nivå, der har ikke jeg noe regnestykke hvor det blir to streker under svaret. Det jeg helt sikkert kan si, er at dette går ikke veldig mye lenger, sånn som det holder på nå. Takk.

**Møtelederen:** Da er det Horne.

**Solveig Horne (FrP):** Takk, leder. Jeg vil tilbake igjen til det svaret som du ga meg på mitt spørsmål, for du sa at dagens organisering var uheldig. Men kan du utdype litt mer, er det mandatet og rollen som Jernbanedirektoratet har, som ikke er rett eller tydelig, og opplever Bane NOR at det er grensesnittet mellom Bane NORs styre og Jernbanedirektoratets ledelse som ikke er tydelig nok?

**Gorm Frimannslund:** Jeg mener at det avtaleregimet hvor man skal få enkeltavtaler med en rett og plikt til å gjennomføre, med relativt detaljerte beskrivelser av hva som skal utføres, ikke innebærer at man alltid prioriterer de riktige prosjektene, og ikke nødvendigvis gjør det riktig innenfor det enkelte prosjektet, og at en mye mer fleksibel modell der hadde gitt mer jernbane for pengene. Så det er den delen som jeg er mest opptatt av. Men hele designet her er feil, og vi greide jo ikke å forutse det helt. Det var feil helt fra starten av da direktoratet og Bane NOR startet på sin ferd i 2017, men det ble tydeligere og tydeligere underveis og har blitt adressert en del ganger i løpet av denne tiden. Takk.

**Møtelederen:** Da er det ikke andre som har tegnet seg, men da varslet jeg at jeg kanskje hadde spørsmål selv.

Både du og Jane B. Sæthre har beskrevet jernbanesektoren som et urverk. Det er dere enige om. Og det er jo kjennetegnet ved mange små tannhjul som skal arbeide sammen for å vise riktig tid. Da sitter jeg med spørsmålet: Er det mer eller mindre sannsynlighet for at en får urverket til å fungere dersom en bestemmer seg for at det skal være forskjellig eier til det enkelte tannhjul, og at de må forhandle seg imellom for å bli enige om når de skal gripe inn i hverandre?

**Gorm Frimannslund:** Min opplevelse er at når du har – hva skal man si – et monopol, altså du har en situasjon mellom to parter hvor den ene dikterer hva den andre gjør, så blir ikke det heldig på sikt. Derfor mener jeg med tanke på det å få tannhjulene til å gli, at man risikerer at tannhjulene plutselig står ute av posisjon eller ikke går helt ideelt i hverandre. Bane NOR har altså det overordnede ansvaret for at togene går på tid, det er

vi som forteller togselskapene – eller togselskapene søker oss om ruteleier, og så gir vi dem ruteleier, ikke sant, vi har denne koordinerende jobben. Da ønsker jeg at Bane NOR skal ha muligheter for å ta denne jobben også for å få dette til å henge sammen med de investeringsprosjektene som er nødvendig å gjennomføre for å få økt kapasitet ut til togpassasjerene. Så ja, det er et urverk, og ja, jeg mener Bane NOR bør ha en mer sentral rolle i den delen.

**Møtelederen:** Da tror jeg vi har kommet gjennom alle dem som har tegnet seg til spørsmål, og da får du til slutt anledning til, hvis du ønsker det, å gi ytterligere kommentarer eller meddele andre ting du ønsker, til komiteen – inntil 5 minutter.

**Gorm Frimannslund:** Tusen takk for alle de gode spørsmålene. Jeg har fått sagt veldig mye i løpet av denne runden, og vi har fått belyst sakene på mange måter. Jeg vil bare stresser noen få ting. Det ene er at bevilgningene til jernbanen må tilpasses sånn at vedlikeholdsetterslepet kan bygges ned, og at vi faktisk kan nå realistiske mål for punktlighet og regularitet. Og så er det veldig viktig for oss at det etableres nødvendige rammebetingelser sånn at prosjektene kan styres på en mer hensiktsmessig måte, hvor prosjektene blir sett på som én portefølje og måles opp mot ønsket effekt. Da er det mye lettere å holde Bane NOR ansvarlig. Og så er det viktig at KVVU-er og KS1-er og KS2-er gjøres av samme organisasjon. Da er det også lettere å holde én organisasjon ansvarlig.

Så er vi i en situasjon som vi ikke har vært så mye innom, hvor Bane NOR ønsker noe mer likviditetsreserve, sånn at man faktisk ikke får store innslag rett inn i statsbudsjettet hver gang vi har en utfordring, men kan jevne dette mer ut over tid og prosjekter.

Så vil jeg helt til slutt si at vi har en organisasjon i god utvikling. Det er tydelige mål og tiltak for økt profesjonalisering og markedsorientering av Bane NOR. Vi er i gang med den reisen. Organisasjonen utvikler seg, og det er et stort engasjement i organisasjonen, så jeg synes totalt sett at Bane NOR er på riktig vei. Med det ønsker jeg å takke for oppmerksomheten.

**Møtelederen:** Da sier vi takk til deg for ditt bidrag til vårt arbeid med rapporten. Vi tar pause i høringen fram til kl. 10.35.

Høringen ble avbrutt kl. 10.22.

-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 10.35.

*Høring med tidligere samferdselsminister  
Ketil Solvik-Olsen*

**Møtelederen:** Da er vi klare til å starte opp igjen, og da ønsker jeg velkommen til tidligere samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen. Som kjent får du først 5 minutter til en innledning, og så blir det en 25-minutters spørsmålsrunde etterpå. Helt til slutt får du anledning til å komme med ytterligere innspill hvis du ønsker det.

Når det er 30 sekunder igjen av taletida, gjør jeg oppmerksom på at vi nærmer oss slutten av rutetabelen.

Tidligere statsråd Solvik-Olsen – vær så god.

**Ketil Solvik-Olsen:** Tusen takk for det, ærede komité.

Dette er en viktig høring. Jernbanen er en sentral del av vår infrastruktur, og for alle som er opptatt av god mobilitet, er det viktig å tenke på helheten.

Min rolle i dette var som samferdselsminister fra 2013 til 2018. Jeg var med i en regjering som hadde som ett av sine hovedpunkter at vi skulle bygge landet. Jeg hadde selv gått til valg på at vi skulle oppgradere infrastrukturen, vedlikeholde det vi har, utvide kapasitet der det trengtes, og ikke minst redusere reisetid der det var stort potensial. Når det gjelder jernbanen, var målsettingen at vi skulle få flere til å reise med den og være mer fornøyd, og få en bedre jernbane som spesielt kunne avlaste i rushtiden inn og ut av store byer og tettsteder. I tillegg ville en ha mer gods på jernbane.

Vi visste at det ville være en stor oppgave å få til dette, fordi jernbanen hadde vært stemoderlig behandlet i mange tiår, noe også Jernbaneforbundet har bekreftet tidligere i dag. Det var økende forfall på infrastrukturen, og jeg må innrømme at selv om jeg ikke stemte på tidligere statsråder, hadde jeg sympati med dem når de gang på gang, vinter etter vinter, måtte stå på Oslo S og forklare hvorfor jernbanen enda et år nærmest kollapset. Et enormt etterslep i vedlikehold ga en rekke driftsavbrudd og dårlig omdømme for alle involverte, og jeg syntes det var bekymringsfullt at nettopp til tross for så mye problemer viste ikke vedlikeholdsatsingen så veldig stor økning. Det var mye brannslukking, men veldig lite langsiktig tenkning.

Det andre jeg syntes var bekymringsfullt for jernbanen, var enorme, ukommuniserte politiske ambisjoner om å bygge nytt, men veldig dårlige planleggingsressurser i jernbanen. Det var åpenbart et stort avvik mellom hvor mye penger som ble bevilget for å planlegge et prosjekt i detalj, sammenlignet med hvilke forventninger som ble skapt. Det gjorde også at grunnlaget for å få store kostnadsprekker var stort, fordi veldig mange prosjekter ble kommunisert ut basert på forventet

gjennomsnitt i kilometerkostnader, framfor at en faktisk hadde gjort skikkelig grunnarbeid i de aktuelle områdene. Det ser vi bl.a. på Østfoldbanen, der en ikke hadde gjort grunnboringer, men likevel hadde gjort anslag over hvor mye kvikkleire som var der.

I tillegg gjorde manglende planleggingskapasitet at en også hadde dårlig oversikt over helheten. Dette gjør at en ikke nødvendigvis bygger ut i riktig rekkefølge, men mer etter når ting er blitt lovet politisk. Så for vår del handlet dette om å øke bevilgningene til infrastrukturen i seg selv, men også om å styrke organisasjonen så den kunne tenke mer langsiktig på jernbanen.

Det tredje momentet – som gjerne er mer relevant for denne høringen, fordi det handler om Bane NORs måloppnåelse – handler om organisering av ansvar og oppgaver. Under statsråd Meltveit Kleppa ble det igangsatt en grundig evaluering av jernbanesektoren, og i det arbeidet var det tung norsk fagkompetanse inne. Den rapporten anbefalte til dels store justeringer i måten en organiserte jernbanen på. Dessverre lot den daværende regjeringen dette bli liggende – de tok ikke med seg de faglige anbefalingene. Men det arbeidet satte vi i gang med.

I tillegg så vi til erfaringer fra utlandet. Det er mange steder en har organisert jernbanen ulikt. Jeg var i Sveits, Sverige, Østerrike, Tyskland og England for å se på hva de hadde fått til og ikke fått til, og det er ikke noen tvil om at mange av disse landene har ulike modeller. Vi ønsket å hente det beste og tilpasse det en norsk jernbane. For eksempel er Sveits en viktig inspirasjonskilde til Jernbanedirektoratet, med en langsiktig, strategisk organisering som tenker helhet. Bane NOR fikk derimot alt ansvaret for selve infrastrukturen. Det fant jeg spesielt nødvendig etter å ha besøkt en rekke norske jernbaneprosjekter og jernbanestasjoner. Jeg husker at da jeg var på Klepp stasjon på Jæren, var Jernbaneverket der og skulle vise fram at de bygde et nytt venteskur. Da jeg så pekte på stasjonsbygningen, som også står på stasjonsområdet, fikk jeg beskjed om at nei, den tilhørte NSB, og den var blitt leid ut til en frimenighet, så den kunne ikke brukes til jernbaneformål akkurat da.

For meg er det ganske tydelig at selv om en oppfattet at en hadde én jernbane, var det ulike enheter som hadde ulikt ansvar og tenkte på sin egen økonomi i stedet for på jernbanen som helhet. Det var for meg i seg selv en bekreftelse på at ting burde endres. En hadde også det med togmateriell, der NSB, som var det store togselskapet, styrte sin vognpark, mens Flytoget, som også er en egen aktør, styrte sin. Da er det bedre at det blir samlet på ett sted og i norske tog. Så det var mange aktører før også, men med et oppsplittet ansvar. Vi ønsket å samle det.

Vi skal også huske at Entur er et resultat av jernbanereformen, og de «server» nå hele kollektivsektoren i stedet for bare én jernbaneaktør.

Det er mange ting som kanskje burde ha truffet planken bedre. Bane NOR har selv påpekt dette med porteføljestyling. Jeg er enig i at der burde vi i enda større grad ha brukt Nye Veier-modellen, og det er noe jeg ser regjeringen er i gang med.

**Møtelederen:** Takk skal du ha for innledningen så langt. Da går vi over til en åpen spørsmålsrunde, begrenset til 25 min. Vi starter med sakens ordfører, som er Magne Rommetveit, og Rommetveit kan stille inntil to spørsmål. Vær så god.

**Magne Rommetveit (A):** Mange takk for innleiinga. Regjeringa har brukt 1,3 mrd. kr på jernbanereforma. Så langt er det god grunn til å stilla spørsmål om det har vorte betre. Det er òg tydeleg av Riksrevisjonens rapport at Bane NOR sjølv ikkje har verktøy for å måla produktiviteten. Då de innførte jernbanereforma – når venta de at denne reforma skulle verta lønsam? Eller sagt på ein annan måte: Når venta du at desse 1,3 mrd. kr skulle vera tente inn?

**Ketil Solvik-Olsen:** Når representanten Rommetveit peker på 1,3 mrd. kr, er det totalkostnaden for hele reformen, sånn jeg har oppfattet det. Nå sitter ikke jeg på innsiden i noe departement e.l., så jeg har ikke kilde-dokumentet tilgjengelig, naturlig nok. Men hvis en ser på totale besparelser fra jernbanereformen, er de pengene allerede blitt tjent inn. Hvis en ser på anbudene som har gått på togpakkene, vet vi at vi har spart mer enn de 1,3 mrd. kr som hele reformen kostet. I tillegg er det viktig at mye av utgiftene i reformen gjelder ting en burde gjort uansett, hvis en ønsket å gjøre forbedringer i organiseringen.

**Magne Rommetveit (A):** Kritikken frå Riksrevisjonen rettar seg særleg mot manglande system for å måla produktiviteten og manglande kontroll med kostnadene i store investeringar. Eg lurar på korleis jernbanereforma var meint å møta behovet for kostnadskontroll, og korleis ho skulle sikra produktiviteten i sektoren. Vidare er det fint viss du òg seier noko om korleis departementet arbeidde for å sikra gode system for å måla produktiviteten i Bane NOR og kontrollen med kostnadene i dei store investeringane.

**Ketil Solvik-Olsen:** Det er et veldig stort spørsmål, som jeg skal prøve å svare kort på. Kostnadskontroll og det å få mer for pengene var jo et av hovedmålene med å gjøre disse endringene. Det handlet bl.a. om å samle ansvaret. I stedet for, som nevnt, at NSB hadde ansvaret for litt av infrastrukturen og Jernbaneverket hadde an-

svaret for andre deler av infrastrukturen, og en måtte ha dobbelt opp med folk for å følge opp vedlikehold o.l., fikk en samlet alt hos Bane NOR. Det er en av de store tingene.

En annen ting er å sørge for at en får samlet kompetansen. Det gjør en også innenfor Bane NOR. Jeg merker meg at Gorm Frimannslund selv har påpekt at hvert prosjekt tidligere var en egen enhet i Jernbaneverket, med eget styre o.l. og liten samhandling på tvers av de ulike prosjektene. Nå har en en divisjonsstyring, som gjør at en får samlet kompetanse som kan de ulike tingene og kan bruke den mer inn i ulike prosjekter. Det gjør jo at den kompetansen en besitter, når bredere ut, og over tid vil det gi en effekt. Nå er det ikke sånn at alle vedtak som ble gjort i jernbanereformen, ble igangsatt den første dagen. Det var veldig viktig at vi behandlet de ansatte skikkelig. Det har også Jernbaneforbundet påpekt, at dette ikke skulle være en reform der en primært sparte penger ved å betale folk mindre og ta pensjonen deres, men at en skulle få ut synergieffektene. Det betyr at det var en del grep som kunne igangsettes ganske raskt, mens det også var en del grep som det har tatt mye lenger tid å komme i gang med, og der resultatene også vil utebli.

Det en i ettertid gjerne kan si at burde vært gjort tidligere, er jo å se på Nye Veier-modellen, der Bane NOR skulle fått enda større autonomi til å prioritere innenfor en portefølje, og Jernbanedirektoratet burde vært en enda tydeligere strategisk aktør, som kanskje ikke skulle gjort tallberegninger i det hele tatt, men bare bestilt dem fra Bane NOR. Det får, i hvert fall etter min vurdering fra utsiden, være en lærdom at Nye Veier-modellen er en kjempesuksess som bør inspirere til at mer av offentlig sektor som leverer tjenesteproduksjon og anleggproduksjon, får frihet innenfor politisk gitte rammer til å gjøre gode prioriteringer.

**Møtelederen:** Da går vi videre til Svein Harberg, som stiller et spørsmål på vegne av Høyre. Vær så god.

**Svein Harberg (H):** Takk, komitéleder, og takk til Solvik-Olsen for innledning og svar så langt. Jeg lurar på om du kunne kommentere ut fra ditt ståsted – med historien fra før det var omlegging, i hvert fall fra begynnelsen av omleggingen – hvorfor vi nå sitter med et så stort vedlikeholdsetterslep, altså på i overkant av 20 mrd. kr. Det er noen som konkluderer med at det er på grunn av f.eks. omleggingen, men hva er din tanke rundt det?

**Ketil Solvik-Olsen:** Når en skal diskutere både store organisasjoner og andre samfunnsutfordringer, er det for det første viktig å få øyeblikksbildet: Er ting bra eller ikke? Men en annen ting er også å stille spørsmål-



let: Har ting blitt bedre enn de var, eller går det i feil retning?

Jeg synes enkelte av debattene som handler om jernbanen, gir inntrykk av at alt var veldig bra før, og så har en fått problemer først i det siste. Men faktumet er jo det motsatte. Jeg vet at folks tilfredshet med jernbanen har steget gradvis. Ja, det har gått litt opp og ned, men den generelle trenden er en forbedring. Det er langt flere avganger på jernbanen nå enn det var før. Det betyr også at slitasjen blir større.

Det i seg selv er kanskje ikke et problem, men det betyr at når en har en jernbane som ikke har fått økt kapasiteten, men en allikevel har flere avganger, blir marginene mellom togene mindre. Det betyr at hvis det blir en forsinkelse eller et problem med én avgang, forskyver det på en måte problemene i mye større grad nå enn før. Da en hadde mer tid mellom avgangene fordi det var færre avganger, kunne en ha betydelige forsinkelser på én avgang uten at det fikk konsekvenser for den neste, for den kom så mye senere uansett.

Det er jo også det Riksrevisjonen påpeker – at mye av utfordringen her skyldes en økt belastning på jernbanen, noe som gjør at en ikke får tatt inn så mye av vedlikeholdsetterslepet som en skulle. Men bevilgningene er jo økt, og sånn sett er det egentlig oppsiktsvekkende bra at Bane NOR har sørget for at oppetiden ikke går betydelig ned, når en vet hvordan belastningen på jernbanen har gått betydelig opp.

Det andre poenget jeg vil ta opp, er: En har jo også lest i de tidligere revisjonene fra Riksrevisjonen, fra 2017 og 2012. Da ser en at problemene faktisk var mye større. Spesielt 2012-revisjonen hadde enormt mye påpekning av mangler for perioden som var fra 2006 og fram mot 2012. Der påpekte en hvordan en nesten fullstendig manglet dokumentasjon på hvordan jernbanen var, det var dårlig koordinering av prosjektene, det var betydelig mangel på vedlikehold, det var for mye nedetid. For å sitere Aftenposten er denne riksrevisjonsrapporten som kontrollkomiteen nå diskuterer, betydelig mildere i sin kritikk enn noen gang før. Det tyder på at ting går i riktig retning i det lange løp, selv om en ikke er i mål.

Spørsmålet da er jo: Har en igangsatt nødvendige tiltak for å klare å rette opp de problemene Riksrevisjonen nå påpeker? Selv om jeg ikke sitter i regjering eller mitt parti representerer regjeringen, ser jeg at regjeringen har påpekt f.eks. dette med porteføljestyring og å kunne gi Bane NOR enda bedre verktøy og større frihet til å prioritere det som haster mest.

**Møtelederen:** Da går vi til Fremskrittspartiet og Solveig Horne. Vær så god.

**Solveig Horne (FrP):** Takk skal du ha, leder, og takk til Solvik-Olsen. Det er jo sant som du sier, at det har vært en formidabel økning i jernbanesektoren, spesielt til vedlikehold, noe som også var veldig nødvendig.

Men i høringen vi har i dag, har det vært flere som sier at dagens organisering er uheldig. Bane NOR er blitt holdt ansvarlig for ting de liksom ikke har kontroll over, det blir brukt for mye midler til drift, altså til å snakke sammen, og Jernbanedirektoratet er blitt en bremsekloss.

Når du ser rapporten i dag, som er mildere i kritikken enn den som var før, kunne du sagt om du mener vi har lyktes med denne reformen, eller hvis du skulle gjort dette på nytt igjen, om du ville gjort det annerledes? Du har vært inne på Nye Veier – kunne du sagt om du mener vi skulle gått direkte på Nye Veier-modellen i stedet for den reformen vi har nå, og litt om dagens organisering?

**Ketil Solvik-Olsen:** Jeg mener at ting er blitt betydelig bedre enn de var, men det er ingen tvil om at det fortsatt er store mangler i jernbanen. Spørsmålet er likevel: Har ting gått i riktig retning, eller ikke? Slik jeg ser bildet, er det ingen tvil om at ting har gått i riktig retning.

Det betyr likevel ikke at en treffer blink hver gang en prøver seg på noe nytt. Når en ser på hvor mange tusen mennesker som er involvert i jernbanen, ser en hvor viktig det er at en har en strategi – det er det ene. Det andre er at en har en kultur der en sørger for at folk blir fortrolige med oppgavene sine. Der går noen steder ting raskere enn andre steder. Når jeg ser tilbake, litt som jeg forsøkte å nevne også i forrige svar, tror jeg nok at en skulle ha vært enda tydeligere på at Jernbanedirektoratet på en måte skal være sveitserne i systemet – de skal tenke langsiktig på hva vi vil med jernbanen, ha det overordnede koordineringsansvaret og bestille de riktige tingene – mens Bane NOR kanskje skal få enda mer ansvar for å gjøre all talknusingen og heller levere tallene til Jernbanedirektoratet, framfor at direktoratet selv sitter og skal ha sin egen kalkulator. Det er viktig at den regnekompetansen sitter ett sted. Det ansvarliggjør også dem som gjør regnestykkene, i stedet for at en kan skylde på hverandre.

Vi burde ha sørget for at Bane NOR hadde enda større grad av frihet til å gjøre sine prioriteringer innenfor politisk oppsatte rammer. Noe av den store suksessen med Nye Veier, men også med OPS-prosjektene som Statens vegvesen har gjort, er nettopp at en får en overordnet politisk bestilling, og så får en stor faglig frihet til selv å løse oppgaven – men med en klar forventning om at en ikke får mer penger hvis en gjør det dyrere. Ergo må en også prioritere. Men det vi ser, er at når det ansvaret legges på fagfolkene i en etat eller i et

statlig selskap, evner de å gjøre det. Nye Veier har spart samfunnet for rundt 30 mrd. kr i utgifter, i tillegg til at nytteverdien av prosjektene de har bygd og planlegger, vil øke med rundt 30 mrd. kr – altså en sum på 60 mrd. kr. OPS-prosjektene viser jo også milliardbesparelser. Jeg har stor tro på at Bane NOR ville kunne ha vist det samme hvis de hadde fått sjansen.

Hvorfor ble det ikke sånn fra første runde? Vel, til alle som husker Gorm Frimannslunds prøveballonger i mediene: Han hadde kronikker og lignende der han selv mente at vi kanskje burde ha tenkt Intercity litt annerledes og bygd flere krysningsspor i stedet for dobbeltspor helt fram, og at en da raskere kunne ha fått gevinstene med flere avganger fra ytre Intercity. En vet at politisk ble dette mer eller mindre halshugd i stortingsdebatter, for Bane NOR skulle ikke sitte og gjøre sine egne vurderinger av dette, selv om det altså var fagfolkene som gjorde sine vurderinger. Da er det ikke rart at Bane NOR trekker inn litt av sin innovasjonsevne, når en ser på det politiske ønsket om fortsatt å detaljstyre for mye på ett og ett prosjekt, framfor å la fagfolkene få løse oppgavene best mulig innenfor gitte rammer.

**Møtelederen:** Nils T. Bjørke stiller spørsmål på vegne av Senterpartiet – vær så god.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Takk for innleiinga.

Ut frå kva den tidlegare statsråden seier no, er det litt overraskande at de før valde ein modell der Jernbanedirektoratet har ansvar for KS1, mens Bane NOR har KS2 og gjennomføring av prosjekt. Så kom Innst. 47 S frå kontroll- og konstitusjonskomiteen i 2016–2017, der det vart understreka at «det ved oppstart av Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF fra starten av må etableres bedre rutiner for datainnhenting og -behandling, at resultatmålbarhet sikres». Vart dette fylgt opp?

**Ketil Solvik-Olsen:** For å ta det siste først, hvis jeg oppfattet spørsmålet riktig: Det å ha bedre data om jernbanen var en av de viktigste tingene vi grep fatt i, også før reformen ble et faktum. Det vi opplevde, var at på veldig mange jernbanestrekninger satt kunnskapen om den lokale strekningen i hodet på den lokale operatøren. Det betyr at når vedkommende pensjonerte seg, var det veldig lite dokumentasjon som kunne gjenbrukes, og det var i hvert fall veldig lite som kunne brukes til en helhetlig koordinering.

Ut fra det jeg leser og hører fra Bane NOR, oppfatter jeg det slik at den jobben nå er gjort – at en har fått samlet informasjon som gjør at en også mye bedre vet hva som er av ressurser, hva som er av materiell, og hva som er av utstyr. Da får en bedre kartlagt hvor slitt det er, og når det må byttes ut. Når en ser på det jernbanen har

gjort med hensyn til å kunne drive preventivt vedlikehold, er det en veldig viktig jobb å kunne digitalisere mer av tjenestene sånn at en nå mer kan forutse når en sporveksler blir dårlig, og fikse den før togene står som følge av det.

Vi skal også huske at jeg brukte mye tid som statsråd på å reise rundt i Norge, både på veien, i lufta, på sjøen og ikke minst på jernbanen, og – og dette var for meg surrealistisk – da jeg fikk være med i lokomotivet fra Bodø til Trondheim og sitte framme og se på hvordan en sto med flagg for å signalisere om toget kunne fortsette på sporet eller måtte stoppe, følte jeg at jeg var satt tilbake til 1950-tallet og ikke befant meg i 2018. For meg er det en helt surrealistisk tilnærming at vi ikke har bedre signalanlegg. Det gjelder også noe av det som Bane NOR sliter med, at de rett og slett har en jernbane som har vært stemoderlig behandlet lenge, noe som gjør at de ikke hadde det tekniske utstyret de trengte. Men nå har en i hvert fall kartlagt hva situasjonen er, og dermed vil en bedre kunne håndtere den.

Til det første spørsmålet, om hvorfor en beholdt KS1 i Jernbanedirektoratet og KS2 i Bane NOR: I ettertid mener jeg at det viktigste her er hva slags tallgrunnlag en har, og det å samle det ansvaret mener jeg er riktig. Det var også litt av den diskusjonen og det dilemmaet vi holdt på med da vi jobbet med Nye Veier: Når skulle de overta ansvaret fra Statens vegvesen, som da var det eksisterende organet som gjorde KS-prosessen? Når burde Nye Veier få det, med tanke på at de var en ny organisasjon som kanskje ikke hadde all kompetansen på plass fra dag én? Erfaringene nå tilsier at alt som Nye Veier har ansvar for, bør Nye Veier ha ansvar for fra dag én. Alt som Vegvesenet har ansvar for, bør de ha ansvar for fra dag én. Det samme bør gjelde Bane NOR. Jernbanedirektoratet må da være veldig tydelige i sine bestillinger og etterspørre dokumentasjon. Så må Jernbanedirektoratet, som er den statlige aktøren som skal koordinere jernbanen, kunne få det tallgrunnlaget de trenger, og det bør kanskje være slik at Bane NOR sitter og regner på det.

Hvorfor gjorde vi ikke det fra dag én? Jo, rett og slett fordi Jernbanedirektoratet tross alt er politisk styrt. Bane NOR er et statlig selskap, men det styres gjennom et styre. Da var det i hvert fall en slags risikoreduksjon i at Jernbanedirektoratet hadde førstehåndsansvaret tidlig i prosessene, og da kunne en håndtere det politisk mye mer direkte enn om en la det ansvaret til Bane NOR. Erfaringene nå tilsier at vi nok burde ha gitt det ansvaret til Bane NOR fra dag én, når vi ser hvor godt Nye Veier har håndtert nettopp den typen ansvar.

**Møtelederen:** Da er det Freddy André Øvstegård som stiller spørsmål på vegne av SV – vær så god.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Takk til Solvik-Olsen for en nyttig innledning.

I flere av svarene dine har du vært inne på dette med om ting går riktig vei eller ikke, når man ser på utviklingen over tid. Så er det to funn i denne rapporten som jeg lurte på om du ville kommentere. Vi har snakket mye om vedlikeholdsetterslep – at det er stort, og at det er et problem, og det er alle enige om. Men Riksrevisjonen finner altså at vedlikeholdsetterslepet har økt med om lag 12 pst. siden 2017. I tillegg finner de at en av indikatorene for produktivitet, den som vurderer forholdet mellom drifts- og vedlikeholdskostnader på den ene siden og antall kjørte togkilometer på den andre, har hatt en negativ utvikling etter at Bane NOR ble etablert. Så vedlikeholdsetterslepet øker, og man får færre kjørte togkilometer per krone til drift og vedlikehold. Er dette et tegn på at det er noe med denne reformen som ikke fungerer?

**Ketil Solvik-Olsen:** Det er vel flere argumenter som også må tas med i en sann analyse. Det ene er alderen på det tekniske materiellet. Jeg brukte mye tid på å forstå hvordan en regner vedlikeholdsetterslep. Gjør en det basert på at ting faktisk er utslitt, eller gjør en det basert på en vurdering av hver enkelt komponent eller lignende? Vi vet at i gjennomsnitt kan f.eks. en sporveksler ha en levetid på la oss si 50 år, men det kan bety at den i et sørlandsområde med relativt stabilt vær kan leve i 70 år, mens den i Nord-Norge, med mye snø og – f.eks. hvis den ligger i Bodø – mye salt og sjøsprøyt, kan leve i 30 år.

Men slik jeg oppfatter det, regner Bane NOR fortsatt vedlikeholdsetterslep basert på at hvis en komponent er ment å vare i 50 år, er det ikke forfall på den før den har nådd akkurat 50 år. Da slår det plutselig inn. Når en vet hvordan mye av signalanlegget og strømmettet i Norge ble bygd i store bolker, betyr det at en i en del år kan redusere vedlikeholdsetterslepet ved å holde normalt tempo. Men så når en et gitt år der det ble satt opp veldig mange signalanlegg eller veldig mange strømlinjer, og så hopper plutselig dette tallet for vedlikeholdsbehov kraftig, fordi en stor mengde komponenter nådde akkurat den levetidsalderen som gjør at de etter budsjettene er blitt foreldet.

Derfor må en ta dette med i betraktningen og se på: Er det faktisk utslitt? Noe blir utslitt raskere enn en tror, andre ting varer lenger enn en tror. Spørsmålet er da: Klarer en å måle det på oppetid? Og oppetid må en også vurdere opp mot hvor mange togavganger det er, og hvor mye slitasje som faktisk skjer. Der sier Bane NOR, i hvert fall slik jeg oppfatter det, at hvis en justerer for at det går fryktelig mange flere tog nå enn det gjorde før, er oppetiden noenlunde uendret. Det tyder på at en iso-

lert sett gjør en bedre jobb enn før, men det kommer ikke på samme måte til uttrykk i at forfallet faktisk går ned, fordi det er en del teoretiske tall.

Så er det selvsagt ingen unnskyldning, for over mange år burde en ha sørget for at jernbanevedlikeholdet gjorde at fornyelsen skjedde fortløpende, og at en var mer preventive. Men inntrykket mitt er at det nå er mindre brannslukking i jernbanen, og at det er mer forebygging – men at etterslepet som en startet med, var så enormt etter mange tiår at det fortsatt tar en stund før en har fått det på plass.

**Møtelederen:** Da går vi videre til uavhengig representant Ulf Leirstein – vær så god.

**Ulf Isak Leirstein (uavh):** Takk for det, komitéleder, og takk til tidligere samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen for en god orientering og gode svar.

Basert på den riksrevisjonsrapporten vi har nå, blir det vist spesielt til kostnadsøkningene som en stor utfordring. Jeg tror veldig mange av oss, ikke minst de av oss som bor i Østfold, er ganske oppskjørtet også over mangelen på grunnundersøkelser som har vært i forhold til de kostnadsanslagene som har vært skissert tidligere, og så må man i ettertid komme inn og gjøre nye grunnundersøkelser bl.a.

Du har jo vært litt inne på eventuelle organisatoriske grep, men kunne du utdype litt hvilke eventuelle nye organisatoriske grep som bør gjøres for at man skal prøve å unngå dette i framtiden?

**Ketil Solvik-Olsen:** Takk for det.

Jeg skal love dere at hvis det var én ting som frustrerte meg, var det nettopp det at en fikk beskjed om at et prosjekt koster 5 mrd. kr, så går det ett år, de har fått grønt lys til å sette i gang arbeidet, så begynner de å gjøre grunnboringer, og så begynner de å avklare mye av de tekniske forholdene som ikke har noe med politikk å gjøre, men bare rett og slett hvordan en ingeniør skal bygge dette. Da først får en gått i dybden, får klarhet i hvordan de faktiske forholdene er, og så kommer en tilbake og sier: Oi, nei, det kostet visst 2 mrd. kr mer. Bare se på Østfold- og Akershus-området og det å gå fra at Follobanetunnelen skulle koste 10 mrd. kr, til 20 mrd. kr, til over 30 mrd. kr – det er vanvittig mye penger. Når en ser på det som skjer i Moss, som er Ulf Leirsteins hjemområde, og ser hvordan en plutselig oppdager kvikkleire etter å ha hatt så mange runder – jeg har selv vært i Moss mange ganger for å diskutere konflikten mellom rv.19 og jernbanen, og en får beskjed gang på gang: Nei, sånn ser Moss ut, ferdig med det, så politisk er det ikke noe vi kan gjøre med det. Og så finner en plutselig ut: Oi, det var visst masse kvikkleire. Det samme gjelder ned mot Fredrikstad, der mål-

settingen var å bygge jernbane, og så får en høre at nei, det var noe dypere kvikkleire enn det en trodde.

Som politiker blir en kjempefrustrert, for en må jo anta at dette er ting som jernbanesektoren har fått gjort grundige undersøkelser av i forkant, og at en kan gi oss gode faglige råd. Så må vi gjøre de politiske prioriteringene basert på knappe ressurser – hvor begynner du, og hvor slutter du. Gang på gang opplevde en jo at det en selv hadde ...

**Møtelederen:** Nå må tidligere statsråd snart gå inn for landing, for vi har fremdeles spørsmål igjen, og tida er knapp.

**Ketil Solvik-Olsen:** Jeg skal komme til stasjonen ganske kjapt. Poenget var bare å peke på at politisk kan en gjøre prioriteringer, men en er avhengig av de faglige rådene som en får, basert på hva en tror ting koster. Jernbanesektoren har også åpenbart gjort for mange generelle betraktninger om kilometerkostnader framfor å gi oss spesifikke betraktninger om de konkrete prosjektene.

**Møtelederen:** Da har jeg to på talerlisten etter at vi er ferdig med den første runden. Det går veldig dårlig når det gjelder tid, så vi tar to spørsmål nå før statsråden får anledning til å svare. Det neste svaret går ut over statsrådets mulighet til å ha 5 minutter til slutt. Da starter vi med saksordfører Rommetveit, deretter er det Nils T. Bjørke. Rommetveit først – vær så god.

**Magne Rommetveit (A):** Du sa innleiingsvis, viss eg hørde rett, at toga til både NSB og Flytoget skulle samlast i selskapet Norske tog. Men det gjorde ein ikkje. Flytoget eig vel i dag sine egne tog. Så gjer du eit poeng no av at kritikken frå Riksrevisjonen no er mildare enn det han har vore før, når det har kome saker frå Riksrevisjonen. Meiner du då at me i Stortingets kontrollkomité helst bør vera fornøgde? Me har trass alt ei riksrevisjonssak der det er peika på klare og store avvik, og det er jo ein grunn til at me har høyring her i dag.

**Møtelederen:** Da tar vi også et kort spørsmål fra Bjørke før Solvik-Olsen får anledning til å svare. Vær så god.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Ja takk. Du snakka om at noko av målet med desse omleggingane var å samla kompetanse. No fekk me høyra frå Jernbaneforbundet at det var motsett, det som skjedde, at ein splitta kompetansen på Bane NOR og på Jernbanedirektoratet og ikkje minst då ein starta Spordrift, og at viss ein skal setja ut mange selskap, splittar ein tvert imot eit lite miljø i plassen for å samla det. Kva er di forklaring på at opp-

retting av Spordrift AS bidrog til ein sånn kostnadsauke?

**Møtelederen:** Da gir jeg ordet til Solvik-Olsen, som har 4 minutter både til å besvare spørsmål og til eventuelle tilleggskommentarer til slutt – vær så god.

**Ketil Solvik-Olsen:** Takk for det.

Når det gjelder Norske tog, som representanten Rommetveit spør om, er det riktig at per i dag er det ikke samlet, men målsettingen på sikt er at det skal samles. Det handler litt om respekt for at Flytoget var i gang med en fornyelsesprosess, og det var mye diskusjon om hvordan en kan sikre Flytogets organisasjon og de prosessene de var i gang med. Det var mye pragmatisme i dette for å sørge for at ting blir best mulig, og at prosesser som er i gang, kan gjennomføres uten at en flytter det fra en organisasjon til en annen.

Når det gjelder kontrollkomiteens rolle: Det er kjempeviktig at kontrollkomiteen følger opp de rapportene som Riksrevisjonen har, men når enkelte har forsøkt å gjøre dette til noe politisk, til at det nærmest har blitt verre på grunn av reformen, påpeker jeg at da må en også lese tidligere riksrevisjonsrapporter om hvordan ting var under det gamle systemet. Der viser altså Riksrevisjonens tidligere rapporter at det var betydelig større utfordringer som måtte håndteres, betydelig mindre kontroll med hvordan jernbanen var, hvilke ressurser som fantes. Og som rapporten sa i 2012: Det manglet betydelig med nøkkelpersonale for nettopp å kunne gjøre den type jobb. Derfor mener jeg at en må se historikken her med tanke på å vurdere: Når det gjelder de tiltak som er satt i gang, er det sannsynlig at de vil bidra til å løse det? Da er mitt svar ja. Betyr det at vi skal være fornøyd med alt sånn som det er? På ingen måte, nei. Noen av de anbefalingene som jeg ville gitt, er å lære av Nye Veier-reformen, stole på at jernbanesektoren også kan håndtere den type ansvar hvis de får det.

Når det gjelder kostnader, er det ingen tvil om at kostnadene øker for mye. Da burde en igjen se på hvordan en kan gi frihet til Bane NOR til å gjøre enkelte prioriteringer som kan redusere kostnadene, men samtidig bedre tilbudet på jernbanen.

Spordrift synes jeg det er litt for tidlig nå å konkludere med ikke har fungert, når det knapt har blitt opprettet og en har brukt veldig lang tid på å få det på plass.

Til slutt: Flere av dere stilte spørsmål om dette med urverk og jernbanen, hvordan en kan sikre at det tikker som en klokke. Jernbanen er annerledes enn veisystemet, for jernbanen er et lukket system der en ikke bare kan kjøre rundt noe som står i veien, mens vei er et veldig fleksibelt system ved at det går på gummihjul, og alle kan komme og bruke veien når de vil, uten å bestille. Det mener jeg er ivaretatt. Urverktenkningen

var også viktig i det vi gjorde, nettopp ved at vi sa at Jernbanedirektoratet skal være overordnet ansvarlig for den strategiske utviklingen. Vi sa at staten skal eie all infrastrukturen på jernbanen, staten skal bestemme hva slags tilbud som skal være, en skal ha kontroll på hvem som får operere, en skal bestille hvor mange avganger det skal være, og en skal være med og subsidiere de avgangene som ikke står på egne bein. Dermed har mye av den overordnede tilnærmingen som alle i komiteen gjennom spørsmål har berørt, vært en del av også vår tenkning.

Men vi så behovet for å samle oppgavene annerledes enn sånn det var før, rett og slett fordi det var åpenbart at det ikke ble løst på en god måte tidligere. Så tror vi også at det er mer kreativitet hvis en lar flere aktører få lov til å være med og diskutere hvordan løsningene skal være. Derfor er det med porteføljestyring i Bane NOR viktig, framfor at en har noen få som sitter og bestemmer alt. En får med kreativiteten og sørger for at også de aktørene som er i privat næringsliv, kan være med og levere tjenester og ideer. Vi bygger veiene våre i Norge ved at private aktører er sentrale i det, uten at noen tenker at veinettet vårt er privatisert. På samme måten kan vi gjøre det på jernbanen.

Jeg tror at vi ser en retning nå på jernbanen som er riktig, men det er bra at Riksrevisjonen påpeker det der en er langt fra i mål, og det er viktig at Stortinget da også følger opp ved å se på de anbefalingene som kommer. Jeg tror at det regjeringen har levert av dokumentasjon i det siste, også tyder på at regjeringen ser på muligheter for at reformens intensjoner kan oppfylles bedre. Det skriver jo også regjeringen i et dokument til Stortinget, at det ikke er alle intensjonene som en klarte å innfri gjennom de første grepene en gjorde, og dermed er det å la seg inspirere av Nye Veier en måte en kan innfri intensjonene enda bedre på.

Jeg ønsker både jernbanen og Stortinget lykke til videre med å gi oss et enda bedre mobilitetstilbud basert på skinnebaserte kjøretøy.

**Møtelederen:** Da skal du ha takk for ditt bidrag. Vi tar nå en pause. Høringen starter opp igjen kl. 11.30.

Høringen ble avbrutt kl. 11.11.

----

Høringen ble gjenopptatt kl. 11.30.

*Høring med samferdselsminister  
Knut Arild Hareide*

**Møtelederen:** Da er tida der, vi starter høringen igjen og ønsker velkommen til samferdselsminister

Knut Arild Hareide, som har med seg tre bisittere. Det er statssekretær John-Ragnar Aarset, avdelingsdirektør Stine Ruud Eriksen og avdelingsdirektør Marit Rønning. Velkommen til alle sammen!

Da skal statsråden først få inntil 10 minutter til innledning. Etter det blir det utspørring fra komiteen, før du til slutt får anledning til en kort oppsummering hvis du skulle ha behov for det.

Jeg sier fra når det er 30 sekunder igjen av taletiden. Vær så god, statsråd.

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Takk for det.

Gode komitéleiar, gode komité. Eg har lyst til å takke for anledninga til å gi ei utgreiing og svare på spørsmål frå kontrollkomiteen.

Åra 2009 og 2010 var svært krevjande for norsk jernbane, med massive driftsproblem, innstilte og forseinka tog. Det blei ein vekkjar for heile det politiske Noreg. Daverande samferdselsminister, Magnhild Meltveit Kleppa, sette ned eit utval for å sjå på jernbanesektoren, og utvalet var samstemt om at situasjonen var kritisk. Rapporten blei følgd opp med ein jernbanestrategi, auka løyvingar og ei stor omlegging av togtilboda. Men dei strukturelle endringane rapporten peikte på, blei i liten grad tatt tak i. Først da jernbanereforma blei lagd fram i 2015, med Meld. St. 27, På rett spor, fekk me dei strukturelle endringane som var nødvendige for at oppgåvene skulle løysast på ein betre måte.

Sidan 2010 er løyvingane til jernbanen meir enn tredobla. Me har fått fleire og moderne togsett, fleire reiser med tog, og talet på avgangar har auka betydeleg. Berre inn og ut av Oslo har det blitt om lag 100 fleire togavgangar dagleg. Det har eigentleg skjedd ei formidabel utvikling på norsk jernbane dei siste ti åra. Likevel er utfordringane mange og store.

Eg er einig i Riksrevisjonens hovudfunn. Me har ikkje kome langt nok med å oppfylle intensjonane i jernbanereforma. Dette blei eg raskt gjord merksam på da eg tiltredde i januar 2020, og sidan har problemstillingane Riksrevisjonen peiker på, stått høgt på min agenda. I den første stortingsmeldinga eg la fram, Meld. St. 17 for 2019–2020, Noen saker om jernbane, varsla eg ein gjennomgang av enkelte sider ved jernbanereforma. I dette arbeidet har me avdekt fleire utfordringar, som me no gjer noko med. Ei ny organisering kan ikkje aleine løyse dei grunnleggjande utfordringane i jernbanesektoren, men eg har klare forventningar til at organiseringa av Bane NOR som eit føretak framfor ein etat skal endre måten me byggjer, driftar og vedlikeheld jernbanen på slik at me får meir jernbane igjen for pengane. Dette har Nye Vegar vore eit godt eksempel på på vegsida.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at Bane NOR skal utvikle tydelege mål og strategiar, og at grunnmuren i foretaket er godt nok utvikla til å levere på desse. I eigardialogen har departementet på jamleg basis tatt opp spørsmål og gitt innspel på område av stor betydning for måloppnåinga til Bane NOR. Departementet har òg engasjert ein ekstern rådgivar, som no gjennomfører ein selskapsgjennomgang av Bane NOR for å avdekkje om Bane NORs system, rutinar og kompetanse er gode nok.

Eg vil no gi nokre kommentarar til problemstillingane som er utgangspunktet for høyringa i dag. Trass i ein betydeleg auke i løyvingane til drift og vedlikehald opplever togpassasjerane, og særleg dei på Austlandet, framleis altfor mange innstillingar og forseinkingar. Til det er det tre hovudgrunnar. For det første: Me køyrer no mange fleire tog på det allereie gamle og slitne jernbanenettet vårt, fordi stadig fleire vil ta tog. Dette har gitt oss eit vedlikehaldsetterslep som veks raskare enn antatt. Jernbanens suksess har på mange måtar òg blitt jernbanens problem. For det andre: Signalanlegga er utdaterte og gir mange feilmeldingar. Og for det tredje: Strekninga Lillestrøm–Drammen har store utfordringar, og feila her påverkar stabiliteten på heile jernbanenettet. Om lag 80 pst. av alle driftsfeil kan sporast til denne jernbanestrekninga.

Alle desse utfordringane gjer me no noko med. Me byter ut signalanlegget på heile det norske jernbanenettet – strekning for strekning – og innfører det heil-digitale felleseuropeiske systemet ERTMS. For dei reisande betyr dette ein meir stabil jernbane. Me prioriterer tiltak på den viktige problemstrekninga Lillestrøm–Drammen. Og sist, men ikkje minst, tar me fleire grep for å handtere det stadig veksande vedlikehaldsetterslepet.

Med store løyvingar og stort vedlikehaldsetterslep er det ekstra viktig å utnytte løyvingane på ein effektiv måte. Hovudstrategien i jernbanereforma for å få dette til er å konkurranseutsetje drifts- og vedlikehaldstenestene. I 2019 skilde Bane NOR ut drift og vedlikehald i selskapet Spordrift for å leggje til rette for konkurranse. Konkurranseutsetjinga vil ifølgje Bane NOR kunne gi ein effektiviseringsgevinst på 500 mill. kr fram mot 2027. Bane NOR har òg sett i gang eit effektiviseringsprogram som ifølgje foretaket skal frigjere 500 mill. kr årleg til vedlikehald av infrastrukturen.

Bane NOR har òg utvikla verktøyet InfraStatus for å kartlegge tilstanden på infrastrukturen og prioritere innsatsen der han får mest effekt. Verktøyet kan òg måle Bane NORs produktivitet innan drift og vedlikehald, og ein bør snarleg sjå gode effektar og raskare framdrift når det gjeld nettopp dette. Det forventar me.

Konkurranseutsetjinga vil bidra til synleggjering og måling av vedlikehaldsinnsatsen. Med eit forretningsmessig bestillar–leverandør-forhold vil me få ei riktigare prising av tenestene og ei meir systematisk og betre rapportering.

Dei store kostnadsoverskridingane dei siste åra viser at Bane NOR ikkje har god nok kostnadskontroll i dei store investeringsprosjekta sine. I Samferdselsdepartementet går me derfor no igjennom styringa av sektoren for å identifisere tiltak som vil gi riktige insentiv til god økonomistyring og effektiv oppgåveløysing. Dette varsla me i stortingsmeldinga Noen saker om jernbane. Avtaleregimet mellom dei to aktørane består i dag av eit stort antal avtalar, og Jernbanedirektoratets oppfølgingsregime er for omfattande. Bane NOR har derfor i praksis lite handlingsrom til å gjere eigne prioriteringar og avgrensa insentiv til å halde kostnadene i prosjekta nede.

Departementet vurderer altså no fleire tiltak. I tillegg har Bane NOR sjølv gjennomført fleire organisatoriske tiltak for å styrkje kostnadskontrollen i investeringsprosjekta. Bane NOR har lenge hatt utfordringar med å måle produktivitet innan drift og vedlikehald. Da er det òg utfordrande å få opp gode indikatorar. Utvikling av gode indikatorar for å måle effektiviteten i arbeidet er eit regelmessig tema i eigardialogen. Vår forståing er at Bane NOR jobbar godt med dette. Bane NOR reviderer no føretaksstrategien sin og vil jobbe vidare med å tilpasse og forbetre indikatorane for ein best mogleg styringsinformasjon. Me har stilt tydelege forventningar til Bane NOR om at me ønskjer fortgang i dette arbeidet.

Bane NOR har ei styringslinje til Samferdselsdepartementet gjennom eigarstyringa. Departementet har delegert økonomiske rammer og ansvaret for å inngå avtalar med Bane NOR til Jernbanedirektoratet. Eigaroppfølginga av Bane NOR skjer i tråd med statens prinsipp for god eigarstyring.

Departementet bruker mykje tid og ressursar på å gjere forventningane våre tydelege. Me har tett dialog med foretaket om kor raskt me forventar at endringar skal skje, kva for faktorar me meiner må vere på plass for at Bane NOR skal nå måla sine, og kva for informasjon me som eigar bør kunne få for å vere ein god sparingpartner.

Vår evaluering viser at det er eit forbettringspotensial i denne trekantmodellen, og at avtaleforholdet mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR ikkje er blitt praktisert i tråd med intensjonane i jernbanereforma. Departementet vil derfor gjennomføre nødvendige tiltak.

Til slutt: Det siste tiåret har det vore ei massiv sat-sing på jernbanen. Løyvingane er meir enn tredobla, til over 32 mrd. kr i 2021. Me har fått mange nye togsett,

stadig fleire vel å reise med tog, og talet på avgangar har auka. I 2019 blei det gjennomført om lag 80 millionar persontogreiser, ein auke på over 20 pst. frå 2013. Samtidig har me gjennomført ei stor og krevjande reform av jernbanesektoren. Staten vil dei neste ti åra spare milliardbeløp, som me kan bruke på å gi kundane eit betre togtilbod.

Me er utolmodige og ønskjer å reversere gevinstane frå jernbanereforma så raskt som mogleg. Men omstilling tar tid. Eg er likevel trygg på at me vil lykkast. Oppsummert vil eg seie at det siste tiåret har me gått frå å halde norsk jernbane så vidt i live, til reelt sett å utvikle han.

**Møtelederen:** Takk for det så langt.

Da blir det, som jeg sa, en runde med spørsmål. I denne bolken disponerer hvert parti inntil 5 minutter, bortsett fra saksordføreren, som er Magne Rommetveit, som disponerer inntil 10 minutter. Han er også først ute – vær så god Rommetveit.

**Magne Rommetveit (A):** Mange takk, leiar. Og takk til statsråden for ein grundig gjennomgang.

Eg registrerer at statsråden sluttar seg til Riksrevisjonen sine analysar og anbefalingar, og det kan nok vera at statsråden delvis har svart på nokre av spørsmåla våre, også mine spørsmål, iallfall vore innom dei, men me har jo ei høyring for å få vita meir om det.

Regjeringa har brukt 1,3 mrd. kr på jernbanereforma, og det er god grunn til å stilla spørsmål ved om det har vorte betre. Det er også tydeleg at Bane NOR sjølv ikkje har dei verktøya som skal til for å måla produktiviteten. Når veit de om målsetjingane er nådd? Og når forventar de å ha tent inn igjen alle pengane som er brukte på reforma?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Takk for spørsmåla.

Det er sånn at jernbanereforma faktisk vil gi oss milliardinnsparingar på ein del av konkurranseutsetjinga framover. Det er beløp fram mot det neste tiåret som gjer at me har ein betydeleg effekt berre på den delen.

Så veit me at me gradvis vil oppfylle ein del av det som Riksrevisjonen her peiker på. Eg trur at styringsindikatorane vil me ha ganske snarleg på plass – det heng saman med drifts- og vedlikehaldssida. Me opplever at Bane NOR jobbar godt med den delen, som me trur at det ikkje vil ta så lang tid før me har på plass.

Dei utfordringane me ser på investeringsida, er dei største og dei mest krevjande. Men det er heller ikkje noko spesielt for jernbanen. Me har hatt nokre av dei same utfordringane òg på vegsida, med store kostnadsoverskriddingar, sjølv om eg i dag vil seie at me har

betre kontroll på vegsida enn me har på jernbanen akkurat no.

**Magne Rommetveit (A):** Kva for vurderingar har departementet gjort når det gjeld gevinstar av reforma og kva tid dei skal visa seg? Då tenkjer eg ikkje berre økonomisk. I Meld. St. 27 for 2014–2015 teiknar departementet opp ei rekkje eigenskapar som skal kjenne-teikna norsk jernbane i framtida. Kor langt på veg er de no? Og når kan me venta at de er i mål?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Eg meiner at den utviklinga som har vore i norsk jernbane sidan Magnhild Meltveit Kleppa stod på Oslo S og peikte på utfordringane hausten 2010, kjem av at ho starta ein snuoperasjon. Noko av det viktigaste me gjorde da, var reelt sett å auke løyvingane. Me såg at dei hadde vore på eit for lågt nivå.

På vedlikehaldssida har me auka frå 2 mrd. kr i 2010 – det er 7 mrd. kr. Sjølv det har vist seg ikkje å vere nok.

På drifts- og investeringsida har òg beløpa auka betydeleg – frå i underkant av 4 mrd. kr til at me no er på nesten 18 mrd. kr. Det er store investeringar som gjer at me kan nå måla.

Eg skal ikkje sitje her og gi eit svar på kva tid me er i mål, men eg meiner at det går i rett retning. Eg meiner òg at det er alvorleg, det som Riksrevisjonen peiker på i rapporten, ikkje minst den mangelen på kontroll me har på investeringsprosjekta. Men viss me òg les tidlegare rapportar frå Riksrevisjonen, ser me at det går i rett retning.

Så tar den typen omstillingar tid. Me såg det på helse-reforma, der det òg var litt av det same. Det arbeidet som Tore Tønne gjorde der, var eit grunnleggjande viktig arbeid. Da Dagfinn Høybråten kom, var det likevel behov for endringar, det var behov for å gi føretaka den reelle fridomen. Nokre av utfordringane ser me no. Å gi Bane NOR den reelle fridomen handlar òg dette om.

**Magne Rommetveit (A):** Ei lita oppfølging av dette siste: Korleis arbeider statsråden med å sikra seg betre styringsinformasjon om løyvingane til drift, vedlikehald og investeringar i jernbaneinfrastrukturen og at det vert nytta effektivt av Bane NOR?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Dette er ein av dei grunnleggjande delane. Det me har sett, er at – kall det – trekantmodellen med departementet, Bane NOR og Jernbanedirektoratet ikkje har vore optimal. Eg har lytta til høyringa tidlegare i dag, der me har fått beskrivinga frå Bane NOR om at dei opplever at her får dei direktiv, og så følgjer dei opp direktiva.

Heile intensjonen med jernbanereforma var å få ei nær dynamisk tilnærming, altså at Jernbanedirektoratet kom med sine føringar. Men dei føringane skulle Bane NOR utfordre. Det me ser, er: Det er mykje positivt med ein etatskultur, men me ser at den etatskulturen er vidareført i større grad enn det me hadde ønskt. Me hadde ønskt reelt sett at Jernbanedirektoratet og Bane NOR skulle utfordre kvarandre. I staden ser me at det som har skjedd, er at Jernbanedirektoratet har gitt sine direktiv, dei er mottatt av Bane NOR, som har gått i gang med arbeidet sitt, og viss dei ikkje har greidd å følge opp det, har dei sendt meldingane sine eitt og eit halvt, to og eit halvt, tre år i etterkant, i staden for at ein hadde fått ei meir dynamisk tilnærming, der dei reelt sett hadde utfordra på det når dei inngjekk avtalane. Det trur eg er ein av dei tinga som me må lykkast betre med no – korleis skal me gi den handlefridomen til Bane NOR, korleis skal me utvikle eit avtaleregime som gir den fridomen og moglegheita? Samtidig må eg òg seie at intensjonen med denne reforma er å få til dette på ein betre måte. Eg trur ingen er tent med den situasjonen me har i dag, med langt over hundre avtalar. På mange måtar er det ein del av situasjonen som var før jernbanereforma, berre vidareført i ny struktur.

**Magne Rommetveit (A):** Litt spesifisering av dette: Bane NOR er underlagt departementet si eigarstyring, men er avhengig av løyvingar frå Jernbanedirektoratet. Korleis meiner statsråden dette bidreg til å nå målsetjingane med jernbanereforma? Du har jo vore inne på det: Er dette eigentleg ei hensiktsmessig organisering? Korleis ser statsråden for seg at ein no kan møte desse utfordringane og løysa dei?

**Statsråd Knut Arild Hareide (KrF):** Eg trur at organiseringa er hensiktsmessig. Eg trur at det at me har dette selskapet direkte underlagt departementet, og at me har etatsstyringa gjennom Jernbanedirektoratet, som er delegert å inngå avtalar med Bane NOR, gjer at departementet har alle moglegheiter til å sjå det heilskaplege biletet på jernbanesektoren.

Når det gjeld dei avtalane som blir inngått mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR, synest eg Frimannslund i utgreiinga si peikte på nokre av dei utfordringane me har sett ved det. Det er den delen me no ser på: Korleis kan me få eit betre avtaleregime? Me har altså over hundre avtalar. Det må bli langt færre. Og når me inngår den typen avtalar, må det ikkje vere slik at Jernbanedirektoratet gir ein ordre som Bane NOR tar imot utan motspørsmål. Dei må få ein dynamikk inn i det. Litt overordna må me gå frå å ha ein etatskultur til å få ei litt meir forretningsmessig føring. Det trur eg alle partar er tente med.

Det er eigentleg dette me jobbar med no i departementet. I stortingsmeldinga som me la fram for i underkant av eitt år sidan, peiker me på at det er det me jobbar med no. Eg trur eit første steg for å løyse dei utfordringane me no ser med jernbanereforma, nettopp er å gjere noko med det – kall det – trekantforholdet, eller den firkanten det i realiteten blir no, når Spordrift òg er eit sjølvstendig selskap og ikkje lenger eit dotterselskap under Bane NOR, men direkte underlagt departementet.

**Magne Rommetveit (A):** Departementet skriv til Riksrevisjonen at de i oppfølginga dykkar har engasjert ein ekstern rådgjevar, som du òg nemnde innleiingsvis, som skal gjennomføra ein selskapsgjennomgang av Bane NOR. Kan du fortelja meir om kva arbeid denne konsulenten gjer, og kva som er kostnaden for denne konsulenten?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Dette er vel konsultentselskapet KPMG, som gjennomfører ein ekstern analyse. Eg har ikkje den direkte kostnaden for det, men eg trur det er ein veldig nyttig gjennomgang for departementet – å få eit eksternt blick. Me har ein veldig tett dialog med Bane NOR gjennom eigarstyringa vår, og kostnaden for den rapporten er 1,3 mill. kr.

Eg trur det er veldig viktig å få den typen eksternt blick. Ikkje minst når me no skal ta viktige avgjerder som kan få konsekvensar for både milliardbeløp og andre ting, er det veldig nyttig for vår del.

**Møtelederen:** Da klokke vi akkurat inn på tida. Vi går vidare til Svein Harberg. Som statsråden har forstått: Den som disponerer tida, disponerer den selv uten innblanding fra møteledelsen, så dere får sørge for korte spørsmål og svar. Vær så god.

**Svein Harberg (H):** Takk for det, komitéleder, og takk til statsråden for en god innledning.

Det er et erfaringsbasert, gammelt uttrykk som heter: Den vet best hvor skoen trykker, som har den på. Det dukket opp i dialogen med Jernbaneforbundet at det kanskje var en manglende kultur for å gjøre hverandre gode. Det fungerte ikke godt nok å ta med erfaring og praktisk kunnskap, og jeg hører at statsråden selv er inne på det i flere av sine svar nå.

Det jeg hadde tenkt å utfordre litt på, er hvordan statsråden tenker at en konkret kan gripe fatt i det.

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Tidlegare i denne høyringa har fleire vore inne på suksessen til Nye Vegar, og det er ikkje tvil om at Nye Vegars suksess har vore den kulturen dei har greidd å skape – både fordi dei henta personar frå Statens vegvesen, som hadde jobba med prosjekt, og fordi dei henta inn nye miljø.



Det skapte ein dynamikk og ei moglegheit for ei kulturrendring.

Det er ikkje tvil om at Bane NOR har hatt langt større fridom og langt større moglegheiter til å gjennomføre ein god jernbanepolitikk enn Jernbaneverket hadde i si tid. Så er det moglegheita til å greie å skape den nye kulturen til å gjere det. Eksempelvis er det sånn at Bane NOR kjem inn på kommuneplannivå når dei jobbar med prosjekt, medan Nye Vegar kjem inn på reguleringsplannivå. Nye Vegar kjem altså seinare inn enn det Bane NOR gjer. Så Bane NOR har veldig mange moglegheiter i forbetningsarbeidet for prosjekta dei har. Men så er det evna til å sjå den moglegheita, og det er noko av det som det er viktig at me får til – at me greier å få til den kulturen, sjå moglegheitene til å skape fornying og endring.

**Svein Harberg (H):** Takk for det.

En litt annen ting: Som en ser i rapporten, har vi indikatorer som måler en del ting, samtidig som det har vært en voldsom trafikktvikling. Det kan virke som om trafikktviklingen utfordrer indikatorene en bruker. Vi vil jo at flest mulig skal bruke toget framover, og nå er det et etterslep på godt over 20 mrd. kr. Hva tenker statsråden om å greie å fange opp dette i indikatorene?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Me har berre sett tala frå 2020. På grunn av pandemien er det langt færre som har reist, og da ser me at ein del av tala blir positive på både regularitet og oppetider. Det viser jo sammenhengen i dette. Eg synest likevel det er viktig å få fram at snuoperasjonen som starta med Meltveit Kleppa, har vore veldig positiv. Det er langt fleire som reiser med jernbanen. Han er viktigare for det norske samfunnet i 2021 enn han var i 2020, berre på grunn av trafikkauken. Me treng dei indikatorane for styringsinformasjonen. Det har tatt for lang tid å få dei på plass, men som eg òg sa, meiner eg Bane NOR jobbar godt med det, og me trur at me skal ha dei indikatorane på plass.

Så er det òg viktig at me på f.eks. drifts- og vedlikehaldssida måtte gjere ei kartlegging før me kunne gå i gang med den reelle konkurransetsetjinga der. Ting heng jo saman. Eg meiner likevel me er på riktig veg, men eg innrømmer at det har tatt for lang tid.

**Svein Harberg (H):** Takk.

**Møtelederen:** Takk for det. Da går vi videre til Solveig Horne, som disponerer inntil 5 minutter. Vær så god.

**Solveig Horne (FrP):** Takk skal du ha, leder, og takk for innledningen.

Du har jo fått med deg de foregående innleggene i denne høringen. Veldig mye av det som har kommet fram, er at dagens organisering var uheldig, at det ble brukt for mye midler på drift, eller på å snakke sammen, og at Jernbanedirektoratet var blitt en bremsekloss.

Så var du i ditt innlegg inne på Nye Veier-konseptet og at løsningen kan være at en får samme måte å drive jernbanesektoren på. Kunne du utdype litt mer hvordan du tenker at bruken av Nye Veier AS-konseptet kan gjøre at jernbanesektoren blir bedre i framtida, og også litt om i hvilket tidsløp du ser for deg at vi kan få en endring fra dagens utfordringer?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Dette er noe me ser på akkurat no, for me ser at Nye Vegar-tenkinga kan vere ein god modell for måten me kan organisere jernbanen på framover. Nye Vegar har jo fått eit handlingsrom som dei har brukt veldig godt. Dei har greidd å utnytte ressursane, og som eg sa, kjem dei faktisk seinare inn i planprosessane enn det Bane NOR gjer i dag. Likevel har dei greidd å få til endringar i prosjekta. Dei har greidd å redusere kostnadene med nesten 20 pst. Det er ganske imponerende. Me som sat i transportkomiteen for ti år sidan, ville nesten ikkje trudd det skulle vere mogleg. Eg trur me bør få inn noko av den same dynamikken òg på jernbanesida.

Så har eg lyst til å seie – når spørsmålsstillaren seier at Jernbanedirektoratet har vore ein bremsekloss: Ja, det har det vore, men det har òg vore Bane NORs jobb å utfordre det. Det er noko av den dynamikken me ikkje har lykkast godt nok med i dag. Det er det me ser på korleis me kan få til. Da ser me bl.a. på om me kan bruke Nye Vegar-modellen i det arbeidet for jernbanen, og korleis me kan ha eit avtaleregime mellom dei tre eller fire partane, sånn at det blir større handlefri-dom reelt sett for Bane NOR.

Eg vil òg seie at sidan mange peiker på at me bruker toga mykje, trur eg me skal vere ærlege og seie at me køyrer med eit nivå på toga som er akkurat på grensa av kva det gamle systemet toler. Dette huset har på ti år auka løyvingane til drift og vedlikehald frå 2 mrd. kr til 7 mrd. kr, og det er likevel ikkje nok. Det viser berre at det er absolutt på grensa – med det høge nivået me køyrer med tog, og med det gamle jernbanenettet me har.

**Solveig Horne (FrP):** Takk for svar. Kunne du sagt litt om hvilket tidsforløp du ser for deg nå? Det var jo veldig stor motstand mot at vi skulle ha den jernbanereformen vi har, og det har vært sagt både positivt og negativt i det politiske miljøet om Nye Veier var det rette konseptet. Det viste seg likevel at det var det. Hvordan tror du at du skal kunne klare å få en positivitet rundt tenkingen om et Nye Veier-konsept på jernbanen, og hvilket tidsforløp ser du for deg?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Me la fram ei stortingsmelding i fjor vinter, som blei behandla våren 2020, og me håper at me kan kome med føringar på dette i løpet av 2021. Det er viktig, og eg synest det Riksrevisjonen peiker på her, viser at dette er noko me må prioritere. Dette er den første saka eg tok fatt på i realiteten da eg kom inn i departementet i januar 2020 – det å få til ei endring her. Det handlar eigentleg om å få ein politikk der ein følgjer opp det som er intensjonane i jernbanereforma. Jernbanereforma har vore omdiskutert, men eg trur ikkje at ei tydelegare arbeidsdeling er det som har vore mest omdiskutert. Det er noko me må få levert på, så det vil eg berre seie hastar. Derfor er målet mitt å gjere det i løpet av 2021.

**Møtelederen:** Da går vi vidare til Nils T. Bjørke, som disponerer 5 minuttar på vegne av Senterpartiet. Vær så god.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Takk for det. Og takk for ei god innleiing.

Korleis har departementet følgd opp kontroll- og konstitusjonskomiteens understreking i Innst. 47 S for 2016–2017 av at det ved oppstart av Jernbanedirektoratet og Bane NOR måtte etablerast betre rutinar for datainnhenting og -behandling, at resultatmålbarheita måtte sikrast – at dette skulle vera på plass før ein starta opp?

Bane NOR var tydeleg her før i dag på at indikatorane er tilpassa ein normalsituasjon, medan det i dag er eit stort etterslep, og det visste ein jo godt om då ein skipa Bane NOR og skipa desse indikatorane. Korleis kan det ha seg at dei laga indikatorar som ikkje var tilpassa den reelle situasjonen?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Tusen takk.

For å svare på det siste først: Ja, me ser at etterslepet aukar, og etterslepet aukar fordi det var eit større etterslep enn me trudde. Eg trur at viss nokon hadde sagt til meg da eg satt i transportkomiteen for ti år sidan, at me skulle auke løyvingane til vedlikehald frå 2 til 7 mrd. kr, ville eg tenkt at da har me ikkje store utfordringar med vedlikehaldet. Resultatet i 2021 er altså at me har gått frå 2 til 7 mrd. kr, og så veit me at det i realiteten er for lite. Det er realitetane i dette.

Så er det ikkje tvil om at den informasjonen som departementet treng for å ha styringsinformasjon, og som er påpeikt i ulike rapportar frå Riksrevisjonen, er noko som me har etterspurt. Som eg òg sa, det har me gjort i eigardialogen heile vegen. Me har kontinuerleg etterspurt det. Det som er bra no, er at me opplever at det no blir jobba godt i Bane NOR, og at me skal kunne få dette innan rimeleg kort tid – eg vil ikkje seie i løpet av 2021, men me forventar at det i løpet av dei neste åra

kjem på plass. Det er jo ikkje på plass, sjølv om dette blei påtalt òg i Riksrevisjonens rapport 2016–2017.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Det er òg påpeikt i dag at det er ein del av desse indikatorane på driftsstabilitet som er knytte til forhold som Bane NOR ikkje kan påverka, og ein har sett no at ein gjerne ikkje har kome skikkeleg i gang med desse. Endringar tek tid, men likevel har ein hatt veldig hastverk med å starta Spordrift, som ein har sett har hatt store kostnader, og det er jo ikkje tvil om at det er større utfordringar med å ha vedlikehald på det som er konkurranseutsett, enn med investeringar. Trur ein at ein må skipa endå eit selskap, der du no sjølv sa at det vert ein firkant i staden for ein trekant når ein ser dei utfordringane som ligg i den trekanten, i forhold til berre ei rein eigarstyring frå departementet? Kan dette faktisk gjera at ein risikerer å splitta opp miljøet, der ein er mest oppteken av å eiga resultatet i eige bedrift i staden for å sjå jernbanen totalt sett?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** No vil det vere ein diskusjon om kor fort det har gått med Spordrift. Det er vel no over fire år sidan dette blei avgjort. Det blei eit eige selskap i 2019 og blei skilt ut av Bane NOR 1. januar 2021, så det har ikkje gått så veldig fort. Det som har vore viktig for oss, er at me må kartleggje dei ulike delane før me kan gå i gang med ei konkurranseutsetjing, og det trur eg er klokt. Så eg vil nok ikkje seie at det har vore eit veldig stort hastverk. Nokon vil vel kanskje seie det motsette, at det har tatt for lang tid. Men eg har jo òg lytta til dei tilsette tidlegare i dag, som for så vidt peiker på at dei synest det har gått for fort. Mi vurdering er iallfall at det ikkje har gått for fort.

Eg synest det som blir tatt opp i spørsmålet, er viktig, for det er ikkje tvil om at det er ein samanheng mellom investeringar og det me bruker på vedlikehald. Det er nok sånn at det politiske Noreg har vore veldig glad i investeringsprosjekt, og me har satsa veldig store investeringar. Viss me går tilbake igjen til 2010, hadde me altså vedlikehald på 2 mrd. kr, og me hadde investeringar på 3,9 mrd. kr. No har me investeringar på nesten 18 mrd. kr og vedlikehald på opp mot 7 mrd. kr. Så det er ikkje tvil om at det at me har valt å bruke så mykje på investeringar, og at det er eit politisk ønske om det, har gått ut over vedlikehaldssida, sjølv om me veit kva behov det er for investeringar i ein jernbane som blir eldre og eldre.

**Møtelederen:** Takk for det. Da går vi vidare til Freddy André Øvstegård, som spør på vegne av SV. Vær så god.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Noe som har vært mye diskutert, er gevinster av jernbanereformen og når

de realiseres, de løftene om store gevinster som kom i forbindelse med jernbanereformen. Riksrevisjonen har sett på dette, og etter Riksrevisjonens vurdering gir ikke departementets gevinstrealiseringsplan en reell oversikt over gevinstene ved jernbanereformen for investeringsobjekter når det bare er ett investeringsobjekt med gevinster som tas med i Bane NORs og departementets gevinstberegning. Mitt første spørsmål til statsråden er om vi da kan stole på om de løftene om store effektiviseringsgevinster av jernbanereformen som regjeringen har framført, faktisk blir målt og er sanne?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Tusen takk.

No blei jo desse tre trafikkpakkene gjennomførte før eg kom inn, og mi oppleving er at dei pakkene gjekk langt over det som var forventa, òg da reforma blei lagd fram i Stortinget. Her er det altså snakk om 12 mrd. kr i det neste tiåret som me får store innsparingar for, så den delen av jernbanereforma vil eg seie er blitt overoppfylt. Så er det klart at det me i realiteten har store utfordringar på, er den delen som går både på drift og vedlikehald og på investeringssida. Men viss me samanliknar f.eks. med det som har skjedd på vegsida, trur eg veldig få ønskjer seg tilbake til den tida da Statens vegvesen hadde alt som gjekk på drift og vedlikehald, òg på den sida. Me ser jo at den fordelinga som har vore på vegsida, har blitt positivt mottatt. Ulike regjeringar har valt å vidareføre den politikken, og me ser jo eigentleg gode resultat av det.

Når det gjeld det som går på drift, antyda eg eit beløp på 500 mill. kr fram til 2027. Så trur eg òg det blir ryddig, for me får ei oversikt, me får tydelege tilbakemeldingar år for år om kva som er statusen, òg med ei konkurranseutsetjing, og det meiner eg er ein positiv sideeffekt.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Takk for svaret.

Det er forskjellige deler der, og mitt spørsmål dreide seg om gevinstene ved investeringsprosjektene når Riksrevisjonen peker på at det er tre prosjekter som følges, men at det bare er det ene sporet hvor det er en positiv gevinst som departementet måler.

Men jeg har et annet spørsmål: Kan du nå dokumentere noen effektiviseringsgevinst som går utover kostnadene ved å opprette alle disse selskapene? Én ting er den forventede effektiviseringsgevinsten i ti år som er lovet av disse anbudspakkene, men ser man en gevinst ved effektivisering allerede i dag?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Viss me ser på status på jernbanen no, meiner eg det har vore ei positiv utvikling, men me har fortsatt store utfordringar. Men det er veldig få av dei tinga som jernbanereforma har gjen-

nomført som eg meiner har hatt ein negativ effekt. Det mest krevjande er at me ikkje har fått gjennomført alt som har vore i tråd med intensjonen i jernbanereforma.

På drift og vedlikehald er det ikkje tatt ut nokon effektar enno, og der må me sjå framover kva det er. Det anslaget er tatt noko ned. Me forventar at me får ein gevinst med – kall det – ryddigare arbeidsforhold, men me har tatt noko av gevinsten ned på konkurranseutsetjinga på drift og vedlikehald. På investeringssida er utfordringane at me i realiteten har fått store kostnadsoverskridingar, og jernbanesektoren har større kostnadsoverskridingar enn bl.a. vegsida og for så vidt også andre statlege prosjekt, og det er jo ei stor utfordring med den situasjonen me har. Eg vil seie at me har tatt ut ein del effektar, men me har ikkje på langt nær tatt ut alt og det me forventar at me kan ta ut til slutt.

**Møtelederen:** Takk for det.

Da skal vi gå videre til Ulf Leirstein, som er uavhengig, og som disponerer inntil 5 minutter. Vær så god.

**Ulf Isak Leirstein (uavh) [12:10:27]:** Takk for det, komitéleder, og takk til samferdselsministeren for en god redegjørelse og gode svar.

Jeg vil fortsette der han slapp, med de store kostnadsoverskridelsene vi ser. Riksrevisjonens rapport påpeker veldig tydelig dette, ikke minst knyttet til intercityprosjektene.

Kan statsråden si litt om sine betraktninger rundt hvilke konsekvenser det vil få med den typen store overskridelser vi har sett nå den siste tiden?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Det er eit godt spørsmål.

Det politiske Noreg har peikt på å løysing knytt til intercity: full dobbeltsporutbygging i heile intercityområdet. Me ser at beløpa det vil medføre, er veldig store. Eg trur det er ekstremt vanskeleg å få full utbygging med dei tala fagetatane no peiker på. Eg trur ein må sjå på kva som er det realistiske tilbodet me byggjer ut for.

Det er ikkje tvil om at det å tenkje ein meir optimalisert IC, den typen tenking, vil få ut ein veldig stor del av tilbodsforbetringa, men me slepp å ta heile kostnaden. Det Jernbanedirektoratet i realiteten peiker på, er at for intercity kan me få halvert rekninga for full dobbeltsporutbygging, og me får 75 pst. av tilbodet. Det å byggje intercity fullt ut vil sannsynlegvis koste opp mot 150 mrd. kr – altså enorme beløp for å få det til. Det må vere ein samanheng mellom det som er realistisk, og det me kan få til.

Det er fleire grunnar til det. Grunnforholda er éin av grunnane. Eg trur òg me har sett KVU-ar som er

komne på eit tidleg stadium som har lagt føringar for kva me skal byggje, og så, når dei riktige kostnadsanslaga er komne på bordet, har det vore heilt andre summar. Sidan spørsmålet kjem frå Østfold, er det berre der ei strekning, som me no held på å byggje ut, som me så seint som i 2017 trudde skulle koste 12 mrd. kr, viser seg vil koste over 40 mrd. kr. Det skaper nokre utfordringar.

Så kan me òg seie at dei som kvalitetssikra tala, sa i sine analysar at det ikkje var sikkert at 12 mrd. kr stemde, men at det aldri ville bli over 20 mrd. kr. Den dobbeltkontrollen me da fekk, viste seg altså å vere fullstendig feil.

**Ulf Isak Leirstein (uavh):** Takk til statsråden for godt svar.

Statsråden har sikkert fulgt høringen tidligere i dag. Jeg har vært opptatt av dette med grunnforhold, ikke minst i Østfold, som er mitt eget valgdistrikt og der jeg bor. Vi har sett at i flere av prosjektene, ikke minst her nede, har det vært slik at man har fått en kalkyle, og så har man drevet med grunnundersøkelser i ettertid som har presset opp kostnadene voldsomt, med kostnadsøkninger i ettertid. Kan du si litt mer om hvilke tydelige grep du vil ta for at man skal unngå dette for ettertiden?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Eg vil seie til representanten Leirstein at noko av tenkinga her er at me nettopp skal få eit avtaleregime mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet som utfordrar på dette tidlegare i fasen. Det som i for stor grad har skjedd i dag, er at når Jernbanedirektoratet har kome med – kall det – sine føringar, har Bane NOR sagt at det tar me imot, og så har dei levert feilmeldinga to–tre år etterpå. No må me få den dynamikken meir inn idet avtalane i realiteten blir inngått.

Så trur eg òg me skal vere ærlege og seie at det er noko med at me skal byggje godt, men me skal òg byggje godt nok. Det er ikkje berre grunnforholda som har hatt betydning, eg trur det òg gjeld måten me byggjer jernbane på, og talet på stasjonar. Me må tenkje at dei pengane me bruker, er midlane til fellesskapet. Dei må me ta best mogleg vare på.

Det har vore ein debatt her tidlegare i dag, for det er bl.a. sånn at det ikkje er Bane NOR som gjer KVVU-ane. KVVU-ane er konseptvalutgreiingar, det er overordna strategiske føringar. Eg meiner det er rett at det skjer på direktoratsnivå. Det er der den typen tenking skal vere. Og så skal Bane NOR, som byggherre, naturleg nok sjå på KS2-rundane. Men det er på eit anna nivå, eit riktig nivå.

**Ulf Isak Leirstein (uavh):** Da vil jeg takke statsråden for veldig gode svar.

**Møtelederen:** Da går vi over til en åpen spørsmålsrunde, der folk ber om ordet etter hvert. Den er begrenset til 15 minutter, og vi starter nok en gang med sakens ordfører, Magne Rommetveit.

**Magne Rommetveit (A):** Jernbaneforbundet beskriver jernbanen som eit urverk. Gjennom jernbanereforma har regjeringa forsøkt å skapa meir konkurranse mellom aktørane i jernbanen. Det er også litt behov for å styra langt meir gjennom konkrete avtalar, og det er oppretta ei rekkje nye selskap. Kven er det som sikrar heilskapen i jernbanen i dag, og korleis gjer vedkomande det?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Det er departementets jobb. Med den tydelege arbeidsfordelinga at direktoratet gjer myndighetsoppgåver, Bane NOR er byggherre og ulike selskap driftar og driv med både gods- og personstransport, blir det vår jobb å sjå heilskapen. Og heilskapen for norsk jernbane meiner eg er langt betre i 2021 enn han var i 2010. Det er fordi me har hatt ei stor satsing. Me har auka løyvingane etter, vil eg seie, fleire tiår før 2010, da me ikkje hadde ei stor nok satsing på jernbanen.

Me har brukt nokre av dei mekanismane me har hatt på vegsida, med ein positiv konkurranse, både på det å byggje ut og det å drive med drift og vedlikehald, og me ser på vegsida, der me har kome lenger, at det har gitt positive resultat. Eg trur det er veldig få på vegsida som tenkjer at me no skal tilbake til det regimet me hadde tidlegare. Eg trur ein konkurranse med gitte føresetnader kan vere bra. Men det som òg er bra med den typen konkurranseutsetjing, er at me får ei oversikt over forholda. Og det er ikkje tvil om at hadde me visst kor ille det var i 2010, trur eg me ville vore enda meir sjokkerte da Meltveit Kleppa-rapporten i si tid kom. Dei store beløpa me har investert, har vist seg å vere veldig, veldig viktige. Situasjonen var altså enda meir kritisk enn me trudde, òg i 2010.

**Møtelederen:** Da går vi videre til Svein Harberg, vær så god.

**Svein Harberg (H):** Takk skal du ha.

Det er viktig når vi får sånne rapporter og har sånne høringer, at vi også tenker framover. Det er tross alt der vi skal løse ting. Statsråden sier at vi må se på om vi kan ta med oss modellen og tenkningen i Nye Veier. Jeg la merke til at heller ikke Frimannslund var fremmed for det, men var opptatt av rammene. Jeg vet ikke om statsråden kunne tenke litt høyt om hva en skal ta med seg,

og hva som må til for at de skal kunne adoptere den måten å jobbe på.

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Eg trur noko av det som Nye Vegar-modellen peiker på, er at ein da får eit tydeleg ansvar, og at ein har moglegheit til å løyse oppgåvene slik ein sjølv meiner er best, utan at ein er bunden på hender og føter med detaljert å følgje opp dei enkelte delane. Eg trur at å sleppe til fagmiljø, som kan sjå heilskapen, utan – kall det – politisk detaljstyring, har Nye Vegar fått moglegheit til, og så har dei nytta seg av den moglegheita.

Noko av det same var òg intensjonen i jernbanereforma – nettopp at den dialogen som skulle vere mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR, skulle vere prega av aktørar med handlefridom til å få eit større rom. No ser me at det ikkje har blitt det rommet. Det har eigentleg blitt ei vidareføring av sånn det var før jernbanereforma, det er berre vidareført i ein ny struktur. Målet mitt er å sikre ein struktur der me får ut den handlefridomen.

Noko av det som er bra for Nye Vegar, er at dei veit at om dei lykkast med å få eit prosjekt billegare, så beheld dei ressursane, pengane, og kan byggje ut andre strekningar. Det gir eit insentiv. Noko av den insentivstrukturen som Bane NOR har hatt, har ikkje vore god nok, og det er eit mål for det.

Så trur eg òg, til noko av det som Rommetveit stilte spørsmål om i stad, at det som er bra med jernbanereforma, er at no er ansvaret tydelegare fordelt. No veit me kvar ansvaret ligg, me veit at direktoratet har det ein kan kalle myndigheitsoppgåva, å sjå det strategiske, sjå den føringa. Bane NOR skal vere byggherre, men skal ta prosjekta, optimalisere dei og byggje dei ut på ein best mogleg måte. Vy, NSB, skal vere dei som drifrar gods- og persontog, som driv med det. Eg trur det er ein meir ryddig struktur enn det me hadde før jernbanereforma.

**Møtelederen:** Nå går vi vidare til Nils T. Bjørke. Det er fremdeles to til på lista. Vær så god, Bjørke.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Dette med indikatorar har me diskutert ein god del. Dei er det vel departementet som har laga, og ein var jo heilt ærleg på at dei burde vore på plass før dette vart starta. Bane NOR har gjeve tydeleg beskjed om at auka vedlikehald er heilt avgjerande for å innhenta vedlikehaldsetterslepet. Men burde ikkje då indikatorane vore endra, slik at dei slo positivt ut når dei klarte å auka? I dag slår dei jo negativt ut når dei aukar.

Dette med vedlikehald er ein spesiell ting i forhold til nybygg. Korleis skal ein sikra at ikkje kontrollmekanismen for å kunna konkurranseutsetja vedlikehaldet

vert større enn gevinsten ved å fordela det på ulike selskap?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Eg trur at konkurranseutsetjing på Spordrift er det to effektar av. Det eine er den effekten at me forventar at det vil gi oss eit handlingsrom som me òg kan bruke på å byggje jernbane, til å forbetre tilbodet, om me lykkast med det på ein god måte. Den andre er at når me no har gjort den kartlegginga som har vore heilt nødvendig for at me kan konkurranseutsetje, har me òg betre oversikt. Det er det me i realiteten har sett her, at det ikkje har vore god nok oversikt på drifts- og vedlikehaldssida. Me trudde at dei milliardbeløpa me har sett inn, skulle vore nok. Det har vist seg at det ikkje har vore nok.

Så kan eg seie om f.eks. Bane NOR: Dei har i vedtekene sine at det skal vere forretningsmessig drift. Det meiner eg er viktig. Det er eit viktig prinsipp som er lagt til grunn der, og det er òg med på å sikre at me bør få meir igjen for dei midlane som me har sett opp her.

Eg er einig i det spørsmålsstillaren tar opp her – me burde hatt dei indikatorane på plass tidlegare. Men som eg òg peiker på her, no meiner me at Bane NOR jobbar godt med dei. Det har vore ein jamleg dialog i eigardialogen med Bane NOR for å få dei indikatorane på plass, og det er noko me forventar skal skje om ikkje så lang tid.

**Møtelederen:** Da er neste spørsmål fra Freddy André Øvstegård, vær så god.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Takk for det.

Jeg har sett at det har blitt ganske mange flere direktører i jernbanen, flere selskaper. Sist jeg sjekket, hadde det økt fra 11 til 50 – jeg vet ikke om det har kommet noen siden den gang, det kan hende. Ser statsråden, hittil, at det brukes mer tid og flere ressurser i dette jernbanebyråkratiet på bestillinger, avtaleinngåelser, koordinering og rapportering internt mellom forskjellige selskaper, som egentlig driver med jernbane?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** No kan eg roe Øvstegård med at det ikkje er eit så stort antal nye direktørar som har kome. Men det er òg ei stor endring. Beløpa til jernbanen er altså meir enn tredobla no. Det er langt større business, om ein kan bruke det uttrykket, i norsk jernbane i 2021, over 32 mrd. kr, og me var på rundt 10 mrd. kr i 2010. Det er realiteten.

Eg trur noko av det som er bra, er å få tydelege ansvarsforhold. Da kan me utvikle ein struktur. Me ser at innanfor andre transportformer har ein i realiteten akkurat det same. Det er ingen som reagerer på måten norsk luftfartssektor er organisert på – det er tydelege ansvarsforhold når det gjeld kven som eig lufthammer,

kven som eig flyselskap. Den typen tenking, om å ha tydelege ansvarsforhold, og at me har fått den strukturen på plass, meiner eg er ei reell forbetring. Men me må hente ut effektane av det. Det meiner eg er hovudutfordringa sånn som det ligg no.

Så handlar det om at me sannsynlegvis tar investeringsavgjerder på eit for tidleg tidspunkt, når prosjekta ikkje er heilt modne, når me ikkje veit kva kostnadene for desse prosjekta i realiteten er. Det har vore ei utfordring, spesielt på jernbanen, men òg til dels på vegsida, at me får KVVU-ar som legg tydelege politiske føringar. Så tar me ei avgjerd, og så viser det seg at når me kjem til sluttrekninga, blir den ei heilt anna. Da er det ikkje sikkert me hadde landa på det konseptet me gjorde. For å gjere noko med det kjem det ei tydeleg porteføljestyring når me legg fram Nasjonal transportplan. Eg meiner det er eit felles gode for heile Noreg at me får tatt avgjerder på den typen prosjekt på riktig tidspunkt, når me veit kva kostnadene er, slik at me vel dei beste prosjekta når me skal velje.

**Møtelederen:** Rommetveit, vær så god.

**Magne Rommetveit (A):** Du sa i stad at satsing på investeringar har gått ut over vedlikehald, og langt på veg gav statsråden skulda til Stortinget, eit storting som statsråden sjølv har vore medlem av veldig lenge. Men spørsmålet er: I kva grad er nyinvesteringar også med på å redusera framtidige vedlikehaldskostnader når det er så veldig gamalt og skrøpeleg, det som er frå før? Då tenkjer eg litt lokalt, eg òg, som på strekninga Arna-Voss, Ringeriksbanen og heile Bergensbanen, å få den shina opp. Kuttar ein ikkje ein masse framtidige vedlikehaldsutgifter ved å gjera det?

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Eg har ikkje kritisert Stortinget for at dei har satsa på investeringar, for det er det veldig behov for innanfor norsk jernbane. Paradokset er berre at det er stort behov òg for drift og vedlikehald, ikkje minst på austlandsområdet, som har betydning for heile jernbanen. Eg peikte på strekninga Drammen-Lillestrøm, som har 80 pst. av utfordringane knytte til oppetid og nedetid – berre den strekninga. Det viser kor stort behov det er.

Det er ikkje eit problem at me har satsa på investeringar, problemet er at me burde satsa enda meir på drift og vedlikehald. Så kan me stille spørsmål, når me bruker ein gitt sum, men det som òg har skapt reelle utfordringar – det kan eg vere ærleg på òg når det gjeld det første budsjettet eg fekk leggje fram – er at når me har kostnadsoverskridingar på investeringsprosjekta, må me dekkje dei inn. Det å stoppe opp, pakke ned, ta pause i eitt til to år og så pakke opp igjen og begynne å byggje igjen, er det dyraste av alt. Me må prioritere og

bli ferdige med det me held på med. Dermed kan det i nokre budsjett gå ut over den optimale løyvinga til f.eks. vedlikehald. Sånn sett hadde eg gjerne ønskt at vedlikehaldsbudsjettet for 2021 skulle vore enda større, for å ta ned etterslepet. Men det er vanskeleg når ein har store kostnadsoverskridingar, sjølv med eit 2021-budsjett der me aukar jernbanebudsjettet frå 26 til 32 mrd. kr, altså med over 6 mrd. kr.

**Møtelederen:** Det kunne være fristende å kaste inn flere strekninger som åpenbart må ha dobbeltspor, men isteden skal jeg la Nils T. Bjørke stille et kort spørsmål og få et kort svar på det.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Eg synest ikkje eg fekk svar. Du snakka om at Bane NOR er i gang med indikatorane, men det må jo vera departementet som lagar indikatorar for Bane NOR dersom dei skal følgja dei opp. Det er vel ikkje vanleg at det er selskapa sjølve som skal leggja premissane for dei indikatorane. Då er det jo ikkje rart at de slit med oppfølging av selskapa.

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Når det gjeld indikatorane, er det Bane NOR som jobbar med strukturen for å få det på plass. Me har følgd det opp i vår eigen dialog og etterspurt det, og så er det sjølv sagt ein dialog mellom Jernbanedirektoratet og departementet om det. Men den typen indikatorar er det Bane NOR som har eit hovudansvar for å få plass. Det er der det ligg, og me har etterspurt det gong på gong. Heldigvis er signala – og det meiner eg òg – at dei jobbar godt med det, det er ei viktig føring for meg. Eg seier at det vil vere på plass ganske snarleg, og det vil vere ein viktig del av vår styringsinformasjon for å seie noko om utviklinga på norsk jernbane.

**Møtelederen:** Da sier vi takk for det. Statsråden har vært forbilledlig når det gjelder rutetabellen. Vi er akkurat på tida.

Jeg bare tillater meg en kort kommentar, for statsråden var inne på at vi bør få klargjort tydelig hvor ansvaret ligger. For oss er det klart at det ligger hos statsråden. Skylda kan nok ligge litt forskjellige steder, men hva gjelder Stortinget, kjenner vi bare statsråden, og det er derfor vi ønsket deg på høring her. Vi takker for ditt bidrag til denne høringen.

Referat vil følge innstillinga når den tid kommer. Så takk til statsråden. Takk til alle som har deltatt på høringen. Da er vi ferdig med den første høringen i dag.

**Svein Harberg (H):** Statsråden har anledning til 5 minutter.

**Møtelederen:** Som jeg blir minnet på her, skal statsråden få anledning til 5 minutter oppsummering til slutt hvis han har noe ytterligere å tilføye.

**Statsråd Knut Arild Hareide:** Takk for det, komitéleder.

Eg skal vere kort mot slutten. Eg synest det har blitt stilt mange gode spørsmål, og eg synest det har kome fram ein god heilskap i dette. Det er at me har store utfordringar med norsk jernbane. Det er så mange som tar jernbanen. Me køyrer med ny ruteplan frå 2012 og 2014, som gjer at me eigentleg bruker det ytste av den kapasiteten me har. Me har behov for å gjere meir for ta ned vedlikehaldsetterslepet, som eg trur i dag er antyda til 23 mrd. kr. Me gjennomfører store og nødvendige investeringsprosjekt. Me kan diskutere samanhengen mellom størrelsen på investering og det me gjer på vedlikehaldssida for å ta ned etterslepet, men eg synest òg det er ein del positive element me ser.

Eg har lyst til å seie at når det gjeld Bane NOR, har dei utarbeidd ein ny vedlikehaldsstrategi. Dei er i ferd med implementere systemet InfraStatus, som skal gi ei betre oversikt over tilstanden på infrastrukturen. Det er heilt nødvendig. Og me gjennomfører tiltak på – eg vil seie – den største problemstrekninga: Lillestrøm–Drammen. Det nye systemet InfraStatus vil gjere det mogleg å måle produktiviteten i drifts- og vedlikehaldsarbeidet på ein betre måte. Eg trur òg at Spordrifts konkurranseutsetjing, utskiljing, gjer at det blir betre synleggjort. Så får me sjå kva tala blir, men me får iall-

fall ei synleggjering, noko som i seg sjølv er veldig viktig.

Så har eg òg lyst til å seie at Bane NOR no har ei eiga organisering av utbyggingseininga og deira store prosjekt. Og me er no i gang med, som eg seier, å sjå på kva styringsdialog me skal ha mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet og departementet, og for så vidt òg Spordrift, der me ønskjer at me skal gå frå ein etatskultur til meir ein forretningskultur. Dei vil la seg inspirere av suksessen bak Nye Vegar. Etter mi meining er norsk jernbane på rett spor. Jernbanereforma og tenkinga rundt den er med på å tydeleggjere ansvarsforholda. Utfordringa er at me ikkje heilt har greidd å oppfylle alle intensjonane i reforma. Men det er ikkje ulikt andre reformer som me har vore igjennom, det har tatt noko tid før me har fått til alle føringar. Eg trur det viktigaste som har skjedd, er at Stortinget i løpet av desse ti åra har gått frå å ha eit altfor lågt beløp for jernbanen, til reelt sett å ville prioritere han. Men det er òg eit stort ansvar, for me bruker no altså over 32 mrd. kr på denne sektoren, så det er viktig at me veit at me får igjen noko for dei midlane. Eg trur at ved neste rapport frå Riksrevisjonen vil me oppleve det me har opplevd òg ved denne rapporten, at ja, det er ein del krevjande ting, men eg trur me likevel vil sjå at utviklinga kjem til å vera positiv.

**Møtelederen:** Da sier jeg nok en gang takk til statsråden og til alle andre som har bidratt på høringen. Som sagt, komiteen møtes til neste høring i kinosalen kl. 14.

Høringen slutt kl. 12.36.

## Vedlegg 8

### Referat fra åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen om

#### Riksrevisjonens undersøkelse av Olje- og energidepartementets oppfølging av Equinors utenlandsinvesteringer

*Høring fredag 26. februar 2021 kl. 09.00:*

|   |     |
|---|-----|
| Høring med seniorforsker ved Chr. Michelsens Institutt Aslak Orre .....               | *1  |
| Høring med tidligere konsernsjefer Helge Lund og Eldar Sætre.....                     | *7  |
| Høring med tidl. styreledere Svein Rennemo og Øystein Løseth .....                    | *15 |
| Høring med konsernsjef Anders Opedal .....  | *21 |
| Høring med styreleder Jon Erik Reinhardsen.....                                       | *27 |
| Høring med de tidligere olje- og energiministrene Terje Søviknes<br>og Tord Lien..... | *33 |
| Høring med olje- og energiminister Tina Bru.....                                      | *39 |





**Åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen fredag den 26. februar 2021 kl. 9**

Møteleder: Dag Terje Andersen (A) (komiteens leder)

Sak:

*Riksrevisjonens undersøkelse av Olje- og energidepartementets oppfølging av Equinors utenlandsinvesteringer*

**Møtelederen:** Da har klokka passert 9, og vi er klare til å starte dagens høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen. Høringen er knyttet til Riksrevisjonens kontroll med forvaltning av statens interesser i selskaper – 2019, og da særlig den delen av rapporten som handler om Equinors investeringer.

I og med at komiteen har valgt meg til sakens ordfører, synes jeg det er naturlig å be komiteens nestleder, Svein Harberg, om å stå for ledelsen av møtet. Vær så god, Harberg.

Svein Harberg overtok her som møteleder.

**Møtelederen:** Takk for det, komitéleder.

Riksrevisjonen har gjennomført en delundersøkelse av Olje- og energidepartementets oppfølging av Equinors utenlandsinvesteringer, som følger som et rapportvedlegg til Dokument 3:2 for 2020–2021. Komiteen vedtok i møte 19. januar 2021 å avholde en åpen kontrollhøring som ledd i behandlingen av denne delundersøkelsen.

Komiteen har besluttet at høringen skal omhandle – men ikke begrense seg til – følgende problemstillinger:

1. I hvilken grad har Olje- og energidepartementet fulgt opp at Equinors utenlandsinvesteringer bidrar til å nå målet om høyest mulig avkastning over tid, jf. Riksrevisjonens merknader og konklusjoner i Dokument 3:2 for 2020–2021?
2. I hvilken grad har Olje- og energidepartementet fulgt opp saken om utbetalinger av signaturbonus og tilskudd til sosiale fond i Angola etter korrespondansen mellom kontroll- og konstitusjonskomiteen og Olje- og energidepartementet i 2016?

Det er problemstillingen vedrørende Equinor i Angola som er den mest sentrale for denne høringen. Dette er også formidlet til deltakerne på høringen.

Det vises i den forbindelse til at kontroll- og konstitusjonskomiteen i 2016 hadde en korrespondanse med tidligere olje- og energiminister Tord Lien om Statoils kontrakt i Angola. Komiteen hadde også i september og oktober 2020 en korrespondanse med nåværende olje- og energiminister, Tina Bru, om Equinor i Angola.

Ingen av disse korrespondansene førte til at komiteen åpnet sak.

Følgende har blitt invitert og møter til høringen i dag:

- olje- og energiminister Tina Bru
- tidligere olje- og energiminister Terje Søviknes
- tidligere olje- og energiminister Tord Lien
- styreleder Jon Erik Reinhardsen
- konsernsjef Anders Opedal
- tidligere styreleder Øystein Løseth
- tidligere styreleder Svein Rennemo
- tidligere konsernsjef Eldar Sætre
- tidligere konsernsjef Helge Lund
- seniorforsker ved Chr. Michelsens Institutt Aslak Orre

På grunn av koronasituasjonen gjennomføres de første seks bolkene i høringen som videokonferanse på Zoom. I den siste bolken, med olje- og energiministeren, blir det fysisk oppmøte.

Det er komiteens håp at denne høringen skal gi nyttig tilleggsinformasjon i saken – som bakgrunn for de konklusjoner komiteen skal treffe i sin innstilling til Stortinget.

De prosedyrene som er fastsatt i Reglement for åpne kontrollhøringer, vil bli fulgt.

Jeg minner for ordens skyld om at dette er en åpen høring, og at komiteen bare kan motta taushetsbelagte opplysninger for lukkede dører. Dersom et spørsmål ikke kan besvares uten å røpe opplysninger undergitt taushetsplikt, bør den inviterte gjøre komiteen oppmerksom på dette og anmode om å få avgi forklaring for lukkede dører.

Det vil bli tatt stenografisk referat fra høringen. Referatet vil følge som vedlegg til komiteens innstilling i saken.

For at komitémedlemmene skal få stilt de spørsmål som er nødvendige, vil jeg be om at svarene blir så korte og konsise som mulig.

*Høring med seniorforsker ved Chr. Michelsens Institutt  
Aslak Orre*

**Møtelederen:** Da er vi klare til å starte opp med første bolk, og jeg vil få ønske velkommen til Aslak Orre, som er seniorforsker ved Chr. Michelsens Institutt. Du har med deg en bisitter, journalist og historiker Maren Sæbø. Velkommen til deg også.

Du får først inntil 5 minutter til en innledning. Etter innledningen starter komiteens utspørring i en åpen spørsmålsrunde på 30 minutter. Det er som sagt viktig å svare kort og konsist på komiteens spørsmål. Helt til slutt får du ordet til en kort oppsummering, hvis du ønsker det, på inntil 5 minutter.

Så en viktig praktisk detalj: For å unngå problemer med lydanlegget er det viktig at alle husker å slå mikrofonen på når man skal snakke, og av når man er ferdig. Dette er viktig for referentene.

Når det gjenstår 30 sekunder av taletiden, vil jeg gi beskjed om det.

Da sier vi vær så god til deg, Aslak Orre.

**Aslak Orre:** Jeg takker komiteen for ordet og invitasjonen.

Jeg ønsker å innlede til denne debatten med tre hovedpoeng som er overordnede poeng for norsk virksomhet i Angola. Det første er at Equinor har tjent enorme summer i Angola, minst 100 mrd. kr, så ikke minst derfor trengs mer åpenhet om virksomheten. Det andre er at Angola har mislyktes i å bruke oljen til utvikling under oljeboomen. Det tredje er at Angola trenger omstilling heller enn det famøse forskningssenteret betalt av Equinor.

Til punkt én: Norsk engasjement i Angola har vært langvarig og gigantisk. I et tiår, fram til rundt 2017, tilsvarte Equinors produksjonstall i Angola 10–12 pst. av oljeproduksjonen på norsk sokkel – og enda litt mer i forhold til Angolas produksjon. Plattformene pumpet ustanselig utenfor Angolas kyst, men aldri har Equinor fortalt hvor stor inntjeningen egentlig har vært. Basert på opplysninger om oljepris og produksjonstall var mitt anslag at Statoil/Equinor må ha tjent i overkant av 100 mrd. kr siden 2005, temmelig likt tallet Rystad Energy beregnet og oppga til E24 nylig. Det beløpet tilsvarer Norges samlede bistand til hele Afrika i det tidsrommet. Det kaster nytt lys over Statoils utenlandssatsing. For å spørre folkelig: Har festen i Angola finansiert fiaskoen i Nord-Amerika? Vi kan anta at hvis Equinor hadde rapportert inntjeningen fra Angola, hadde eieren, den norske stat og dens folkevalgte, oppdaget problemene i Nord-Amerika langt tidligere.

Til punkt to: Angola er i dag nær bankerott. Norges ambassade i Luanda fremmet lenge slagordet om at Norge og Angola er perfekte partnere i en slags vinn-vinn-påstand, men det finnes knapt to land som har forvaltet oljeformuene sine mer forskjellig. Så kanskje er det bare Norge som har vunnet. Uten å prioritere andre næringer har Angola blitt fullstendig oljeavhengig. For eksempel er over 95 pst. av eksportinntektene fra olje. Norge har gitt bistand til oljeforvaltningen siden 1980-tallet, uten at det har endret noe fundamentalt, for Norge fikk aldri komme nær det reelle navet i oljeforvaltningen i Angola, statsoljeselskapet Sonangol, som har vært både oljeselskap, konsesjonær og eier av hundrevis av datterselskap.

Men framfor alt var Sonangol en pengesekk for Angolas sterke mann, José Eduardo dos Santos, som satt ved makten i 38 år, fram til 2017. Ja, Sonangol finansierte mye av korrupsjonen i kretsen rundt dos Santos, men den store korrupsjonen i Angola skjer i den offentlige bruken av oljepengene. President dos Santos skapte et maktapparat med klientelisme og korrupsjon som lim. Han kontrollerte oljeinntektene, men lånte også landet til fant. Han sørget for at eliten i regjeringspartiet, MPLA, fikk gjøre seg styrtrik. Denne eliten fikk melke offentlig forbruk gjennom prestisjebygg og ekstravagant infrastruktur finansiert av olje. Jo dyrere kontrakter, jo rikere ble de. Nesten alt ble dårlig planlagt og dårlig bygd, og etter få år har det meste nå forfalt.

For vanlige folk i Angola betydde oljeboomen på 2000-tallet midlertidig økonomisk forbedring. Men boomen snudde til elendighet fra 2015. Velferdstilbudene er i rask forvitring. Ifølge FNs utviklingsprogram lever 48 pst. av befolkningen på mindre enn to dollar om dagen. Kun fire land i verden har høyere andel av unge mødre – og alle er uten utdanning. Disse jentene ser lite til oljeinntektene og lånene på – har vi beregnet oss til – 630 milliarder dollar siden 2002. Hvis barna deres vokser opp, vil de gjøre det bokstavelig talt i ruinene av alle prestisjebyggene fra oljeboomen som aldri vil komme tilbake.

Til slutt om forskningssenteret som Equinor betalte rundt 420 mill. kr for. Norske journalister, blant dem Maren Sæbø her, har etterspurt senteret i alle fall siden 2013, men ingen har funnet spor av senteret eller pengene i Sonangols regnskaper. Vi må erkjenne at pengene trolig har forsvunnet. Men la oss se senteret som del av det store bildet. Et slikt dyrt forskningssenter vil neppe bli bygd. Da E24 etterspurte senteret i fjor, viste Sonangol til lite troverdige planer. Men burde Sonangol bygge det? Er det virkelig det de trenger? Forhandlerne i Equinor må ha hatt kvaler rundt det spørsmålet i 2011, men de betalte likevel, for kontrakt ville de ha.

Mangel på petroleumsforskning er ikke problemet i dag, verken for Angola eller Sonangol. Landets oljeproduksjon faller nå kraftig, rundt 40 pst. siden 2016. Det skyldes mangel på investeringer i kjent teknologi i snart tomme eller marginale felt, men Equinor og de andre store oljeselskapene virker lite villige. Det virker kanskje prinsipielt viktig å tvinge Sonangol til å bygge forskningssenteret. Men på den annen side: Ville ikke et topp moderne forskningssenter være å kaste blått i øynene på angolanere flest? Ville ikke det videreføre myten om at olje kan skape utvikling i Angola, noe den beviselig ikke har gjort gjennom de siste 40 årene?

**Møtelederen:** Da er tiden ute, så da tror jeg du må spare resten til sluttinnlegget ditt, hvis du kan det.

Da går vi over til spørsmålsrunden – det er en åpen spørsmålsrunde på 30 minutter, og jeg minner igjen om korte spørsmål og svar. Først gir jeg ordet til saksordføreren, Dag Terje Andersen fra Arbeiderpartiet, som får stille to spørsmål.

**Dag Terje Andersen (A):** Takk for ditt bidrag med kunnskap om situasjonen i Angola.

Når investeringsbeslutningene ble tatt og avtalene gjort om å betale penger, og med ditt kjennskap til Angola: Burde Statoil på det tidspunktet hatt kunnskap om at risikoen for at pengene forsvant til korrupsjon, var overhengende i Angola, etter din vurdering?

**Aslak Orre:** Etter min vurdering burde de absolutt det. Jeg tror de ikke bare burde vært klar over det, jeg tror de var klar over det.

**Dag Terje Andersen (A):** Har du eller andre du kjenner i ditt kompetansemiljø med kunnskap om Angola, fått bidra med noen av den kunnskapen til de valg som ble gjort i Equinor?

**Aslak Orre:** Jeg kan i løpet av disse årene erindre at jeg har blitt invitert av Statoil én gang til et møte. Det må ha vært i 2015/2016 ...

**Dag Terje Andersen (A):** Men altså ikke før –

**Aslak Orre:** ... av den gang Statoil.

**Dag Terje Andersen (A):** Det var vel de to spørsmålene.

**Møtelederen:** Det var to veldig korte og presise, men vi kommer nok tilbake til saksordføreren også.

Da tar vi en runde på de andre partiene. De får stille ett spørsmål hver. Først ut er Høyre og Bente Stein Mathisen.

**Bente Stein Mathisen (H):** Takk for innledningen din.

Nå har ikke vi fått så mye informasjon om Angola i den rapporten vi har fra Riksrevisjonen. Det er bare nevnt et par ganger. Det er mer utenlandsinvesteringene til Equinor som vi har fått rapport om. Men jeg har et spørsmål: Hvilke vurderinger mener du burde vært gjort, og etter din oppfatning når man vurderer å investere i et høyrisikoland hvor det er mye korrupsjon, slik som Angola er? Hvilke vurderinger burde man ha gjort på forhånd?

**Aslak Orre:** Jeg tenker at det mest sentrale er at man burde ha vurdert den reelle risikoen som var kjent

for alle på det tidspunktet, som var kjent for Equinor og de andre oljeselskapene. Vurderingen de sannsynligvis burde ha gjort, var hvordan de kunne gått sammen med andre oljeselskaper og politiske myndigheter i alle land for å forbedre rammevilkårene for oljeutvinning og oljevirkksomheten i Angola. Det er sannsynligvis lite Equinor kunne ha gjort helt alene, men sammen med andre krefter ville det vært mulig å påvirke angolanske myndigheter i mye sterkere grad.

**Møtelederen:** Da går vi videre til Fremskrittspartiet og Solveig Horne.

**Solveig Horne (FrP):** Takk for et godt innlegg.

Du var ganske klar på at Equinor burde ha visst om at her var det korrupsjon. Jeg lurer på om du kunne utdype det litt mer, og også gi svar på hvilke tiltak selskap og myndighetene kan sette inn for at en skal kunne unngå korrupsjon.

**Aslak Orre:** Det er faktisk et litt vanskelig spørsmål å svare konkret på, fordi – som jeg også prøvde å antyde i innledningen – var korrupsjonen en integrert del av det politisk-økonomiske systemet i Angola på det tidspunktet. Det er klart at man kunne ha gjort enda mer for å unngå korrupsjon oppstrøms, dvs. i forhandlingene om avtalene, men nedstrøms, dvs. hva som skjer etter at oljeinntektene har kommet inn til Angola, har man mindre påvirkning. Der må man jobbe politisk og gjennom press over tid og rette fokuset på at Angola kunne ha brukt oljeinntektene på en mye bedre måte enn det som faktisk ble gjort.

Men helt konkret til hva som kunne ha vært gjort mer tydelig: Det er at Equinor og andre oljeselskaper burde ha sagt at de ikke ville være med på den typen virksomhet. Det dreier seg om signaturbonuser og innbetalinger til diverse sosiale fond og ting som man ikke har noen kontroll på blir brukt til det de faktisk lovet.

**Møtelederen:** Neste spørsmål er fra Senterpartiet og Nils Bjørke.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Takk for ein grei gjennomgang.

Inntrykket mitt er at Equinor var meir oppteke av innteninga då dei reiste ned der, enn konsekvensane for landet då dei starta opp.

**Aslak Orre:** Jeg vet ikke om det var et spørsmål, men hvis jeg tolker det som et spørsmål –

**Nils T. Bjørke (Sp):** Det var eit spørsmål.

**Aslak Orre:** Det er i hvert fall sikkert at Equinor/Statoil var opptatt av inntjening. I hvilken grad selskapet har tatt et sosialt ansvar oppigjennom: Det er noen

tegn på det, men de er ikke veldig sterke. Det er min påstand.

**Møtelederen:** Da går vi videre til SV og Freddy André Øvstegård.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Tusen takk til deg, Orre, for en veldig god og interessant innledning.

Jeg har et spørsmål som kanskje er litt mer overordnet. Det er: Hvordan opplever du at kravene som stilles regionalt for norske selskaper i utlandet på produksjonsfeltet er sammenlignet med f.eks. på bistandsfeltet? Kunne du gjort en sammenligning der? Hvor strenge krav stilles det egentlig for norsk næringslivs virksomhet i utlandet i forhold til f.eks. bistandsmidler?

**Aslak Orre:** Mitt inntrykk er at det er et mye sterkere fokus på bistandspengene enn på norske investeringer i oljevirkosomhet i utlandet. Det har jo forandret seg nå i de siste årene, og denne høringen er et eksempel på det. Men jeg tenker at det er noe som trolig burde ha skjedd for lenge siden. Det er jo utenkelig at et bistandsprosjekt ville kunne ha brukt 420 mill. kr til et senter uten å følge det opp, uten at det skulle være etterprøvd, og at vi måtte svare for at senteret faktisk hadde blitt bygd. Nå er det jo ikke bistandspenger det dreier seg om her, men som en sammenligning synes jeg det er relevant.

**Møtelederen:** Sist i denne runden er uavhengig representant Ulf Isak Leirstein, vær så god.

**Ulf Isak Leirstein (uavh):** Takk for god innledning. Takk også for det notatet fra dere begge to som vi fikk tilsendt. Det var veldig bra.

Når man ser historisk på tidslinjen fra alle de årene selskapet har vært engasjert i Angola, kan dere si litt mer om hvor offentlig burde det vært kjent hvordan situasjonen egentlig var der nede? Er dette noe man burde vært kjent med hele tiden? Kan dere utdype det litt?

**Aslak Orre:** Jeg synes at det burde ha vært mer offentlig oppmerksomhet rundt den gigantiske norske oljevirkosomheten i Angola, at det var et misforhold mellom oppmerksomheten virksomheten i Angola fikk i Norge og interessen for det på grunn av investeringer i hundremilliardersklassen. Det betyr ikke at det ikke har vært interesse – det har vært forskningsinteresse, og den norske ambassaden i Luanda har bl.a. finansiert forskningsvirksomhet, min egen og andres her på Chr. Michelsens Institutt, og det er vi glade for. Vi har gjort vårt beste for å formidle kunnskapen om Angola i norsk offentlighet.

I tillegg har det vært sterk interesse – ikke sterk, men stadig interesse – fra norske journalister for å gjøre noe på virksomheten i Angola og følge opp den. Og det har vært veldig interesse fra norske sivilsamfunnsorganisasjoner.

Utfordringen har vært at Angola er og har vært et ganske utilgjengelig og lukket land. Det har nok vært en begrensning. Det har vært lettere for oss som har hatt et langsiktig forskningssamarbeid med angolanske institusjoner. Men for noen få år siden, jeg tror det må ha vært i 2015, forsøkte en gruppe norske journalister å reise samlet til Angola i regi av Institutt for Journalistikk for å lage en rekke reportasjer på norsk oljevirkosomhet i Angola. Det mislyktes, rett og slett fordi journalistene ikke fikk innreisevisum.

Jeg vet ikke om jeg kan gi ordet til Maren Sæbø, som også har fulgt dette.

**Møtelederen:** Det går fint.

**Maren Sæbø:** Takk for det. Til det samme: For oss, hvis jeg skal snakke på vegne av en yrkesgruppe, er Angola svært vanskelig å komme inn i, som Aslak sier, for jeg har også vært i Angola de siste årene, men jeg har vært på forskervisum, akkurat som Aslak, og ikke pressevisum, for det får jeg ikke.

I tillegg er Sonangol og departementene i Luanda mer eller mindre utilgjengelige for oss som pressefolk, og er sikkert ganske utilgjengelige for forskere også. Sonangol svarer ikke på spørsmål. Når man har forsøkt å se etter f.eks. helt konkret de pengene til det forskningssenteret, har det i årevis ikke vært svar, eller det har vært ikke-svar. Noen av oss vet, og forskningsmiljøer som Chr. Michelsens Institutt, CMI, har visst det hele tiden i disse 30–40 årene vi har vært i Angola, men det har vært veldig vanskelig å få det ut, og det har heller ikke vært et sted hvor norsk presse har adgang.

**Møtelederen:** Takk skal du ha.

Da går vi tilbake til saksordføreren. Nå har alle hatt eksemplariske korte spørsmål og svar så langt, så nå skal saksordføreren få to-tre spørsmål til å følge opp. Vær så god.

**Dag Terje Andersen (A):** Takk for det.

I tillegg til mulig korrupsjonsfare knyttet til de pengene som er en del av avtalen, og som er utbetalt, har Orre vært tydelig på problemene knyttet til fellesskapet i de forskjellige blokkene der tidligere Statoil, nå Equinor, er involvert. Det gjelder i blokk 31, der det er diskusjon om det egentlige eierskapet til en annen av deltakerne der, SSI-31. Det andre som blir nevnt på slutten av den informasjonen vi har fått, er en blokk som heter 1/14, der det er usikkerhet om eierskapet til delta-

keren Acrep. Statoil, nå Equinor, gir uttrykk for at det er viktig at de vet hvem de har samarbeid med. Har du noen kommentarer når det gjelder de selskapene – og deres tvilsomhet, for å si det sånn – som de har samarbeid med på de to forskjellige blokkene i Angola?

**Aslak Orre:** Jeg har ikke detaljkunnskap om de selskapene du nevnte. Men jeg kan på generell basis si at det er ting som alle vet i Angola, at en rekke av de mindre oljeselskapene som på en måte representerer det angolanske bidraget inn i blokkene, er selskaper som på en eller annen måte er knyttet til den politiske eliten, særlig rundt den tidligere presidenten, José Eduardo dos Santos. Det har vært selskaper som på mange måter har vært knyttet til personligheter som Manuel Vicente, som var den lengstsittende Sonangol-sjefen, og som senere ble visepresident. Han er regnet som en av de viktigste mennene i Angola og har eierinteresser i hundrevis av selskaper, bl.a. i oljeselskaper av den typen du har nevnt her. Andre personligheter er den tidligere sikkerhetssjefen til dos Santos, general «Kopelipa», og general «Dino» var en av dem. I hvilken grad de er deleiere i akkurat disse selskapene, er vanskelig å si, men vi er helt sikre på at de ikke bare har tatt ut lønninger som administratorer for oljeselskapene, de har også vært inne på eiersiden og hentet ut avkastning. Disse selskapene er vanskelig tilgjengelige, og hvem som er de reelle eierne er alltid uklart. Hvis man prøvde å spole det tilbake, finner man at de har holdingadresser på Virgin Islands og kjente skatteparadis, og det er vanskelig å komme til bunns i hvem som egentlig eier dem. Man finner gjerne navn som ser ut som angolanske navn, men som ikke er spesielt kjente personligheter, som er oppført som eiere, mens den reelle eieren egentlig er en av de mektige personene bak. Så de har stråeiere, for å si det sånn.

**Møtelederen:** Takk.

– Andersen, du kan stille flere spørsmål.

**Dag Terje Andersen (A):** Det kan hende jeg kommer tilbake til deg, men jeg har nå muligheten til å stille et spørsmål også til Sæbø. Du beskrev problemene med å være uavhengig journalist og komme inn for å undersøke forholdene – slik jeg oppfattet det – både i Angola og ved Statoils/Equinors virksomhet i Angola. Da har jeg et spørsmål til deg: Har du oppfattet at du får hjelp, og at Statoil, nå Equinor, er en støttespiller for angolanske myndigheter for å bidra til at dere får den tilgangen som dere ønsker?

**Maren Sæbø:** Nei, ikke i det hele tatt. Selv har jeg fått litt hjelp hos ambassaden, men Equinor oppfører seg litt som Sonangol i Angola: Det er stengte dører.

**Dag Terje Andersen (A):** Du sa, Orre, at «alle vet», og så oppfattet jeg – og du kan eventuelt avkrefte det – at du beskrev en mulighet for korrupsjon ikke bare knyttet til de to beløpene som vi har omtalt, som er en direkte del av avtalen, men også knyttet til den faktiske oljeproduksjonen og pengestrømmen i oljeproduksjonen der nede. Når du sier «alle vet», antyder du at Equinor visste – eller burde visst og har lukket øynene – eller har det vært kunnskapsløshet som har gjort at den risikoen har blitt tatt?

**Aslak Orre:** Mitt inntrykk er at Equinor nok over tid har vært bekymret over de store korrupsjonsproblemerne i Angola, og jeg vet at det har vært deler av Equinor som har vært opptatt av å ta sosialt ansvar. For eksempel finansierte Equinor – på den tiden Statoil – en studie for å lage et kompendium i det de kalte for Business Ethics, som ble utarbeidet av det katolske universitetet og folk her på Chr. Michelsens Institutt. Det var et klart tegn på at de var bekymret for korrupsjonsspørsmål og hvor vanskelig forholdene egentlig er i Angola. Men dette må kunne sies å ha vært et relativt lite tiltak i forhold til den store helheten, og selv om vi berømmer det, kan man ikke si hvilken effekt det har hatt. Det ville nok hatt mye større effekt dersom et selskap som Equinor hadde vært mye mer frittalende i offentligheten om korrupsjonsproblemerne de har støtt på i Angola, men det har de ikke vært i noen grad i det hele tatt, så vidt jeg vet.

Om til spørsmålet om hva de visste: Jeg oppfatter at mange i Equinor visste. Så tror jeg også, som du sier, at det kan ha vært en del kunnskapsløshet inne i bildet.

**Møtelederen:** Da går vi til Stein Mathisen fra Høyre.

**Bente Stein Mathisen (H):** Jeg vil litt tilbake til det jeg spurte om i forrige runde. Jeg spurte om hva du mener man burde gjort for å vurdere enda bedre når man skulle gå inn med investeringer i et sånt høyrisikoland med tanke på korrupsjon. Du sa noe om at Equinor ikke kunne gjøre det alene, men man kunne kanskje gjøre det sammen med andre oljeselskap. På hvilken måte da? Mener du at Equinor kunne fått til noe bedre, fått til bedre ordninger og mindre korrupsjon? Og har du noen andre land som du kan vise til hvor dette er gjort, hvor man har gode erfaringer med å samarbeide med andre oljeselskap nettopp for å få til ryddige forhold?

Vi i denne komiteen var i Brasil på en studietur for et par år siden, og da snakket vi med Kongsberg Gruppen der, og de slet også med korrupsjon og vanskeligheter med å få til ryddige forhold. Det var, som de sa, ganske krevende og utfordrende fordi reglene ble endret hele tiden. Altså: De mente at nå hadde de det på

plass, men så skjedde det nye ting. Det var ganske krevende å få til ryddige og gode forhold. Men har du noen eksempler?

**Aslak Orre:** Jeg må understreke at mitt felt er hovedsakelig forskning på angolanske forhold, samfunnsforhold og politisk økonomi, og når det gjelder hva man kunne og burde ha gjort, må jeg uttale meg mer som privatperson.

Jeg har ikke kjennskap til et land hvor dette har blitt gjort på den måten. Oljeindustrien har historisk sett ikke vært veldig interessert i å gjøre den typen ting. De har etter min oppfatning ikke tatt korrupsjonsproblemene rundt om i verden på alvor, men det oppfatter jeg at de er mer opptatt av nå enn de var for f.eks. ti eller tjue år siden. Jeg tror nok at også Statoil/Equinor har gått gjennom en prosess akkurat på det punktet.

Det har jo skjedd ting i historien til Statoil også som antyder at bl.a. sjefer i Statoil-selskapet har blitt knyttet direkte til korrupsjon og forsøk på korrupsjon i land langt borte, og det er et eksempel på at man har hatt en litt uklar holdning til det historisk. Jeg sier ikke at det gjelder hele selskapet, og jeg tror at for det meste har idealene vært sunne, men i møte med en veldig vanskelig kontekst som Angola, har de ikke klart å områ seg. Det er ikke veldig enkle svar på hva de kunne og burde gjort, men den gigantiske virksomheten, den store inntjeningen de har hatt, gjør at de etter min vurdering også har et veldig spesielt moralsk ansvar for å forsøke å gjøre mer enn det de faktisk har gjort.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Neste spørsmål er fra SV og Øvstegård.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Jeg følger litt videre opp disse spørsmålene om skjult eierskap og selve oljevirksomheten. I korrespondansen mellom komiteen og nåværende statsråd i fjor høst legges det ved et brev fra bl.a. Equinor, hvor Equinor skriver at de nå har vurdert dette i blokk 31, hvor man altså deler blokka sammen med SSI-31, dette selskapet som har hatt skjult eierskap. Og så peker hun på at det har vært endringer i eierskapet i blokk 31, og at Equinor nå mener det er forsvarlig å opprettholde sin eierandel i blokk 31. Jeg bare lurer på om du kan kommentere den vurderingen, om du er enig i den.

**Aslak Orre:** Det har jeg ikke noen konkret kommentar til.

På generell basis synes jeg det nå virker overtydelig at Equinor har en politikk som gjør at man ikke skal være deleiere sammen med politisk eksponerte personer fordi det per definisjon er korrupsjon. Derfor burde et av tiltakene her være – og da kommer jeg litt tilbake

til spørsmålet fra Høyre-representanten – at en helt konkret ting man kunne ha gjort, er å være absolutt tydelig på at man forlanger å få vite hvem de reelle eierne er blant alle medinvestorer i oljeblokkene i Angola. Dersom man ikke får tydelige svar på det, eller overbevisende og troverdige svar, bør man true med å trekke seg ut av de blokkene.

**Møtelederen:** Takk. Da er neste spørsmål fra saksordføreren, Dag Terje Andersen.

**Dag Terje Andersen (A):** Vårt utgangspunkt er for så vidt ikke å revidere Equinor, men å kontrollere statsrådets oppfølging av statens eierskap, og som utgangspunkt for det har vi statens eierskapsmelding, der selvfølgelig kravet om nulltoleranse for korrupsjon er tydelig. Jeg spurte deg tidligere om dere har fått bidra med deres kunnskap til selskapet når det gjelder situasjonen i Angola, og da blir spørsmålet: Har departementet vist interesse for å sette seg inn i kunnskapen du har, eller som andre måtte ha i miljøer du kjenner, om situasjonen i Angola, som grunnlag for utøvelsen av sitt eierskap i Equinor?

**Aslak Orre:** Når du refererer til departementet, snakker vi da om Olje- og energidepartementet?

**Dag Terje Andersen (A):** Ja, det stemmer.

**Aslak Orre:** Da må jeg vel svare nei, jeg kan ikke huske på stående fot at vi har blitt kontaktet av Olje- og energidepartementet. Derimot har vi merket betydelig interesse fra Utenriksdepartementet over lang tid, og det setter vi pris på.

**Møtelederen:** Da er det ikke flere som har tegnet seg for spørsmål, og da går vi over til din mulighet til å ha en sluttkommentar på inntil 5 minutter, dersom du har behov for det.

**Aslak Orre:** Jeg vil si at det har vært interessante spørsmål, som er vanskelige å svare på. Det reflekterer også at det er en veldig vanskelig og uvant situasjon i Angola, også i møte mellom Equinor og den angolanske realiteten. Angola er et land som dessverre har mislyktes fullstendig i å benytte oljerikdommen til å skape utvikling, fattigdomsreduksjon eller velferd for befolkningen, og i stor grad kan det skyldes det politiske regimet som har vært. Men det kan virke som om internasjonale oljeselskap har vært veldig interessert i den inntjeningen man kan få gjennom virksomheten i Angola, og den har vært svært høy etter mine beregninger, svært lukrativ. Der har man tenkt at det viktigste er at vi holder oss unna direkte korrupsjon og har minst mulig eksponering. I den grad vi blir direkte eksponert for det

– og det er vanskelig å unngå, som i dette tilfellet med bonusutbetalinger og utbetalinger til sosiale fond – er en alternativ strategi å forsøke å sørge for at det blir lite oppmerksomhet rundt investeringene og rundt virksomheten i hjemlandet, i dette tilfellet Norge.

Over tid er jeg blitt ganske overbevist om at det ikke er tilfeldig at vi har hørt lite fra Statoil og også fra Olje- og energidepartementet. Nå skal jeg ikke si det sikkert, men det kan virke som om holdningen har vært: La oss nå holde på i Angola, det pumpes olje der, vi tjener penger, det går godt, problemene i USA kommer det til å komme mye oppmerksomhet rundt, men i Angola er det mindre sjanse for at vi blir kikket i kortene, rett og slett fordi det er et utilgjengelig land, og la oss heller ikke snakke for mye om det i norsk offentlighet. Så det har vært ganske stille, både fra Equinor og fra Olje- og energidepartementet, og det er nok ikke tilfeldig, hvis man ser det over tid.

Er det mulig å spørre om også Maren har noen tilleggskommentarer?

**Møtelederen:** Ja da, det er halvannet minutt igjen, så hun kan ta ordet.

**Maren Sæbø:** Jeg kan vel egentlig bare slutte meg til det Aslak sier. For oss som har fulgt dette en stund, er det påfallende hvor vanskelig det er å få informasjon. Jeg kan vel også si at jeg heller aldri har fått noen spørsmål fra Olje- og energidepartementet eller noen i tilknytning til dem, men også jeg har selvfølgelig hatt kontakt med Utenriksdepartementet.

Det er fortsatt veldig store spørsmål rundt veldig mange av disse bonusutbetalingene som har skjedd de siste 20 årene i Angola. Jeg tror disse pengene er tapt. Det er i tillegg svært vanskelig for oss, både som norsk befolkning, som angolansk befolkning, som forskere og journalister, å vite hva som har skjedd rundt dette. Derfor må jeg vel egentlig bare oppfordre dere til å fortsette å spørre både Olje- og energidepartementet og andre, dem som man kan spørre, om man kan få litt klarhet i dette, ikke minst for angolanernes skyld.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Og takk skal dere ha for at dere stilte på høringen og er med og kaster lys over en sak som komiteen skal behandle.

Da blir det pause fram til kl. 9.55.

Høringen ble avbrutt kl. 9.42

----

Høringen ble gjenopptatt kl. 09.55

### *Høring med tidligere konsernsjefer Helge Lund og Eldar Sætre*

**Møtelederen:** Da er kontroll- og konstitusjonskomiteen klar til å starte opp igjen høringen, og vi vil ønske velkommen til de tidligere konsernsjefene Helge Lund og Eldar Sætre. Velkommen til dere!

Eldar Sætre har med seg en bisitter, som er juridisk direktør Siv Helen Rygh Torstensen. Velkommen til deg også!

Dere får først inntil 5 minutter hver til en innledning. Etter innledningene starter komiteens utspørring. Det blir så en åpen spørsmålsrunde på 30 minutter, og helt til slutt får dere ordet til en kort oppsummering, hvis dere ønsker det, på inntil 5 minutter.

For å unngå problemer med lydanlegget er det viktig at alle husker å slå mikrofonen på når man skal snakke, og av når man er ferdig. Det er viktig for at referentene skal få god lyd.

Når det gjenstår 30 sekunder av taletiden, gir jeg beskjed om det.

Da starter vi med Helge Lund. Du har 5 minutter. Vær så god!

**Helge Lund:** Takk skal du ha, møteleder.

Jeg vil i mitt innlegg forsøke å fokusere på hvordan vi jobbet med åpenhet, antikorrupsjon og etterlevelse i min tid som konsernsjef, og også si noe om de avtalene vi inngikk for letevirsomhet i Angola i 2011. Av hensyn til tiden viser jeg til min redegjørelse til energi- og miljøkomiteen når det gjelder lønnsomheten i den internasjonale virksomheten, men selvsagt er jeg tilgjengelig for å svare på spørsmål også om dette temaet dersom det er ønskelig.

Jeg skal gå tilbake i tid. Jeg kom til daværende Statoil i etterkant av Horton-saken i 2004 i Iran. Den saken preget selskapet på den tiden. Det var også utgangspunktet for et veldig omfattende arbeid som vi igangsatte, knyttet til nulltoleranse for korrupsjon, betydningen av tydelige verdier, lederskap, etikk og integritet, og også åpenhet som en ny og viktig verdi i selskapet, særlig knyttet til det å drøfte etiske dilemmaer i forbindelse med vår virksomhet. I tillegg gjorde vi et omfattende arbeid for å styrke både systemene, arbeidsprosessene og organiseringen og også opplæringen av ledere og medarbeidere knyttet til arbeidet med etterlevelse og antikorrupsjon.

Tenkningen var hele veien at det er veldig viktig å ha gode systemer og tydelige regler, men aller viktigst er verdier, holdninger, åpenhet og tonen fra toppen, altså hvordan toppledelsen håndterer dette. Vi etablerte et klart prinsipp om at hvordan vi leverer, er like viktig som hva vi leverer. Det ble nettopp styrende i



evalueringen av medarbeidere og valg av ledere, og så vidt jeg vet, gjelder dette fortsatt i Equinor.

Vi var derfor en samlet toppledelse som hadde et høyt og vedvarende engasjement i dette arbeidet, og jeg mener at vi over de neste årene utviklet et ledende program for etterlevelse og antikorrupsjon. Det var faktisk også konklusjonen fra en såkalt «compliance consultant», eller det som i norske medier ble kalt «barnevakt», oppnevnt med grunnlag i avtalene med amerikanske myndigheter som en del av oppfølgingen av Horton-saken i 2003–2004. Også andre ga anerkjennelse, og i en rapport fra Publish What You Pay i 2011 ble Statoil kåret til det selskapet som ga den mest fullstendige og gjennomsluttelige rapporteringen av virksomheten i ulike land på den tiden.

Equinors historie i Angola strekker seg jo tilbake til 1990-tallet, men de kontraktene som er et viktig tema for denne høringen, ble inngått i 2011. Vi og flere andre selskaper vant da muligheten til å drive letevirsomhet i det som ble vurdert som veldig attraktive områder. Budparametrene for alle selskapene var signaturbonus og bidrag til sosiale prosjekter, herunder inkludert utvikling av et teknologisenter.

Vi gjorde meget grundige vurderinger, og saken ble behandlet i både konsernledelsen og styret ved mange anledninger før vi tok en beslutning. Den juridiske vurderingen var klar. Dette kunne gjennomføres på en forsvarlig måte i samsvar med antikorrupsjonslovgivningen, og det understøttes av flere eksterne juridiske vurderinger, også etter at jeg sluttet i daværende Statoil.

Å bidra til kunnskapsoverføring og utvikling av teknologikompetanse i Angola vurderte vi i utgangspunktet som et godt og viktig tiltak. Vi hadde jo selv erfaring fra Norge med at internasjonale selskaper bidro til utvikling av industrien da den kom til Norge. Etikk var også en del av vurderingsgrunnlaget, for både styret og ledelsen, sett opp mot både våre egne verdier i selskapet og etiske prinsipper.

Et vesentlig dilemma den gangen var om angolansk lov tillot åpenhet om innbetalingene. Vi valgte, så vidt jeg vet som det eneste selskapet på den tiden, åpenhet, selv om det innebar en juridisk risiko i Angola. Vi rapporterte hvor mye vi forpliktet oss til å betale i signaturbonus og til sosiale prosjekter, og vi rapporterte årlig innbetalinger til dette deretter. Heldigvis har utviklingen senere gått i riktig retning, og det er i dag mye strengere krav til slik åpenhet. Jeg tror faktisk at Equinor bidro til denne utviklingen.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Da er dessverre tiden ute.

Vi skal videre til Eldar Sætre, og du har også 5 minutter. Vær så god.

**Eldar Sætre:** Jeg håper jeg ikke har spist av min tid. Jeg hadde litt tekniske problemer her. Takk skal du ha, og la meg for ordens skyld begynne med å minne om at jeg overtok som konsernsjef i oktober 2014 og gikk av 1. november i fjor.

Ut fra komiteens prioriteringer vil jeg bruke mitt innlegg til å si noe overordnet om eierskapsdialogen og deretter noe mer spesifikt om håndteringen av problemstillinger i Angola, knyttet opp til min periode som konsernsjef.

Eierskapsdialogen med OED er åpenbart viktig for oss, og jeg må si jeg alltid har opplevd den som preget av en stor grad av åpenhet, men selvfølgelig, og ikke minst like viktig, innenfor klare rammer for likebehandling som tilligger et børsnotert selskap – en viktig ramme for den dialogen. Dialogen er omfattende. Den er bygget rundt halvårlige eiermøter der departementet, etter en forutgående dialog, definerer agendaen for møtene.

Så overlater jeg til OED og statsråden eventuelt å beskrive møtenes karakter nærmere. Men jeg kan bekrefte en tett dialog også om de temaene som er satt opp på dagens høring, i min tid som konsernsjef.

Jeg vil også tillegge at staten skiller seg noe fra de aller fleste andre store investorer, med et sterkere fokus på temaer som er viktige for selskapets tillit i samfunnet, som f.eks. menneskerettigheter og korrupsjonsrisiko. Å drive virksomhet internasjonalt gjør at en møter dilemmaer av ulik karakter, og vi har lagt vekt på alltid å være godt på innsiden av, og helst i forkant av, loven og de stadig høyere forventningene fra samfunnet og aksjonærer, noe som også er tydelig uttrykt av vår største eier, bl.a. gjennom eierskapsmeldingen.

Ikke minst i land med høy korrupsjonsrisiko gjør vi grundige vurderinger av om risikoene er akseptable og håndterbare. Er risikoen for høy, stopper vi eventuelle engasjementer. For å håndtere slike dilemmaer på en god måte er åpenhet, som Helge Lund var innom, særdeles viktig – knyttet til informasjon om prosjekter og ikke minst det å rapportere om alle betalinger til myndigheter i de ulike land.

Angola er et eksempel der jeg er overbevist om at bruk av åpenhet for å sikre vår aktivitet og integritet også har påvirket utviklingen i landet i en positiv retning.

La meg så gå nærmere inn på noen temaer knyttet til Angola. Jeg vil først si litt om de to siste av totalt fem delbetalinger av Kwanza-forpliktelsen, som skjedde i min tid som konsernsjef, dernest om oppfølgingen av de sosiale prosjektbidragene.

Flere ulike forhold i omgivelsene påvirket situasjonen i 2014, 2015 og 2016, som manglende letesuksess i Kwanza-bassenget og et kraftig oljeprisfall samt mang-

lende aktivitet for å påbegynne senteret. Problemstillingen er beskrevet i vår korrespondanse til OED både i 2016 og i fjor, men la meg peke på et par forhold.

Ettersom det ikke var noen fremdrift på teknologisenteret, gjorde vi en fornyet vurdering av forpliktelsen og lovligheten av den i forbindelse med den siste utbetalingen. Og det var ingen tvil: Vi var fortsatt forpliktet til å betale, og det ville skje godt innenfor rammen av gjeldende korrupsjonslovgivning. Betalinger ble imidlertid etterfulgt av en fortsatt stor grad av åpenhet i vår rapportering samt klare forventninger om en aktiv oppfølging av betalingene. Vi var derfor, også i denne fasen, tett på både Sonangol og angolanske myndigheter, og jeg hadde selv flere møter med Sonangols konsernsjefer, hvor denne saken alltid var et viktig tema. Andre i konsernledelsen, vår landsjef og andre selskapsrepresentanter tok det også opp ved flere anledninger. Det var et høyt internt fokus, og vi ga også jevnlig oppdateringer til største eier.

På bakgrunn av denne tette oppfølgingen hadde vi, og har fortsatt, ingen indikasjoner på at det har vært misbruk av midlene vi har betalt til verken teknologisenter eller andre sosiale formål.

Samtidig skjer det en utvikling i samfunnet politisk og i næringslivet knyttet til avtaleutforming, engasjement og forventninger. Det gjelder også for betalinger til sosiale prosjekter der det i Angola i dag legges opp til at partnerne selv gjennomfører slike prosjekter. Dette er bra, og det er forhold vi har jobbet med lenge. Denne kontinuerlige utviklingen kombinert med våre egne læringsprosesser gjorde det naturlig for meg også i fjor, da denne saken kom for offentligheten, å være tydelig på at vi i dag ikke ville ha inngått tilsvarende avtaler som vi inngikk i Angola i 2011. Dette knytter seg hovedsakelig til ...

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Da er tiden ute. Du får eventuelt ta resten i avslutningen eller i spørsmålene vi går over til nå. Det blir en spørsmålsrunde på 30 minutter, og jeg vil minne om at det er lurt med både korte spørsmål og korte svar, slik at vi rekker gjennom mest mulig.

Først gir jeg ordet til saksordfører Dag Terje Andersen, som i denne omgang stiller to spørsmål.

**Dag Terje Andersen (A):** Takk for det. Som tidligere konsernsjef Sætre var inne på, har vi fått et brev fra daværende konsernsjef Sætre, den 30. september, som sier at dere i dag ikke ville inngått den avtalen som ble inngått i 2011.

Spørsmålet mitt går til Lund. Når daværende konsernsjef Sætre sa det i brev til oss i september i fjor, og vi i den forrige bolken, jeg regner med at dere fulgte den, hørte at Orre ga uttrykk for at alle vet om korrupsjons-

risikoen i Angola, vil jeg spørre Helge Lund: Angrer du på, og vil du beklage, at dere den gangen traff den beslutningen å avtale utbetaling av de to summene som her er omtalt?

**Helge Lund:** Takk for spørsmålet.

Det er jo slik at olje- og gassressurser stort sett befinner seg i land som har en del andre styringsutfordringer enn vi har i Norge, så også i Angola. Før vi inngikk avtalen i 2011, var det veldig omfattende vurderinger både i konsernledelsen, i andre ledergrupper og i styret ved flere anledninger knyttet til alle forhold, både kommersielle forhold og problemstillinger knyttet til anti-korrupsjon og sosiale bidrag.

Vi var også opptatt av åpenhet, og vi startet allerede i 2012 med å rapportere signaturbonuser og andre betalinger i Angola, selv om det ikke var etter angolansk lov. Vi mener det da har vært ...

**Dag Terje Andersen (A):** Unnskyld, men den informasjonen har vi for så vidt fått via departementet og indirekte fra Equinor. Spørsmålet mitt var: Angrer du i dag på at dere tok beslutningen om å delta i lisensen på de betingelser at de to beløpene skulle utbetales?

**Helge Lund:** Jeg mente – og mener – at vi gjorde meget grundige undersøkelser. Det har vært en veldig positiv utvikling rundt åpenhet i hele det globale samfunnet knyttet til rapportering siden det. Jeg skulle ønske i dag at vi hadde lagt inn flere kontrollmekanismer og oppfølgingsmekanismer til de betalingene. Jeg tror også det er de vurderingene Equinor har gjort i ettertid.

**Dag Terje Andersen (A):** Med din understreking også i innledningen om arbeid for åpenhet internasjonalt i de land dere jobbet med, var det interessant at journalist Sæbø, som var med på den forrige runden i høringen, beskrev at når det gjaldt å få opplysninger om hva som faktisk skjer i Angola, fikk de like lite hjelp av Statoil i Angola som av angolanske myndigheter. Har du en kommentar til det?

**Helge Lund:** Jeg kan ikke kommentere og gå inn på det, men jeg kan si, komitéleder, at jeg tror Statoil er et av de mest åpne selskapene i vår industri. Vi er et stort selskap i et lite land, vi har et veldig stort fokus på oss, og det tror jeg over tid har gjort at vi har blitt et bedre selskap. Vi har også omfattende kommunikasjon med ulike interessentgrupper – journalister, forskere osv. – på alle områder. Men jeg kan ikke kommentere akkurat på denne enkeltuttalelsen.

Vi la opp til at vi skulle være et åpent selskap, som skulle tåle innsyn og utfordring.

**Møtelederen:** Vi skal komme tilbake til saksordføreren, men først skal vi ha en runde innom de andre partiene. Først ut er Høyre og Bente Stein Mathisen.

**Bente Stein Mathisen (H):** Takk for gode innledninger.

Jeg har også lyst til å dvele litt ved dette med åpenhet. Det står i Riksrevisjonens rapport om åpenhet når det gjelder oppfølging av rapportering om selskapene og investeringer i utlandet. Det som kommer frem, er at departementet flere ganger har etterlyst mer detaljert informasjon om resultatene fra den internasjonale virksomheten fra selskapet. Hva er likevel årsaken til at ikke Equinor har praktisert nok åpenhet om dette? Departementet har tydeligvis ikke vært fornøyd med åpenheten når det gjelder resultatene fra den internasjonale satsingen. Jeg retter spørsmålet til Lund – og det er henvist særlig til 2012 i rapporten.

**Helge Lund:** Som jeg var inne på, rapporterer vi åpent til alle våre aksjonærer i henhold til regnskapskrav og andre standarder. Generelt vil jeg si at min oppfatning har vært at Statoil, og nå Equinor, er et av de mest åpne selskapene i industrien. Vi har også gått i front for åpenhet og startet med kommunikasjon rundt innbetalinger og inntekter på landbasis allerede i 2004 – lenge før dette var et krav fra offentlige myndigheter.

**Møtelederen:** Neste spørsmål er fra Solveig Horne fra Fremskrittspartiet – vær så god!

**Solveig Horne (FrP):** Dere er begge to veldig opptatt av å snakke om åpenhet, men det viser seg at det kanskje ikke har vært helt tilfellet i en del saker her, snarere tvert imot.

Mitt spørsmål går på om Equinor – tidligere Statoil – kan ha tilrettelagt for korrupsjon i Angola gjennom ikke å praktisere mer åpenhet og gjennom måten lisensavtalen var satt opp på? Det er et spørsmål til dere begge to.

**Møtelederen:** Da begynner vi med Sætre.

**Eldar Sætre:** Vi har, som Helge Lund var inne på, vært åpne helt tilbake fra 2012 på de betalingene vi har gjort. Fra 2014 spesifiserte vi også disse betalingene på de ulike delelementene. Jeg er ikke kjent med at noe annet selskap har gjennomført den form for åpen, spesifisert rapportering. Vi har vært veldig aktive med å følge opp de betalingene som var knyttet til avtalen fra 2011. Jeg var innom det i mitt innlegg. Jeg mener bestemt at vi gjennom de aktivitetene vi har gjennomført, kombinert med den åpenheten vi har bidratt til i rapporteringen, og et annet engasjement jeg vil nevne, en organisasjon som heter EITI, Extractive Industries Transparency

Initiative, hvor Equinor har vært aktive helt siden etableringen i 2003, har vært et veldig aktivt selskap for å bidra til økt åpenhet innenfor bl.a. vår type industri. Det er et initiativ som Angola nå faktisk vurderer å sluttet seg til. Det innebærer også forpliktelser til bl.a. økt åpenhet. Vi ser i dag at den praksis som nå utvikles i Angola, går i retning av at den form for sosiale bidrag skal gjennomføres av interessentskapene og operatøren, og ikke skal skje som betalinger til konsesjonsmyndighetene. Så jeg mener bestemt at her har det skjedd en utvikling, og det kommer sikkert dagens konsernsjef tilbake til senere. Vi har også klare indikasjoner på at det er konkrete planer nå for faktisk å utvikle et teknologisenter, og jeg tror vårt trykk, vår rapportering og den måten vi har vært tett på dette, har bidratt til å trekke det i den retning.

**Møtelederen:** Vi tar et kort svar fra Lund også.

**Helge Lund:** Jeg deler Sætres vurdering, og jeg har ikke noe mer å tillegge på det spørsmålet.

**Møtelederen:** Fint! Da går vi videre til Senterpartiet og Nils T. Bjørke.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Takk for det – og takk for innleinga.

De er jo begge veldig tydelege på at Equinor har gått i front når det gjeld openheit og rapportering, men alt i 2014 fekk Equinor ei tydeleg anbefaling frå Finanstilsynet om at dei burde ha eigne rapporteringar på enkelte område, bl.a. USA-vurderinga. I 2020 informerte ikkje Equinor om tapet på 220 mrd. kr i USA før det vart omtalt i media. Det tyder ikkje akkurat på ei spesiell satsing på openheit. Eg vil gjerne ha ein kommentar frå begge to.

**Helge Lund:** Takk for spørsmålet. Hvis vi går tilbake i tid, til da jeg var konsernsjef og vi fikk denne anbefalingen, og jeg legger vekt på at dette var en anbefaling, ikke et pålegg fra Finanstilsynet: Det ble meget grundig vurdert av selskapet på den tiden, og ut fra en helhetsvurdering, også ved å se på regnskapsstandarder, regnskapspraksis, hva våre konkurrenter gjorde, og også anledning til å kommunisere rundt enkelthendelser, valgte vi å fortsette med den praksisen vi hadde. Og jeg understreker at det var en helt korrekt regnskapsmessig måte å rapportere på.

Jeg har også lyst til å reflektere over at etter at utfordringene i USA kom tydeligere fram i media i Norge, var det ingen kursreaksjon knyttet til Equinors verdier. Det tyder på at markedet følte seg godt informert om hva som var situasjonen. Så kan kanskje Eldar Sætre si litt om de vurderingene som er gjort senere.

**Møtelederen:** Vær så god, Sætre!

**Eldar Sætre:** Bare et par korte kommentarer til segmentrapporteringen vår. Jeg vil bare understreke at vi allerede i 2014 hadde en oppdelt rapportering av oppstrømsvirksomheten vår i internasjonal virksomhet og norsk virksomhet. Den internasjonale virksomheten var samlet sett rapportert eksternt. Det er faktisk en inndeling som jeg tror ingen av våre andre internasjonale konkurrenter hadde på det tidspunkt. Så gjorde vi den vurdering i 2020 at vi i tillegg ønsket å splitte ut USA-virksomheten fra den øvrige internasjonale virksomheten – i noen grad ut fra den etterspørselen vi opplevde fra utsiden, også fra departementet, og at vi hadde fått mye større materialitet i den internasjonale virksomheten.

Så har jeg lyst til å kommentere litt på de 200 mrd. kr som vi ikke rapporterte før i fjor. Det medfører ikke riktighet. Vi har rapportert hele veien – vi rapporterte også i fjor – resultatene fra USA-virksomheten vår. Det har vi rapportert fra 2017 med tilbakevirkende kraft fra 2015, hvor vi har rapportert inntekter, kostnader, resultater før og etter skatt på årsbasis og også det vi kaller akkumulert egenkapital – og det er der vi finner de 200 mrd. kr, som var omregnet i norske kroner etter dagens kurs. Det står her i USD, amerikanske dollar. Dette er tall vi har rapportert, men de har ligget i en note i regnskapet, eller langt bak, og vi har hatt en dialog og vært tydelig på at dette kanskje kunne vært tydeligere i rapporteringen vår. Men det har vært en del av rapporteringen vår helt siden 2017.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Da går vi videre til SV og Freddy André Øvstegård.

**Freddy André Øvstegård:** Takk for det, og takk for innledningene.

Til Sætre: Lund kunne altså ikke kommentere dette med tilgangen for presse, offentlighet, sivilsamfunn, som Maren Sæbø tok opp i forrige bolk, altså at Statoil og Equinor i Angola er like lite åpne og tilgjengelige som Sonangol, og de ble beskrevet som svært lukkede. Siden Helge Lund ikke kunne kommentere det, kan du gjøre det, Sætre, for det ser jo ikke bra ut. Er dette i tråd med verdiene til selskapet, og har det vært tema i eierdialogen i departementet, dette med tilgang for offentligheten også i Equinors utenlandske virksomheter?

**Møtelederen:** Sætre – vær så god.

**Eldar Sætre:** Igjen, som Helge Lund pekte på: Når det gjelder pressehenvendelser og ønske om å treffe ulike deler av virksomheten, blir det alltid styrt via den sentrale delen av organisasjonen og derifra loset ut til mer desentraliserte deler av virksomheten vår, så jeg

kan ikke svare konkret på hva som har skjedd i dette tilfellet. Hvis det har vært en henvendelse direkte til vårt Angola-kontor, har nok den blitt henvist til vår sentrale medierelasjonsorganisasjon. Jeg kan ikke svare mer konkret utover det.

Generelt rundt åpenhet har Helge pekt på – og det har vi fortsatt med: fremst å være et ledende selskap og drive industrien og ikke minst utfordre Angola gjennom den åpenheten vi begynte med. Vi gikk faktisk ut over angolansk lov og utfordret den da vi startet med denne rapporteringen tilbake i 2012.

**Møtelederen:** Da går vi til uavhengig representant Ulf Leirstein, som har siste spørsmål i denne runden. Vær så god!

**Ulf Isak Leirstein (uavh):** Tusen takk for det, og takk for gode innledninger. Jeg vil gjerne utfordre dere begge to på å si noe mer om eierdialogen, knyttet opp mot departement og statsråd, signaler man har fått eller ikke fått. Eldar Sætre var jo litt inne på det, men jeg vil gjerne utfordre dere begge til å si noe om det. Som kontrollkomité kontrollerer vi ikke minst den informasjonen Stortinget får fra den til enhver tid sittende statsråd. Jeg vil gjerne ha noen utdypinger fra dere på det.

**Møtelederen:** Vi begynner med Lund.

**Helge Lund:** Takk for spørsmålet. Jeg vil starte med å si at i min tid, gjennom de ti årene jeg var konsernsjef, synes jeg vi hadde en åpen og direkte dialog med departementet, alltid basert på det som var prinsippene for statens eierutøvelse knyttet til åpenhet og hvilke målsettinger departementet hadde for vår avkastning osv., men også en veldig tydelig artikulering av hva som var vårt ansvar som styre og ledelse.

Når det gjelder denne saken i Angola, er dette ti år siden, så jeg kan ikke huske om det var et spesifikt tema i den eierdialogen som konsernsjef og styreleder har to ganger i året med departementet. Det jeg kan si, er at hele denne avtalen ble kommunisert via børsmelding fordi den var såpass stor, og der fikk departementet og andre aksjonærer en ganske detaljert beskrivelse av hva avtalen innebar.

**Møtelederen:** Sætre.

**Eldar Sætre:** Takk skal du ha. Jeg kan si noe generelt rundt tematikken og eierdialogen, men når det gjelder spesifikke ting, må jeg, som jeg sa, nesten overlate det til departementet.

Det er en omfattende dialog. Det er ikke noen eier vi er i nærheten av å ha så mye dialog med som Olje- og energidepartementet. Vi har de møtene som på en

måte er hovedessensen i dette, hvor man møter styreformannen – og det er ingen annen aksjonær som møter styreformannen to ganger i året, la meg understreke det – og også de kvartalsvise møtene, og etter hvert også møter som er planlagt rundt årsregnskapene, og tematiske møter. Departementet møter alltid opp og er alltid synlig og aktiv i de kapitalmarkedsdagene vi f.eks. har. Så det er i sum en ganske omfattende dialog med departementet.

Departementet fikk all informasjon som alle andre fikk, før 2016. Fra og med 2016 har Angola vært et tema på alle disse halvårlige møtene, og jeg har vært med på alle sammen. I hvert fall i 2016, 2017 og 2018. I 2019 var det ikke tema, det var ingenting nytt, det var noe som vi avklarte i forkant av møtene. Og så ble det selvfølgelig et tema igjen i fjor. Så det har vært et gjennomgående tema.

Jeg vil også si, som Helge var innom, at jeg opplever at departementet er veldig bevisst hva eierskapsmeldingen gir av veiledning både knyttet til prinsipper, selvfølgelig, prinsippene for god eierstyring, som er utrolig viktig for oss, som forutsigbarhet og god forståelse av de prinsippene, og også de fokusområder som er pekt på i eierskapsmeldingen, og som har utviklet seg noe over tid. Så jeg opplever at dette er et tema, jeg var litt innom det i mitt innlegg, som selvfølgelig er veldig viktig for alle andre løpende forretningsmessige vurderinger som summerer seg til det som da er lønnsomhetsproblematikken for selskapet til enhver tid. Så får vi med jevne mellomrom et brev fra departementet som tydeliggjør deres lønnsomhetsforventninger til selskapet.

**Møtelederen:** Takk skal du ha.

Da skal vi i gang med en ny runde. Jeg har saksordfører Dag Terje Andersen først, til et par spørsmål, og så har jeg tegnet meg selv til et spørsmål, hvis det er greit.

**Dag Terje Andersen (A):** Takk for det, møteleder. Da går mitt første spørsmål til Sætre, og jeg tar utgangspunkt i det du selv sa innledningen din. Du sa at det ikke er noen indikasjoner på at verken de 429 millionene eller de 291 millionene er misbrukt. Jeg mener det er riktig sitert fra ditt innlegg. Da er spørsmålet mitt: Tar Orre feil? Jeg går ut fra at dere hørte hans runde med komiteen før dere kom på. Han var jo helt tydelig på at det ikke er noen grunn til å tro at de pengene ikke har gått til korrupsjon. Tar han da feil?

**Møtelederen:** Sætre er i bildet, så da kan han starte.

**Eldar Sætre:** Korrupsjon er en stor og viktig problemstilling i Angola. Dette er ikke noe nytt for oss. Vi kjenner godt til hvordan de er rangert på Transparency

Internationals persepsjonsindeks, og det gjør at vi har et veldig høyt fokus på korrupsjon og på å unngå å komme i situasjoner som kan karakteriseres som en betydelig korrupsjonsrisiko. Med hensyn til disse betalningene har det viktige for oss vært å forsikre oss om at vi kan spore dem, at de er i trygge hender og ikke har havnet i utrygge hender.

Når det gjelder teknologisenteret, er det bekreftet i regnskapene. Det står tydelig i regnskapene, beløpet står i regnskapene helt tilbake til 2016, og det står på egen konto. I 2019-regnskapet fremgår dette med et konkret beløp, og det står også at formålet er knyttet til et teknologisenter i Angola. Så det står på en konto i Standard Chartered Bank, en spesifisert bank. Dette regnskapet er også revidert, i dette tilfellet av KPMG.

Så vi har ingen grunn til å tvile på at dette er tilfellet, og beløpets størrelsesorden tilsier også at dette er tilfellet. Vi er heller ikke de eneste som har betalt inn til dette senteret.

Når det gjelder de andre sosiale bidragene, har det vært viktig for oss å prøve å følge det opp, og vi fikk i 2016 – gjennom to møter vi hadde, ett møte med Sonangols konsernsjef og ett med en myndighetsrepresentant – bekreftet av Sonangols konsernsjef at disse pengene var overført fra Sonangol, fra konsesjonsmyndigheten, som de da var på den tiden, til statskassen. Så de er nå i statskassen, og vi opplever at vi har en god forsikring av og en god bekreftelse på at det er tilfellet. Inne i statskassen er det straks mer krevende for oss å forfølge hvordan man disponerer disse midlene. Det viktige for oss var å se til at de var lovet inn i den havnen som statskassen representer. Det er det vel det jeg kan si rundt disse problemstillingene.

**Møtelederen:** Andersen.

**Dag Terje Andersen (A):** Noe av risikoen er vel at det skjer av og til i Angola at penger forsvinner ut igjen av den statskassen til steder der de ikke skulle vært.

Mitt neste spørsmål går til Lund, for du var opptatt av å understreke åpenhet og tilgjengelighet, og du sier at Statoil, nå Equinor, er den mest åpne i industrien. Det betyr at du sammenligner Statoil/Equinor med bl.a. Sonangol og andre selskaper som ikke akkurat er kjent for åpenhet. Det er nok sånn at når Stortinget diskuterer eierskapsmeldinga og forventningene bl.a. til nå Equinor, gjør vi det med en standard som sammenligner med norske selskaper og ikke all verdens internasjonale oljeselskaper.

I den sammenheng har jeg et spørsmål til Lund, som fremdeles er, tror jeg, styreleder i BP. BP er inne i noen av de samme blokkene og har gjort avtaler på de samme tidspunktene som Statoil gjorde, som altså nå blir kritisert i ettertid av Sætre. Da er spørsmålet mitt: Som styre-

leder i BP er du nå like krevende overfor ledelsen i BP på å følge opp de sosiale standardene og arbeidet mot anti-korrupsjon som det de norske styrerepresentantene hevder at de er overfor ledelsen i Equinor?

**Helge Lund:**Takk for spørsmålet, komitéleder. Jeg tror komiteen vil forstå at dette er en høring om OED og oppfølgingen av Equinor og i denne sammenhengen ikke har noe med BP å gjøre, så jeg ønsker ikke å kommentere forhold knyttet til BP. Jeg kan si noe om hva kommentaren min dreide seg om når det gjelder Statoils åpenhet og det å være et stort selskap i et lite land. Basert på det tror jeg vi er blant de aller mest åpne selskapene i industrien, og da tenker jeg ikke på andre nasjonale oljeselskaper, men jeg tenker på børsnoterte store selskaper rundt i verden, og jeg synes også det skal være en forventning til Equinor at vi skal være åpne. Over tid bygger det tillit. Det var slik vi tenkte den gangen, og jeg tror også det er slik ledelsen i Equinor tenker i dag.

**Møtelederen:**Da skal vi gjennom tre ytterligere spørsmål, og jeg må bare minne om korte spørsmål og svar.

Jeg sa at jeg hadde et spørsmål selv. Dere er veldig tydelige på åpenhet, og litt til det som Andersen nå var inne på: Hva sammenligner dere med når det gjelder åpenhet?

Vi opplever nok at selskapet som sådan vil være åpen om mye, men Maren Sæbø frembringer jo noe som også flere har tatt opp, at når det gjelder å grave i disse tingene, opplever en ikke åpenhet. Betyr det at åpenhet fungerer godt i festtaler og i formelle noter i regnskapet og ikke gjennomsyrrer organisasjonen for øvrig? Kan dere kommentere det? Vi kan begynne med Lund.

**Helge Lund:**Hvis jeg får lov til å gi to betraktninger rundt åpenhet: Det ene dreier seg om å ha en åpen bedriftskultur, og det er spesielt viktig når det gjelder arbeid med integritet og antikorrupsjon. Da er det veldig viktig at alle ansatte føler seg trygge til å drøfte etiske dilemmaer med sin leder, med sine ledere, med sine medarbeidere, og jeg er helt sikker på at når flere setter seg ned og drøfter et etisk dilemma i åpenhet, finner man den riktige konklusjonen. Det er det mye, mye vanskeligere å gjøre hvis man skal sitte med det alene, så det er en veldig viktig dimensjon av åpenhet. Det er viktig at toppledelsen i selskapet setter den standarden, og det er det man kaller «tonen fra toppen».

Når det gjelder selskapets åpenhet eksternt, var Sætre inne på det tidligere. Vi har deltatt i mange organisasjoner for å drive fram åpenhet generelt i industrien, og vi har ønsket historisk å være en leder. Jeg tror

også det er anerkjent i industrien, og også noe som dagens ledelse arbeider for. Noe av det tror jeg er drevet av at vi er vant til stort lys på virksomheten vår når vi driver et så viktig selskap som Equinor, tidligere Statoil, i Norge.

**Møtelederen:**Da må vi gå videre til nye spørsmål, og nå må det være korte spørsmål og svar. Nils T. Bjørke fra Senterpartiet, vær så god.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Takk for det. Du var innom at du var trygg på utbetalingene i Angola, og at KPMG var inne, men KPMG har vel ikkje noko med revidering av statskassa i Angola å gjera.

Så er de veldig opptekne av openheit, men de seier at når det gjeld førespurnader utanfrå, går dei sentralt før det vert avgjort om folk skal få sleppa til. Me tenkjer vel ikkje at det er openheit?

**Møtelederen:**Hvem vil du spørre, Bjørke?

**Nils T. Bjørke (Sp):** Eg trur det er Sætre.

**Møtelederen:** Sætre, vær så god, et kort svar.

**Eldar Sætre:**Når det gjelder KPMG, var min kommentar knyttet til de midlene som er innbetalt til teknologisenteret. De er ikke overført til statskassen, de er fortsatt i Sonangol, på en konto hos Sonangol. Sonangol leverer offentlige regnskaper, og reviderte regnskaper, som blir revidert av et av de store internasjonale revisjonsfirmaene. Så dette er rapportert i den årsberetningen som da er en revidert årsberetning fra KPMG.

Helge Lund introduserte åpenhet som en av de fire verdiene i selskapet, og det er fortsatt et grunnfjell i nesten alt vi gjør, i alle læringsprosesser og i å drive frem utvikling også utenfor selskapet og ikke minst i industrien. Så det er noe vi opplever som utrolig sentralt for selskapet.

**Møtelederen:**Da er det Freddy André Øvstegård fra SV. Vær så god.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Takk. Jeg vil gjerne følge opp på dette med den andre delen av betalingene, altså det som var øremerket finansiering av sosiale prosjekter og treningsprogram, som det heter. Spørsmålet mitt, som går til Sætre, er om dere i det hele tatt har fått noen antydninger eller vet noe som helst om hva de millionene har gått til, som altså har gått inn i statskassen? Og hvis ikke er det ikke da problematisk at man har gitt en sånn betaling?

**Møtelederen:**Da er det Sætre, vær så god, til et kort svar – så rekker vi det siste spørsmålet fra saksordføreren.

**Eldar Sætre:**Jeg gjorde rede for tidligere hva vi har gjort, og det viktigste for oss er å forsikre oss om at dette faktisk er gått til statskassen, og det føler vi oss veldig trygge på gjennom de forsikringene vi har fått på ulike måter. Så kan man ha ulike synspunkter på det, men vi opplever at korrupsjonsrisikoen, ved at midlene er kommet inn i statskassen, er betydelig redusert. Muligheten for oss til å få ytterligere innsyn og følge dette opp anser vi som usannsynlig. Jeg tror heller ikke noe annet land ville gitt innsyn i den finansielle statsforvaltningen på en slik måte. Og da kommer det inn i den samme kategorien som signaturbonus; de går også inn i statskassen og går til ulike formål. Så det kommer litt i samme kategorien som å betale en signaturbonus.

**Møtelederen:**Da foreslår jeg at saksordføreren får stille et siste spørsmål, og så har dere en oppsummeringsrunde til slutt, der dere eventuelt kan svare på det. Vær så god, Andersen.

**Dag Terje Andersen (A):**Takk for det. Da skal jeg gjøre det veldig kort. Det går til Lund, og er knyttet til det som vi så vidt har vært inne på, Finanstilsynets anbefaling i 2014 om å rapportere særskilt på USA. Det valgte dere ikke å gjøre, og mitt spørsmål er først og fremst om du kan si noe om dialogen med departementet som eierdepartement den gangen, og hvordan du fikk departementet til å akseptere at de ikke skulle følge opp en anbefaling fra Finanstilsynet.

**Møtelederen:**Da har dere til sammen 5 minutter til sluttkommentar og eventuelt å svare på spørsmål. Da begynner vi med Lund. Vær så god.

**Helge Lund:**Ja, dette er ti år siden, og det var jo også en del av en faglig vurdering fra økonomisiden, så jeg kan ikke akkurat i dag erindre spesifikt hvilken dialog vi hadde om akkurat dette temaet på den tiden.

Hvis jeg skal gi noen avsluttende kommentarer, har jeg bare lyst til å si at jeg anerkjenner det arbeidet som gjøres av forskere og journalister for å avdekke problemstillinger som er knyttet til antikorrupsjon og integritet i de landene der vi opererer. Det er viktig for et selskap som Equinor at vi tåler å stå i det lyset, og at vi må forsvare vår virksomhet og hvordan vi driver.

I min tid var vi mer opptatt av engasjement basert på våre verdier, basert på vår kompetanse, og trodde og mente at det var en bedre linje enn isolasjon og det å ikke engasjere oss. Men det er dilemmaer knyttet til det, og når vi opererer i land med krevende styresett, krever det ekstra aktsomhet fra selskapet. Derfor investerte vi så enormt mye ledelsestid og ressurser for å gjøre organisasjonen robust til også å arbeide i vanskelige land.

Helt til slutt har jeg lyst til å si at jeg oppfattet i hele min tid at det var sterk politisk støtte til at gode norske selskaper skulle arbeide også i krevende land, selv om vi møtte dilemmaer. Så jeg følte ikke at vi arbeidet i noen form mot det som var det politiske ønsket, men jeg skjønner at det er flere vurderinger av hvordan man skal gjøre det.

**Møtelederen:** Sætre, vær så god.

**Eldar Sætre:**Takk skal du ha. Jeg føler vel at vi har fått dekket de fleste områdene. Men hvis jeg skal peke på noe til slutt, kan jeg kanskje ta opp litt av det jeg ikke rakk å si i min innledning. Jeg sa i det brevet som gikk til departementet i fjor, at vi i dag ikke ville inngått tilsvarende avtaler som vi gjorde i 2011. Da må jeg understreke at det ikke er en kritikk av det som skjedde i 2011. Det er rett og slett en konstatering av at det har skjedd ting, vi har lært mye, samfunnet har utviklet seg, forventningene har endret seg, også lovgivning, og summen av dette gjør at vi nok ville tenkt annerledes i dag.

Jeg har ikke gjort noe forsøk på å sette meg inn i situasjonen og innta en annen rolle i 2011 og reflektere over noen form for kritikk knyttet til det. Jeg er mer fokusert på hva vi skal gjøre for å bli bedre fremover. Så er spørsmålet: Hva ville vi gjort annerledes i dag? Det er vel et par ting, og det ene er for så vidt det samme utgangspunktet som man hadde den gangen, at ønsket er å ikke ha øremerkede betalinger inne i en anbudsprosess. Vi ønsker å ha skatt og eventuelt signaturbonus, som da er en forhåndsbetalt skatt, og så er det opp til myndighetene å anvende disse midlene på best mulig måte. Hvis det er en del av konsesjonsvilkårene, som det ufravikelig var i dette tilfellet, altså bidrag til sosiale formål, er det viktig for oss at disse betalingene – og det tror jeg ville blitt lagt enda mer vekt på i dag – er knyttet til selve gjennomføringen av prosjektet, eller programmene, former for milepælsbetaling, at ikke utbetalinger skjedde før det faktisk var dokumentert at fremdriften oppfylte kriteriene for en slik betaling. Så det er nok ett element som ville vært annerledes.

Det vi ser i Angola i dag, er at slik utviklingen går nå, legges det opp til at sosiale prosjekter, i den grad det inngår i vilkårene, gjennomføres av operatøren og av partnerskapet, som da står for betalingen, og at dette ikke går via Sonangol eller konsesjonsmyndigheten. Så dette er vel de tingene man i ettertid og i dag ville gjort annerledes basert på den utviklingen som har vært.

Det jeg sier nå, endrer overhodet ikke behovet for fortsatt å følge opp de avtalene som faktisk er inngått på andre vilkår – tilbake til 2011. Det er det utrolig viktig at vi gjør, og selv om dette er min siste arbeidsdag i selskapet, er jeg helt sikker på at det vil bli bekreftet i

senere innlegg, og at det er noe dagens ledelse kommer til å videreføre. Med det takker jeg for meg.

**Møtelederen:** Da sier vi takk for innsatsen både her og i selskapet. Takk til deg og Lund for at dere deltok. Dere har hatt sentrale posisjoner som berører saken vi behandler, og da er det nyttig med en slik høring.

Da tar vi pause i høringen fram til kl. 10.50

Høringen ble avbrutt kl. 10.43

-----

Høringen ble gjenopptatt kl. 10.50.

*Høring med tidl. styreledere Svein Rennemo og Øystein Løseth*

**Møtelederen:** Da er det tid for å starte opp igjen. Jeg vil ønske velkommen til tidligere styreledere Svein Rennemo og Øystein Løseth. Dere har også med dere en bisitter, seniorrådgiver Reidar Gjærum. Velkommen til deg også.

Dere får nå inntil 5 minutter hver til en innledning. Etter innledningene starter komiteens utspørring. Det blir en åpen spørreunde på 30 minutter. Helt til slutt får dere ordet til en kort oppsummering, hvis dere ønsker det, på inntil 5 minutter.

For å unngå problemer med lydanlegget er det viktig at alle husker å slå mikrofonen på når man skal snakke, og av når man er ferdig. Det er viktig for at referentene våre skal få god lyd.

Når det gjenstår 30 sekunder av taletiden, vil jeg gi beskjed om det.

Da starter vi med Svein Rennemo – vær så god, du har 5 minutter til rådighet.

**Svein Rennemo:** Takk for invitasjonen. Jeg var styreleder i Statoil fra april 2008 til juni 2015. Jeg viser også til min innledning i energikomiteens høring sist november og vil her kort gi mitt perspektiv på eierdialogen, den internasjonale satsingen og Angola.

Innenfor rammen gitt av likebehandling av aksjonærer mener jeg dialogen med største eier var åpen, preget av tillit og klare forventninger til styre og selskap hva gjelder lønnsomhet og verdiskaping, HMS og forretningsetikke. Statens prinsipper for eierstyring lå til grunn.

Statoils prioritering av vekst og internasjonalisering fram til 2013 er allerede godt belyst. Som styre var vi opptatt av lønnsom vekst i reserver og produksjon og en best mulig balanse mellom norsk sokkel og internasjonalt, samtidig som selskapet kunne opprettholde en sterk finansiell balanse og et konkurransedyktig utbytte til aksjonærene.

Under energikomiteens høring gjennomgikk jeg drivkreftene bak og grunnlaget for selskapets retning og prioriteringer i perioden. Her vil jeg begrense meg til å framheve tre forhold.

For det første: Fusjonen med Norsk Hydro olje og gass ga selskapet kapasitet og vekstkraft, finansielt og organisatorisk, til forsterket internasjonal satsing. Aksjonærene, også staten som største eier, forventet da også dette, og styret la dette til grunn.

For det andre: Grundige analyser i selskapet og en sterk konsensus i industrien ga forventninger om høye oljepriser også på lengre sikt. Dette var det markeds-messige grunnlaget for satsingen fram til 2013. Som dokumentert i flere sammenhenger har selskapets samlede verdiskaping over tid vært konkurransedyktig. Men slik også PwCs rapport framhever hva gjelder USA-satsingen, blir i flere av prosjektene vektleggingen av nedsiderisikoen utilstrekkelig og robustheten for lav. Med dagens kunnskap var oppkjøpet av Brigham en investering hvor styret sa ja der vi skulle sagt nei.

Det tredje forholdet jeg vil løfte fram om grunnlaget for den internasjonale satsingen, knytter seg til samfunnsansvar, antikorrupsjon og etterlevelse. St.meld. 10 for 2008–2009, om næringslivets samfunnsansvar i en global økonomi, framhevet bl.a. at

«norske bedrifter også bør engasjere seg i land der politiske normer og verdier avviker fra våre og der de vil møte etiske utfordringer. Det er da viktig at den enkelte bedrift er bevisst de utfordringene og dilemmaene den står overfor.»

Det er styrets ansvar å påse at selskapet har effektive systemer for etterlevelse og antikorrupsjon. Etter Horton-saken nedla ledelse og ansatte et stort arbeid for å utvikle en sterk etterlevelseskultur i virksomheten. Styret fulgte dette arbeidet tett. Lund nevnte amerikanske justismyndigheters såkalte «Compliance Consultant», som i avslutningen av sitt oppdrag i 2009 ga en meget klar og positiv attest til selskapets arbeid og til antikorrupsjonsholdninger, -systemer og -praksis. En uavhengig gjennomgang av et internasjonalt advokatselskap innhentet i 2015 ga oss samme tilbakemelding.

For styret var dette en avgjørende forutsetning for at selskapet kunne operere og vokse internasjonalt, også i land utsatt for korrupsjon og mangel på åpenhet, som Angola. Budrunde og lisenstildeling i Angola i 2010–2011 er allerede beskrevet. Styret var opptatt av at de store forhåndsbetalingene av skatt skjedde kontraktmessig og direkte til konsesjonæren Sonangols konti i Angola, og også ble åpent kommunisert. Kontraktstestede midler til et teknologisenter ble i utgangspunktet vurdert som en positiv, målrettet mulighet til å styrke nasjonal industri. På linje med øvrige internasjonale selskaper i lisensene og tidligere lisenspraksis



aksepterte vi også å betale beløp til sosiale formål, bl.a. opplæring.

**Møtelederen:** Det er 30 sekunder igjen.

**Svein Rennemo:** Sonangols manglende oppfyllelse av kontraktsforpliktelsene hva gjelder teknologisenteret så langt, er aktivt og jevnlig fulgt opp av selskapet og i styret.

Løseth og Reinhardsen vil utvilsomt berøre dette nærmere. Takk.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Da går ordet videre til Løseth, som også har 5 minutter til disposisjon – vær så god.

**Øystein Løseth:** Takk, møteleder. Jeg var styreleder for Statoil, nå Equinor, i perioden fra juli 2015 til og med juni 2017.

Angola var naturlig nok et tema som ble viet oppmerksomhet i min periode som styreleder, en tid som sammenfalt med komiteens korrespondanse med daværende statsråd i Olje- og energidepartementet om Equinors virksomhet i Angola. All virksomhet innebærer dilemmaer som må vurderes opp mot hverandre. Virksomhet i land som Angola medfører et ekstra ansvar for å sikre at aktiviteten gjennomføres i henhold til våre egne retningslinjer og gjeldende lovverk. Derfor hadde vi tett oppfølging av aktiviteten i Angola før, men også i min periode.

Når det gjaldt Angola, var det først og fremst omstendighetene rundt forskningssenteret, sosiale investeringer og oppfølgingen av dette som var tema i styret i Equinor i 2016. I sum ga gjennomgangene trygghet for at selskapet hadde opptrådt godt innenfor de rammer og lovverk som var og er gjeldende. Men samtidig er jo selskapet opptatt av å lære, og dette ble også sett grundig på i styret ved denne anledning. Læringsprosessen har medført en modning av selskapets oppfølging av denne type innbetalinger over tid, slik det fremkom både i Helge Lunds og i Eldar Sætres innledning og kommentarer.

La meg gå konkret inn på den dialogen som var mellom selskapet Sonangol og angolanske myndigheter i min tid. Alt dette ble største eier løpende informert om, slik det ble dokumentert overfor komiteen i korrespondansen fra daværende statsråd i 2016. Utgangspunktet var som kjent forpliktelsene til lisenstilldeling i 2011, tilskudd til forsknings- og utviklings-senter og tilskudd til annen sosialt relevant aktivitet.

Vi skal huske på at for bransjen som helhet, inkludert Equinor, var letingen i det såkalte pre-salt-området i Kwanza-bassenget i Angola resultatløst. Utgangspunktet for etableringen av et forsknings- og teknologi-

senter var å bygge kompetanse som på sikt ville gi Angola mulighet til å utvikle de forventede pre-salt-ressursene. Da disse ressursene ikke materialiserte seg, hadde vi forståelse for at behovene endret seg over tid, og at Sonangol ville bruke noe tid for å finne en egnet løsning. Det var sentralt for oss at de midlene som vi betalte, ble brukt til formålet, og vi presset på for en slik forsikring, som kom i den revisorgodkjente årsrapporten for 2015. Midlene sto på konto, som vi hørte, og står på konto. Så vidt jeg forstår, er det nå positive signaler fra Sonangol om realisering, noe jeg antar nåværende konsernsjef og styreleder vil adressere.

Det andre punktet var knyttet til tilskudd til andre sosiale formål. Her bekreftet både Sonangol og angolanske myndigheter at de midlene var overført fra Sonangol til staten og brukt i statlige programmer. Dette ble sagt i et møte med statssekretæren i Oljedepartementet og i møter og gjennom brev fra Sonangol. Den øvrige informasjonen vi fikk i den perioden knyttet til forskningssenteret, ble senere bekreftet i årsrapporten, som nevnt, og det var rimelig å legge til grunn at også denne informasjonen om øvrige sosiale formål var riktig.

Når denne høringen gjelder departementets oppfølging av Equinor, er det naturlig særlig å vise til to møter hvor Angola var tema, henholdsvis 15. mars og 1. april 2016, hvor dette ble dekket. Statsråden ba om jevnlig oppdatering på status for disse temaene, og Angola ble tatt opp i de gjenværende faste halvårslige eiermøtene i min periode som styreleder. Gjennom denne perioden hadde selskapet også god dialog med Utenriksdepartementet og satte pris på den støtte vi opplevde opp mot angolanske myndigheter fra UD, både ved ambassaden i Luanda og fra UD her i Oslo.

**Møtelederen:** Det er 30 sekunder igjen.

**Øystein Løseth:** Med det takker jeg for oppmerksomheten og er klar til å svare på eventuelle spørsmål som komiteen måtte ha.

**Møtelederen:** Takk skal dere ha. Det er garantert spørsmål, og dem starter vi på nå.

Vi har 30 minutter til rådighet, og vi starter med Dag Terje Andersen, fra Arbeiderpartiet, som er saksordfører, og som i denne omgang får stille to spørsmål.

**Dag Terje Andersen (A):** Takk for det, møteleder, og takk for innledningene og deres bidrag så langt.

Mitt første spørsmål går til Rennemo. Du sa at dialogen med departementet var preget av tillit. Så vet vi at Finanstilsynet i 2014 anbefalte at Statoil, den gangen, skulle rapportere særskilt på USA. Det var noe selskapet, som du sier, etter en grundig vurdering – det sa også

Helge Lund – valgte ikke å gjøre. Da er spørsmålet mitt hvordan styret vurderte det, og hvordan dialogen med eier var med hensyn til det, for det er jo ganske spesielt at et selskap som har en så stor andel statlig eierskap, velger å overse en anbefaling fra Finanstilsynet. Jeg er interessert i å høre om Rennemo kan erindre noe om dialogen med departementet, som fikk departementet til å akseptere en sånn konklusjon.

**Svein Rennemo:** Ett av statens prinsipper for eierstyring er at styret har ansvaret for forvaltningen av selskapet, og i denne spesielle saken, hvor vi fikk en anbefaling fra Finanstilsynet om rapportering, ble dette grundig vurdert, som Lund var inne på, av administrasjonen. Administrasjonen konkluderte med at kontinuitet i rapporteringen hva gjelder segmenter var den beste løsning, hensyntatt internasjonale regnskapsprinsipper og hensyntatt hvordan internasjonale selskaper typisk rapporterte sine segmenter, og styret aksepterte dette.

Jeg husker ikke dette som et spesifikt diskusjonstema mellom departement og styre på de halvårlige møtene.

**Dag Terje Andersen (A):** Jeg tror nok jeg kommer tilbake til en oppfølging av det, men la meg stille et annet spørsmål først. Sætre sa i den forrige sekvensen når det gjelder investeringene i Angola, at det ikke er noen indikasjoner på mislighold. Dere hørte kanskje Aslak Orre tidligere i høringen i dag redegjøre grundig for situasjonen og risikoen for korrupsjon i Angola. Jeg oppfattet at han var tydelig på at man ikke må tro noe annet enn at i hvert fall disse midlene, de 291 millionene, ikke kan redegjøres for, for å si det forsiktig. Da er spørsmålet mitt, nok en gang til Rennemo: Er du enig i Sætres vurdering av at det ikke er noen indikasjoner på at de 291 millionene kan være misligholdt?

**Svein Rennemo:** Det sentrale for selskapet har over tid, både i min tid og senere, vært å prøve å følge opp betalingsstrømmene på best mulig vis. I utgangspunktet vektla styret sterkt at betalingene skulle skje til Sonangols konti i Angola. Siden da – det har jeg observert særlig siden jeg gikk ut av styret – har selskapet jevnlig og aktivt fulgt opp de spesifikke problemstillingene knyttet til teknologisentere.

Når det gjelder sosiale bidrag, innebærer systemet at betalingene går til statlige konti, altså til statskassen, som Sætre var inne på. En bekreftelse på at midlene er der, er for selskapet, mener jeg, en bekreftelse på at midlene er kommet dit de skal være. Så kan man tro og spekulere om hvordan det angolanske systemet faktisk virker, men som selskap mener jeg det er viktig at vi for-

holder oss til korrekthet i betalinger og korrekthet i å følge betalingsstrømmen så langt vi overhodet kan.

**Møtelederen:** Takk. Da går vi videre til de øvrige komitémedlemmene, og først ut er Bente Stein Mathisen fra Høyre. Vær så god.

**Bente Stein Mathisen (H):** Takk skal du ha, og takk for innledningene fra dere.

Mitt spørsmål går til Rennemo. Equinors lisenstil- deling i Angola er blitt brukt overfor det amerikanske finanstilsynet, SEC, i 2017 som eksempel på en kontrakt som kan bidra til å skjule mistenkelige transaksjoner og tillate korrupsjon. Hva tenker du om dette?

**Svein Rennemo:** Når vi ser på den tiårsperioden som er gått siden kontraktene ble inngått og lisensrundene gjennomført, ville det være oppsiktsvekkende om det ikke hadde skjedd en læring over tid. Jeg føler at den konklusjonen Sætre framhevet, nemlig at man i dag vil- le inngått kontrakter med et annet innhold, er viktig å ta med seg. Det er ingen tvil om at det vi har observert gjennom denne perioden, er slik at det å kunne ha større påvirkningsmulighet til å styre framdriften i teknologiseret eller mer presist å kunne dimensjonere beta- lingene som en funksjon av den reelle framdriften, had- de vært å foretrekke. Så 2021 er forskjellig fra 2011. Det er læring, og det er positivt, og som en del av antikorrupsjonsarbeid er dette en positiv utvikling for meg.

**Møtelederen:** Da går vi videre til Fremskrittspartiet og Solveig Horne. Vær så god.

Solveig Horne er ikke på linjen nå, så da går vi videre til Senterpartiet og Nils T. Bjørke. Vær så god.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Eg vil litt tilbake til det som Fi- nanstilsynet vurderte i 2014. Det vart sagt her at det vart grundig vurdert. Eg lurar på kva internasjonal rap- porteringsstandard de meiner at Finansdepartementet har overprøvd.

**Svein Rennemo:** Nå er jeg usikker på om jeg oppfat- tet spørsmålet ditt riktig. Altså: Når jeg henviser til inter- nasjonale regnskapsstandarder, er det med utgangs- punkt i hva som skal være grunnlaget for segment- rapporteringen. Det er materialitet, det er måten virk- somheten ledes på, og disse elementene var en del av administrasjonens vurdering og en del av grunnlaget for administrasjonens anbefaling. Men jeg er usikker på om jeg oppfattet spørsmålet ditt riktig.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Viss eg kan presisera: Det skal jo noko til når ein får ei så sterk anbefaling som ligg her, at de overprøver den og vurderer ikkje å ville fylgja den –

når det er den største eigaren som kjem med vurderinga?

**Svein Rennemo:** Finanstilsynet kom med en anbefaling til selskapet, som selskapet vurderte, og de konkluderte. Selskapet er et børsnotert selskap med ansvar overfor sine aksjonærer med hensyn til å gi fullstendig informasjon om virksomheten, og gi det på en måte som gir aksjonærene tilstrekkelig informasjon for å vurdere selskapets utvikling og verdiskaping. Det ble gjort, og det var innenfor det som var styrets ansvar og administrasjonens ansvar.

**Møtelederen:** Da er det SVs tur, og jeg gir ordet til Freddy André Øvstegård.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Takk for det, og takk for innledningene deres. Jeg har et spørsmål til begge, nå i første rekke.

Helge Lund sa i forrige bolk at han ikke kunne huske at Angola ble tatt opp i eierdialogen med departementet i sin tid. Kan dere huske om Angola var tema i dialogen før kontrollkomiteen startet sine undersøkelser, og i så fall: Hva dreide det seg om?

**Møtelederen:** Vær så god – da kan dere velge hvem som vil begynne.

**Svein Rennemo:** Det er kanskje best jeg begynner, for å få historikken i riktig retning. Jeg husker ikke eksplisitt at dette ble drøftet i de halvårlige eiermøtene. Samtidig var jo investeringen i Angola, lisensrunden i Angola, en av de største transaksjonene for selskapet i perioden. Det ble kommunisert grundig i meldinger til aksjonærene i bredden, og jeg ville bli forbauset hvis vi ikke kom inn på dette også i eiermøtet. Det skyldes at på eiermøtene var det bredt fokus, selvsagt, på selskapets drift, sikkerhet osv., men også på de store investeringsprosjektene.

**Møtelederen:** Vil Løseth følge opp?

**Øystein Løseth:** Ja, gjerne. I min tid som styreleder var Angola tema på de halvårlige møtene fra juni 2016 og til juni 2017. I tillegg hadde vi to spesifikke møter, som jeg nevnte i min innledning, 15. mars og 1. april, så det var etter brevvekslingen mellom kontroll- og konstitusjonskomiteen og OED.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Da er det uavhengig representant Ulf Isak Leirstein.

**Ulf Isak Leirstein (uavh):** Takk for det, og takk for innledningene deres. Jeg har lyst til å følge opp litt basert på det spørsmålet som Øvstegård hadde til dere. Hvis det er slik at Angola ikke var tema før denne brevvekslingen

med hensyn til kontrollkomiteen, hva tenker du kan være årsaken til at dette ikke var tema på eierdialogmøtene med departementet?

**Møtelederen:** Rennemo.

**Svein Rennemo:** Mitt svar var at selv om jeg ikke husker dette spesifikt, ville jeg finne det meget naturlig at Angola, som en meget betydelig transaksjon i perioden, var oppe også på disse eiermøtene. Men om betalingen og betalingsstrømmene ble problematisert slik vi diskuterer det i dag, det er kanskje mindre sannsynlig. Igjen, det er tross alt en læringsprosess som har skjedd over de siste ti årene.

**Øystein Løseth:** Temaet ble grundig debattert i alle halvårlige møter fra juni 2016, hvor jeg deltok som styreleder, og i tillegg til det to helt separate møter om Angola.

**Møtelederen:** Takk, da går vi tilbake til saksordfører Dag Terje Andersen, som får noen spørsmål.

**Dag Terje Andersen (A):** Takk for det, og da blir det fra min side en oppfølging av Rennemos svar om Finanstilsynet. Du sier at staten praktiserer sitt eierskap i tråd med eierskapsprinsippene. Det er bra, sånn skal det være. Men det var også sånn at Finanstilsynet i Norge anbefalte selskapet å rapportere særskilt på USA. Jeg går ut fra at selv om det selvfølgelig var administrasjonen som utredet det spørsmålet, måtte dere etter hvert forholde dere til styret. Det som overrasker i hvert fall meg, muligens oss, er at det ble akseptert av departementet, og da er spørsmålet mitt til Rennemo: Mener Rennemo at det ville vært i strid med gode eierskapsprinsipper om staten som en så stor eier, med basis i den eierskapsmeldinga som er diskutert og har fått tilslutning i Stortinget, hadde anbefalt selskapet å følge anbefalingen fra Finanstilsynet?

**Møtelederen:** Vær så god.

**Svein Rennemo:** La meg først kommentere hva som ligger i en anbefaling fra Finanstilsynet. Finanstilsynet kan også pålegge løsninger til selskapet, og i forbindelse med den runden og den gjennomgangen Finanstilsynet hadde av en del av rapporteringsrutinene til selskapet, mener jeg å huske at Finanstilsynet også påla oss visse løsninger. Men når det gjaldt segmentrapportering, var det en anbefaling. Dette brukte administrasjonen i sine vurderinger. Det var en samlet vurdering av de elementene som vi allerede har vært inne på, anbefalinger fra Finanstilsynet, og selvsagt materialiteten i USA som segment, og konklusjonen ble som vi alle vet.

På spørsmålet om hva jeg mener om departementets og største eiers rett til å influere oss til å gjøre dette, er det klart at største eier kan agere på det grunnlag som største eier finner rett. Det kan skje gjennom de halvårslige møtene hvor de uttrykker synspunkter – ansvaret er fortsatt styrets – eller det kan skje gjennom agering på generalforsamling. Og det er vel agering på generalforsamling hvor største eier selv gir uttrykk for at eierpåvirkning skal skje.

**Møtelederen:** Dag Terje Andersen.

**Dag Terje Andersen (A):** Grunnen til at vi forfølger det litt, er at en gjennomgående kritikk i den riksrevisjonsrapporten som er en del av den behandlingen vi har nå, er generelt manglende rapportering. Så sier dere at dere har gitt tilstrekkelig informasjon, og at regnskapene har vært i tråd med internasjonal standard osv. Men det Riksrevisjonen påpeker, er jo at den typen kunnskap, som f.eks. utviklingen i USA, bl.a. på grunn av at det ikke ble rapportert særskilt, var vanskelig tilgjengelig, og derved også vanskelig å følge opp. Så jeg har et spørsmål: Det virker litt rart når du sier at dere gir dere for det Finanstilsynet pålegger, men dere følger ikke Finanstilsynets anbefaling. Er Rennemo enig i at det kan framstå som at en i liten grad som selskap ønsker å videreføre de prinsipper som ligger til grunn for i hvert fall da den ene eieren, i et selskap som har mange eiere?

**Møtelederen:** Rennemo.

**Svein Rennemo:** Jeg mener at det korte svaret på spørsmålet ditt er nei. Jeg mener at det er opp til selskapet og administrasjonen å vurdere totaliteten hva gjelder dette med segmentrapportering, og bruke den regnskapsekspertise og den ekspertise innenfor kontakt med aksjonærene og markedsinformasjon som ligger i selskapet.

Når vi ser tilbake på dette, er det klart at det er uheldig for selskapet at eiere og aksjonærer finner informasjonen utilstrekkelig. Hvis vi ser på de eksterne vurderingene av hvordan selskapet har rapportert og kommunisert, f.eks. Arctic-rapporten, konkluderer den med at vi har til fulle oppfylt informasjonsbehovet overfor markedet, men de signalene som er kommet fra eier den siste tiden, som da er tatt hensyn til og nå avspeiler seg i en endret rapportering, er utvilsomt riktig. På det tidspunkt vi tok denne beslutningen – det er fem–seks år siden – var premissene som vi allerede har vært igjennom, og vurderingene som vi allerede har vært igjennom, administrasjonens konklusjon, som vi allerede har vært igjennom, og styrets aksept av dette.

**Møtelederen:** Da er neste spørsmål fra Bente Stein Mathisen fra Høyre.

**Bente Stein Mathisen (H):** Takk for det. Litt tilbake til det med å ha åpenhet som et bakteppe: Når fikk departementet kjennskap til eierskapet knyttet til Angola-lisensen? Det spørsmålet går til Rennemo.

**Møtelederen:** Rennemo, vær så god.

**Svein Rennemo:** Når vi fikk kjennskap til eierskapet – nå er jeg litt usikker, hvordan vi kommuniserte vår inntreden i lisensene, eller?

**Møtelederen:** Ja, sies det.

**Svein Rennemo:** Snakker du om skjult eierskap?

**Bente Stein Mathisen (H):** Ikke nødvendigvis, men når fikk departementet kjennskap til eierskapet knyttet til Angola-lisensen?

**Svein Rennemo:** Største eier ble informert som øvrige eiere i tråd med vanlige rutiner. Når selskapet gjennomfører en stor transaksjon som har prisrelevant innhold, kommuniserer selskapet til markedet, og da informeres alle aksjonærer på samme tid.

**Møtelederen:** Neste spørsmål er fra Nils T. Bjørke, Senterpartiet.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Takk for det. Det står jo tydeleg at noko av grunnen til at de ikkje har sjølvstendige rapporteringar på ulike område, er at områda ikkje er modne nok. Kva skal til for at de ser på eit område som modent nok? Og er det ikkje, spesielt i ein oppstartsfase, som t.d. Brasil i dag, viktig med separate rapporteringar for å kunna vurdere det grundig?

**Møtelederen:** Vær så god.

**Svein Rennemo:** Hvis det var til meg – jeg tror kanskje nåværende konsernsjef bør komme tilbake til vurderingene knyttet til Brasil og segmentrapportering i bredden, med utgangspunkt i den faktiske situasjonen i dag. Jeg tror det er bedre.

**Møtelederen:** Da går vi til Dag Terje Andersen, for nytt spørsmål.

**Dag Terje Andersen (A):** Det går til noe Rennemo helt riktig sa, at det har vært en holdning at norske selskaper også skal engasjere seg i land som kan være litt vanskelige å forholde seg til. Årsaken til det er at en har ment at norske selskaper kan bidra med noe når det gjelder utvikling av åpenhetskultur, hensynet til HMS, miljø og andre ting som er viktige og omtalt i eierskaps-

meldinga for selskaper der staten er deleier. Vi hørte tidligere i dag fra norske journalister som prøver å komme inn i Angola, at det for det første er vanskelig å få informasjon, for det andre er vanskelig å få kontakt med angolanske myndigheter, men i like stor grad vanskelig å få kontakt med og hjelp fra Statoil i Angola. Har ikke da selskapet sviktet intensjonen med å engasjere seg i den typen land?

**Svein Rennemo:** Jeg kan ikke konkret kommentere hva som måtte ligge til grunn for Maren Sæbøs innlegg her knyttet til Statoils agering. Generelt er det ikke selskapets oppgave å fasilitere journalisters arbeid i de landene vi er engasjert i. Jeg tror det er et viktig prinsipp.

Det andre er – og da tenker jeg litt mer i bredden og med utgangspunkt i Orres innlegg her i dag tidlig – at det første store dilemmaet for norske selskaper er om man engasjerer seg i land som har problemer, av typen Angola, med den tanken at vi også kan påvirke utviklingen i positiv retning, eller om vi snur ryggen til. Statoil har ment og har praktisert at det er riktig å engasjere seg, basert på den kompetansen, men også basert på de holdninger og de systemer for anti-korrupsjon som selskapet har utviklet over tid. Jeg må si, basert på en relativt bred eksponering for norsk næringsliv i perioden rundt 2010, at Statoil var langt foran andre selskaper jeg kjente til, med hensyn til systematikk i å utvikle en anti-korrupsjonsholdning og -praksis. Hvis noe selskap var beredt og i stand til å håndtere utfordringene i Angola, var det Statoil. Samtidig følger jo de dilemmaene oss.

**Møtelederen:** Dag Terje Andersen – til nytt spørsmål.

**Dag Terje Andersen (A):** Jeg vil bare ha en kort oppfølging for å presisere at mitt spørsmål ikke gjaldt Statoils evne til å fasilitere journalisters arbeid i Angola, men Statoil i Angolas avvisning av journalistene selv. Det er det jeg lurer på om Rennemo synes er i tråd med den overordnede strategien som jeg tror han og konsernledelsen den gangen sto for – altså om dere på bakken etterlever det dere sier i styrerommet.

**Svein Rennemo:** Det er et godt spørsmål. Jeg mener jo svaret er ja, at det stort sett etterleves også på bakken. Min holdning til det er at selskapet har utvist og bør utvise åpenhet overfor folk og journalister som søker informasjon. Men som sagt: Jeg kjenner ikke dette spesifikke tilfellet.

**Møtelederen:** Neste spørsmål er fra Freddy André Øvstegård fra SV.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Jeg vil egentlig følge opp de spørsmålene fra Dag Terje Andersen, for påstanden fra første bolk i dag var at hele Statoil/Equinors virksomhet i Angola er omtrent like lukket som Sonangols. Mitt spørsmål er hva deres kommentar er til den påstanden – ikke den konkrete forespørselen fra Sæbø, men generelt hva slags tilrettelegging Statoil gjorde for journalister som ønsket å stille spørsmål og undersøke Statoils virksomhet.

**Øystein Løseth:** Jeg kjenner meg overhodet ikke igjen i den beskrivelsen som Sæbø uttrykte, men når det gjelder spesifikt Angola og rapportering og informasjon, vet jeg som styreleder at alt det som vi ble informert om i Angola, ble informert om til Olje- og energidepartementet gjennom to brev, slik at hele den politiske ledelsen og alle journalister i Norge på det tidspunktet visste hvilke problemstillinger vi sto overfor.

Vi fulgte opp to pengestrømmer, den ene til sosiale bidrag, den andre til forskningssenteret. Vi fikk forsikringer og har en revisorgodkjent årsrapport fra Sonangol om at penger står på konto for forskningssenteret, og at de ca. 300 mill. kr i sosiale bidrag ble overført fra Sonangol. Min mening er at det er vanskelig – på samme måte som det er vanskelig for oss å følge opp hva den skatten vi betaler i Angola, blir brukt til når den har kommet til den angolanske staten, føler jeg at det er den samme problemstillingen også for disse pengene. Pengene er blitt overført til den angolanske staten. I min periode føler jeg at informasjonen og åpenheten var god. Jeg vil bare også nevne at det føler jeg alltid har vært Statoil og Equinors intensjon.

**Møtelederen:** Neste spørsmål er fra Dag Terje Andersen.

**Dag Terje Andersen (A):** Da har jeg et litt mer overordnet spørsmål, og kanskje først og fremst til Rennemo, som er den av dere som har sittet lengst. Det er ikke personlig til Rennemo. Det er ikke den letteste perioden, for vi har i de siste årene i Stortinget gjort noen observasjoner knyttet til utviklingen i tidligere Statoil, nå Equinor. Det baserer seg på at et par av oss tidligere har sittet i arbeids- og sosialkomiteen og har hatt et forhold til Petroleumstilsynet. Vi har gjennom det fulgt opp HMS-tiltak i Nordsjøen. Vi har fått innspill fra ansatte i bransjen om at de er bekymret for kutt som kan gå ut over sikkerheten. Det har vært diskusjon om overnattingsfasiliteter, osv. Vi har også hatt rapporter, som dere kjenner til, til kontrollkomiteen.

Derfor tillater jeg meg å stille dette spørsmålet til Rennemo: Vi har vært stolte av Statoil, med rette, og ment og oppfattet at de på en måte når det gjelder HMS, sikkerhet, medinnflytelse, anti-korrupsjonsar-

beid og det vi har gjort internasjonalt, osv., har vært et eksempel til etterfølgelse for den internasjonale oljebransjen. Men er det riktig at en kan få et inntrykk av at Statoil nå i større grad følger etter den internasjonale oljebransjen enn er et eksempel for den – at vi mister noe av det særegne som den norske oljekulturen har stått for?

**Svein Rennemo:** Det er et bredt spørsmål, og jeg vet ikke om jeg er den rette til å svare fullt ut på det. Jeg er fortsatt i den situasjonen at jeg er stolt av selskapet, men det er jo ingen tvil om at selskapet, som de også selv har kommunisert, har et behov for å skjerpe seg på områder knyttet til sikkerhet, gjennom de uhellene og ulykkene vi har sett det siste året. Mitt inntrykk er at selskapet tar det svært alvorlig. Det inkluderer ny ledelse. Nå ser jeg dette fra utsiden. Men jeg tror det er viktig at vi også har den tilliten til selskapet, at det er i stand til å adressere det og gjennomføre de tiltakene som er nødvendige.

Jeg vil si at basert på hvordan jeg orienterer meg i internasjonal industri, er fortsatt Equinor et eksempel på et selskap som går foran med hensyn til åpenhet, og går foran med hensyn til å utvikle en strategi og en tilpasning for overgangen til et hydrokarbonfritt system og et hydrokarbonfritt miljø. Så det er min vurdering. Men at spørsmålet stilles, mener jeg bør være en ekstra utfordring til selskapet, med hensyn til å adressere de problemene som har oppstått.

**Møtelederen:** Takk skal du og dere ha. Da er det ikke flere som har tegnet seg til spørsmål, og vi går over til den avsluttende runden, der dere i fellesskap har inntil 5 minutter til oppfølging, kommentarer og svar dersom dere ønsker det.

**Svein Rennemo:** Jeg føler kanskje at det området som er blitt hengende litt i luften, basert på manglende totalinformasjon både hos meg selv og hos Løseth, er dette med hvordan selskapet kommuniserer med journalister. Forventningen hos styret er utvilsomt åpenhet. Hvis jeg kunne gi bisitter Reidar Gjørum en mulighet til å adressere dette noe mer spesifikt, tror jeg det hadde vært nyttig.

**Reidar Gjørum:** Takk for det, Svein. Jeg er tidligere kommunikasjonsdirektør i selskapet og har som det hatt ansvar for tilretteleggelse også for mediekontakt, noe som er betydelig hos oss, knyttet til både norsk og internasjonal virksomhet. Vi har forsøkt, og det gjør vi fortsatt etter beste evne, å tilrettelegge for å gi innsyn innenfor de rammene vi kan.

Vi har hatt dialog med journalister også omkring situasjonen i Angola. Som Rennemo pekte på, er det

først og fremst norske myndigheter som må bistå når det gjelder tilgjengelighet lokalt etc. Men vi har også – og jeg har forsøkt å bringe litt klarhet i det underveis her – hatt kontakt med Maren Sæbø. Det begynner, så vidt vi kan se, å bli en god stund siden, og vi har da håndtert alle henvendelsene vi har fått fra eksempelvis henne. Skulle det være annet, er hun hjertelig velkommen til å ta kontakt, så vil vi forsøke å bistå.

Jeg tror også at vi i mye når det gjelder media, opplevs som et åpent og tilgjengelig selskap som gir informasjon på bred basis. Så er det også slik i virksomhet at det er operatøren som ofte håndterer den spesifikke informasjonen knyttet til lisenser og enkeltsituasjoner. Vi er mer på det generelle, og det prøver vi å bistå med å tilrettelegge her også.

**Møtelederen:** Ville Løseth si noe til slutt?

**Øystein Løseth:** Nei, takk.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Det er ikke lyd.

**Møtelederen:** Nei, jeg skjønnte nå at jeg holdt en glitrende avslutning, men så var det ingen som fikk den med seg. Det var i hvert fall en hjertelig takk til Løseth og Rennemo for at dere deltar og opplyser saken. Det er viktig for oss.

Vi tar en pause i høringen fram til kl. 11.45.

Høringen ble avbrutt kl. 11.34

----

Høringen ble gjenopptatt kl. 11.45.

*Høring med konsernsjef Anders Opedal*

**Møtelederen:** Da er kontroll- og konstitusjonskomiteen klare til å fortsette høringen, og jeg vil ønske velkommen til konsernsjef Anders Opedal. Du har med deg en bisitter, kommunikasjonsdirektør Jannik Lindbæk. Velkommen til deg også.

Du får nå først inntil 5 minutter til en innledning. Etter innledningen starter komiteens utspørring i en åpen spørsmålsrunde på 30 minutter. Det er viktig å svare kort og konsist på komiteens spørsmål. Helt til slutt vil du få ordet til en kort oppsummering, hvis du ønsker det, på inntil 5 minutter.

For å unngå problemer med lydanlegget er det viktig at alle husker å slå mikrofonen på når man skal snakke, og av når man er ferdig. Dette er viktig for referentene våre. Når det gjenstår 30 sekunder av taletiden, vil jeg gi beskjed om det.

Da gir jeg ordet til Opedal, som har 5 minutter. Vær så god!

**Anders Opedal:** Takk skal du ha, møteleder.

Jeg tiltrådte som konsernsjef for Equinor i november 2020. Ved tiltredelsen presenterte jeg hovedretningen for selskapets strategi. Vi skal fokusere og forbedre vår portefølje innen olje og gass, akselerere fornybare investeringer og utvikle ny teknologi og løsninger for dekarbonisering av energi og industri.

Rundt en tredjedel av vår produksjon av olje og gass kommer fra utlandet. Vi vil videreutvikle de mest verdiskapende aktivitetene i vår portefølje og vurdere alternativer der lønnsomheten ikke er robust nok.

Vi skal legge vekt på å rapportere åpent om vår internasjonale virksomhet, og vi har endret vår finansielle rapportering, slik at USA og fornybarvirksomheten rapporteres som egne segmenter fra andre kvartal 2020 og første kvartal 2021.

Brasil er et viktig vekstområde for oss, og det er derfor naturlig at vi spesielt vektlegger å gi god og relevant informasjon i takt med utviklingen av virksomheten. Så langt har vi valgt å gjøre dette som en del av segmentet for internasjonal virksomhet.

Vi vil også framover vurdere hvordan vi på en hensiktsmessig måte kan gi mer informasjon om vår internasjonale virksomhet gjennom kapitalmarkedsdager, årsrapportering, kvartalspresentasjoner og annen kommunikasjon.

Equinor jobber løpende, grundig og systematisk med å vurdere risiko og forebygging av korrupsjon. Vi arbeider for å sikre etterlevelse av våre etiske retningslinjer, vårt styringssystem, lover og regler. Et program for etterlevelse må stadig utvikles. Det må bygge på vår forretningsvirksomhet og erfaring og reflektere den risikoen vi møter. Slik kan programmet bli en barriere og dermed egnet til å beskytte selskapet. Dette blir min oppgave framover.

Styret vedtar de etiske retningslinjene for ansatte, innleid personell og styremedlemmer. Jeg og min ledelse praktiserer og kommuniserer nulltoleranse. Alle ansatte gjennomgår regelmessig opplæring i etterlevelse, avdekking og håndtering av korrupsjonsrisiko. Vi foretar også bakgrunnsjekk av våre forretningspartnere. I 2020 gjennomførte vi mer enn 500 bakgrunnsjekker.

Vi mottar informasjon om mulig risiko gjennom vårt ledernettverk av ansvarlige for etterlevelse, etikkhjelpelinjer, partnere, myndigheter og media. Vi får mellom 100 og 200 henvendelser gjennom vår etikkhjelpelinje hvert år. Vår Chief Ethics and Compliance Officer rapporterer direkte til styret og til meg i relevante saker.

Informasjon som gir behov for videre undersøkelser, følges opp for å frambringe solid faktagrunnlag, for å avklare behovet for tiltak i den konkrete saken eller

for styrking av elementene i våre programmer. De fleste saker vi undersøker, kan legges vekk, mens andre saker krever tett oppfølging over tid for å følge risikobildet og ivareta etterlevelse. Som landsjef i Brasil erfarte jeg betydningen av systematisk arbeid med etterlevelse nettopp for å forebygge risiko.

Skjult eierskap representerer en korrupsjonsrisiko. I Angola er dette et tilbakevendende tema. Vi har derfor nylig formalisert egne retningslinjer basert på den praksis vi har fulgt. Vi vil ikke gå inn i partnerskap med selskap med skjulte eiere.

Tidlig i desember traff jeg konsernsjefen og øvrige ledelse i Sonangol digitalt. Jeg delte våre forventninger til realisering av forskningssenteret og til arbeidet med antikorrupsjon. Dagens ledelse i Sonangol uttrykker vilje til å følge opp forpliktelsene de har. Vår leder i Angola er sammen med Norges ambassadør i Angola invitert av Angolas oljeminister til et feltbesøk til tomtene der senteret er planlagt bygd.

**Møtelederen:** 30 sekunder igjen.

**Anders Opedal:** Dette er et tegn på framskritt, selv om det er mye som gjenstår. Det er Sonangol som er ansvarlig for bygging av senteret, og vi vil fortsette å følge opp dialogen med dem. Dette vil framover også være mitt første punkt i alle møter med Sonangol, slik vi også vet det har vært for Eldar Sætre. Takk skal dere ha.

**Møtelederen:** Takk skal du ha for innledningen. Da åpner vi for en spørsmålsrunde. Jeg minner om at det er viktig med korte spørsmål og korte svar, så rekker vi mange. Først ute er Dag Terje Andersen fra Arbeiderpartiet, som er saksordfører og nå får stille to spørsmål.

**Dag Terje Andersen (A):** Takk for det. Og takk for innledningen.

Et helt konkret spørsmål først: Du var litt inne på eierskapsdilemmaene knyttet til Angola. Ut fra den kommunikasjonen vi har hatt med departementet, og da basert på informasjon fra dere, ble det opplyst i fjor høst at det fremdeles var uavklarte spørsmål knyttet til selskapet SSI 31, blokk 31, og at det i den siste blokken, 1/14, var spørsmål om dere kunne gå inn i kontrakten på bakgrunn av manglende kunnskap om det bakenforliggende eierskapet i Acrep. Er det noe nytt og avklart når det gjelder det, nå?

**Møtelederen:** Opedal.

**Anders Opedal:** Når det gjelder blokk nr. 31, har det vært uklarhet rundt selskapet SSI 31. Vi har jobbet for å få klarhet i eierskapet der. Jeg har all grunn til å tro at det nå er heleid av Sinopec, som igjen er styrt av den kinesiske stat. Men vi har ikke helt fått bekreftet det en-

delig, og vi jobber fortsatt med å få bekreftet at det er heleid av Sinopec nå.

Når det gjelder blokk 1/14 Acrep, er det bekreftet at Somoil ikke lenger er i Acreps aksjeeierbok. Når det gjelder det ene selskapet, Galilei, som også var nevnt i denne sammenhengen, har vi fått bekreftet at Acrep har kjøpt tilbake disse aksjene gjennom et konkursbo, men vi har ennå ikke fått klarhet i om dette er innskrevet i aksjeeierboka. Så der gjenstår det å få klarhet i det, og det jobbes det med.

**Møtelederen:** Andersen.

**Dag Terje Andersen (A):** Da legger vi til grunn at det arbeidet blir ført videre, og jeg oppfatter at det fremdeles er noe usikkerhet om en kan komme til å bli nødt til å trekke seg ut av blokk 1/14.

Du er jo ny i stillingen, men absolutt ikke i selskapet. Du har sikkert hørt tidligere at en av de tingene vi har adressert fra komiteens side, er at det er litt vanskelig for oss å forstå at selskapet velger å ikke følge et så klart råd som det som ble gitt av Finanstilsynet i 2014, selv om det ikke var et pålegg. Vi skal senere stille spørsmål om hvorfor det ikke er fulgt opp av eieren, men spørsmålet mitt til deg som ny konsernsjef er: Ser du i framtida at det kan være riktig å legge vekt på å følge også råd, og ikke bare pålegg, fra Finanstilsynet, gitt selskapets behov for tillit i det norske samfunnet?

**Møtelederen:** Opedal.

**Anders Opedal:** Når det gjelder tillit, er vi helt avhengige av å ha god tillit for å drive vår virksomhet. Derfor tilstreber vi åpenhet, som det har blitt sagt av flere av dem som har vært her tidligere i dag. Da er det viktig å jobbe aktivt sammen med alle tilsyn som ivaretar og følger opp Equinor. Det gjelder Petroleumstilsynet, og det gjelder Finanstilsynet og andre. Vi jobber tett og i dialog med disse, og vi kommer i framtiden til å fortsette med det og ta imot gode råd – og pålegg, som av og til også kommer. Det vil være en viktig del av vår virksomhet. Det er faktisk en veldig viktig del av vår virksomhet at ulike tilsyn jobber aktivt og godt sammen med oss for at vi skal forbedre vår virksomhet.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Da skal vi gå videre til de andre komitémedlemmene, og først ute er Bente Stein Mathisen på vegne av Høyre.

**Bente Stein Mathisen (H):** Takk for det. Og takk for en god innledning.

Jeg har et spørsmål knyttet til det å investere i høyrisikoland for korrupsjon. Hvilke vurderinger gjør Equinor når man beslutter å investere i et høyrisikoland, som Angola er?

**Møtelederen:** Vær så god, Opedal.

**Anders Opedal:** Et veldig godt spørsmål. Vi har investeringer i land som har et annet styresett enn oss og dermed en høyere risiko for korrupsjon. I den sammenheng er det utrolig viktig å ha to elementer på plass. Det ene er en god kultur, der vi sikrer at det er nulltoleranse for korrupsjon, og at vi plukker ut ledere som jobber aktivt og tar ansvar for å sikre at deres medarbeidere, lederlag osv. aktivt fremmer en nulltoleranse i alt de gjør, og i samarbeid med andre og partnere.

Vi har et godt system for hvordan vi skal jobbe mot korrupsjon. Det gjelder trening, det gjelder risikoforståelse, det gjelder å sjekke at våre programmer fungerer. Totaliteten mellom en kultur og en systematisk jobbing skal gi oss en forståelse av og hindre risikoen, slik at det blir en barriere mot at Equinor skal komme i en situasjon der vi bidrar til korrupsjon.

**Møtelederen:** Neste spørsmål er fra Senterpartiet og Nils T. Bjørke.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Takk skal du ha.

Kva tenkjer de, med historia i bakgrunnen, om kva som skal til for at de meiner at eit forretningsområde er modent nok til sjølvstendig rapportering? Det er jo ofte slik at nye område har spesielle utfordringar. Med det som har skjedd ved tidlegare utanlandsattsingar, kva skal til for at de meiner at eit område er modent nok til sjølvstendig rapportering?

**Møtelederen:** Vær så god, Opedal.

**Anders Opedal:** Der gjør vi ulike vurderinger. Der har jo USA-segmentet nå blitt rapportert fra 2020, og så vil vi rapportere fornybar som et eget segment fra første kvartal dette året. Den vurderingen som er gjort rundt fornybar, er at dette er en virksomhet som er en del forskjellig fra olje- og gassvirksomheten. Det er en virksomhet der vi skal vokse, og der det også er mange som lurer på om det er et område vi kan tjene penger på. Dermed er det viktig å kunne være synlige i det segmentet og vise kvartal for kvartal hvordan vi utvikler vår fornybarvirksomhet. Derfor har vi tatt en beslutning om å ha det som en egen segmentstrategi fra første kvartal 2021.

**Møtelederen:** Da går vi videre til SV og Freddy André Øvstegård. Vær så god.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Takk for det. Og takk for innledningen fra Opedal.

Equinor har, som vi har vært inne på, hatt partnerskap med skjult eierskap i Angola. Det øker risikoen for korrupsjon, også ifølge Equinor selv. I sitt svarbrev



2. oktober i fjor opplyste Tina Bru at Equinor nå ville avklare eierforholdene i Acrep, og det har også Opedal vært innom i sitt innlegg og sine svar. Mitt spørsmål er om Equinor i dag har andre samarbeid av denne typen, med partnere med skjult eierskap, enten i Angola eller i andre land.

**Møtelederen:** Opedal.

**Anders Opedal:** Vi har gått gjennom vår portefølje, og det er i Angola vi har denne situasjonen. Vi har regelverk eller «policies» om at vi ikke skal inngå partnerskap med selskaper som har skjult eierskap. Men selskaper skifter eiere, og i noen tilfeller kan det komme inn selskaper som har skjulte eiere. Derfor må vi til enhver tid følge opp de lisensene vi har rundt omkring i verden, også med tanke på hvem som er våre lisenspartnere, og vi skifter om det skjer, om det kan oppstå skjult eierskap. Det er sånn vi har kommet inn i den situasjonen bl.a. i blokk 31 i Angola, og så har vi situasjonen i 1/14 også i Angola, som jeg også har redegjort for.

Det som også kan være tilfellet der en kommer inn i slike situasjoner, er at vi eier en lisens, og så vil det på nabolisensen være et annet eierskap, og så samordner en f.eks. noe aktivitet. Det kan være for økt ressursutnyttelse osv. Da kan en få tilfeller der en har naboblokker der det kan være skjult eierskap. Det jobber vi også aktivt med å få klarhet i, for skjult eierskap er uønsket fra vår side.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Kan jeg få et oppfølgingsspørsmål?

**Møtelederen:** Nei, da er det uavhengig representant Ulf Isak Leirsteins tur.

**Ulf Isak Leirstein (uavh):** Takk for det, møteleder, og stor takk til Anders Opedal for en veldig tydelig innledning. Jeg lurte på om du kunne si litt om hva som er kommunisert fra departementet etter at du tiltrådte, og hvilke forventninger de har knyttet til utenlandssatsingen, og da kanskje spesielt knyttet til lønnsomhet og utbytte.

**Møtelederen:** Opedal.

**Anders Opedal:** Jeg har sittet i tre måneder, så jeg har bare rukket å ha ett eiermøte med departementet. I det møtet var det kanskje tre hovedtema som det kom sterke signaler fra departementet om – og god oppfølging. Det var rundt sikkerhet, det var rundt lønnsomhet, og det var rundt etterlevelse. Rundt sikkerhet diskuterte en spesielt hendelsene på landanleggene, når det gjaldt lønnsomhet, var det spesielt med tanke på

den internasjonale porteføljen, og når det gjaldt etterlevelse, var det Angola som var tema.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Da går vi tilbake til saksordfører Dag Terje Andersen, som får anledning til et par spørsmål.

**Dag Terje Andersen (A):** Takk for det. Du var nå sist inne på etterlevelsen av Angola. Jeg mener å registrere at en del av den diskusjonen som har vært både etter Riksrevisjonens rapporter og det som har vært medie-diskusjon, på en måte fører til bevissthetsflytting hos selskapet. Med det mener jeg ikke noe negativt, men noe positivt. Men allikevel: Sætre sa tidligere i dag at det ikke var noen tegn på mislighold når det gjelder de pengene som da har gått til Angola. Jeg understreker at spørsmålet i hovedsak gjelder de 291 mill. kr som har gått inn i den angolanske statskassa. Sammenholdt med den informasjonen vi fikk fra Orre på morgenen i dag om risikoen for korrupsjon, er du like trygg som Sætre på at de 291 mill. kr ikke kan ha forsvunnet ut i korrupsjon?

**Møtelederen:** Vær så god, Opedal.

**Anders Opedal:** Dette er egentlig to spørsmål. Det ene er om de pengene som vi har betalt inn til Angola, har forsvunnet på veien inn til den angolanske stat. Der har vi fått bekreftet, som Sætre ga uttrykk for, og også Løseth, at disse var kommet inn på konto til statskassen i Angola.

Så er det et annet spørsmål om hvordan Angolas styresett fungerer. Det som er viktig for oss i den sammenheng, er å sikre at alle skatter og avgifter som vi bidrar til i Angola, blir innbetalt på de rette bankkontene, og også at vi er åpne i vår årsrapportering om alt det vi har innbetalt, slik at forskere, sivilrettsorganisasjoner og andre som ønsker å ettergå hvordan Angola som stat jobber, har tilgang på de opplysningene og kan ettergå det på en god måte.

**Møtelederen:** Andersen.

**Dag Terje Andersen (A):** Så en kort oppfølging av et tema som vi allerede har vært inne på, og som ble reist i den første bolken, når det gjelder åpenhet – den påstanden om at det å forholde seg til daværende Statoil, nåværende Equinor, i Angola er like vanskelig som å forholde seg til angolanske myndigheter. Det er åpenbart en ganske klar oppfatning. Tidligere deltakere i høringen har kommentert at det ikke skulle vært sånn, og at det ikke er holdningen på toppen i selskapet.

Har du som ny konsernsjef tenkt noe strategi for å sørge for at det heller ikke skjer i praksis, men at åpenheten blir mer vanlig enn det en har opplevd for så vidt

både når det gjelder innsyn fra media, og også mulighetene for å få innsyn i regnskaper, jf. diskusjonen knyttet til økonomien i USA?

**Møtelederen:** Opedal, vær så god.

**Anders Opedal:** Ja, det er en generell trend i samfunnet at det går mot mer åpenhet, og vi har jo med måten vi har operert på i mange, mange år, bidratt til mer åpenhet, ikke minst med tanke på hva som ble gjort i Angola for mange år siden, der en faktisk rapporterte inn bidrag før det var lov, i forhold til angolansk stat. Så dette er en trend som vi kommer til å fortsette framover.

Når det gjelder den konkrete saken, er ikke jeg kjent med den, men vi ønsker åpenhet, og derfor rapporterer vi inn alt vi betaler til de ulike statene rundt om i verden, slik at journalister, media og forskere kan ettergå det vi gjør, og så stiller vi opp for å diskutere disse temaene. For det er dilemmaer, sånn som Orre sa, det er ingen enkle svar på disse temaene. Og når det gjelder journalister som tar kontakt med oss, skal alle henvendelser bli besvart.

**Møtelederen:** Da er det Bente Stein Mathisen, fra Høyre.

**Bente Stein Mathisen (H):** Det er en oppfølging av det spørsmålet som jeg stilte i forrige runde, og det som gjelder de vurderingene man gjør når man investerer i høyrisikoland, når det gjelder korrupsjon. Jeg synes du hadde gode svar på det om tanker videre, men det som forskeren tidligere i dag snakket om, er at Equinor alene er ett selskap, og at det kanskje trengs litt sterkere skyts for å få gjort noen ting i sånne land. Han snakket noe om at et råd var å samarbeide med andre større oljeselskap som også er der. I og med at det er forskjellige lisenser her på blokker, er det noe dere også er inne på å vurdere, sånn at det kan ryddes opp litt, og at man sånn sett kan påvirke litt det landet man da er inne i, med tanke på å jobbe med antikorrupsjon?

**Møtelederen:** Opedal.

**Anders Opedal:** Jeg synes det er et veldig godt råd. Her kan jeg egentlig bare dra mest fra min egen erfaring som landsjef i Brasil, hvor vi nettopp hadde slike samarbeid, og vi delte både forventninger og hvordan vi jobbet. Blant annet hadde jeg mye kontakt med andre norske selskaper i Brasil, også eid av den norske stat, om hvordan vi delte erfaringer, og hvordan vi kunne ha samme holdninger i alt vi gjorde. Så det kommer vi til å gjøre videre i alle land. Jeg tror det er veldig viktig at vi står sammen og bidrar til mer åpenhet. Jeg merker meg jo, i den dialogen jeg har hatt med landsjefen i Angola

den siste tiden, både at Equinor har pushet på når det gjelder dette forskningscenteret, og også at det at norske myndigheter og norsk media har pushet på, har bidratt til at vi har kommet inn i et bedre spor når det gjelder å få åpenhet rundt både hvor pengene står på konto, og framdriftsplaner.

**Møtelederen:** Takk. Da er det Nils T. Bjørke, som også vil følge opp.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Ja, det var litt med tanke på eit spørsmål – eg spurde litt om erfaring og å læra frå det som er gjort internasjonalt. Det har jo vore store satsingar, men kanskje ikkje økonomisk då med så mykje resultat, i alle fall ikkje viss ein ser på USA-satsinga i det siste. Kor viktig er dei utanlandssatsingane for totalresultatet for Equinor?

**Møtelederen:** Vær så god, Opedal.

**Anders Opedal:** Som jeg sa innledningsvis, kommer ca. en tredjedel av Equinors produksjon av olje og gass nå fra vår internasjonale satsing. Men det er ikke tvil om at den internasjonale porteføljen vår ikke har vært robust nok med tanke på lave priser, og det har gjort at vi har tatt store nedskrivninger, spesielt i USA, som det ble sagt her. Vi jobber nå med å robustgjøre denne porteføljen. Der så dere bl.a. at vi har gjort noen salg nylig, og vi kommer til å fortsette å robustgjøre den internasjonale porteføljen, slik at den blir mer lønnsom.

Jeg vil legge til at den porteføljen vi nå bygger opp på fornybar energi, bl.a. er av vår internasjonale satsing. Det er ennå ikke tilrettelagt for offshore vind utover Hywind Tampen på norsk sokkel, så derfor er det i USA, UK og Tyskland vi har satsinger på fornybar energi til nå.

**Møtelederen:** Nå skal Freddy André Øvstegård få følge opp sitt spørsmål fra i sted.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Takk for det. Jeg hopper til et annet spørsmål likevel. Det er som følger:

Opedal var ikke på høringen i energi- og miljøkomiteen i fjor om USA-investeringene. Derfor tenkte jeg det kunne vært interessant å høre hva han mener om framtiden til Equinor i USA. Er det mulig å gjenvinne det tapte, som styreleder har sagt før? Nå er jo Bakkenfeltet solgt, som du indirekte var innom, med et stort tap, så vidt jeg forstår. Hva tenker du om framtiden da?

**Møtelederen:** Vær så god, Opedal.

**Anders Opedal:** Takk skal du ha. Som du sier, har vi solgt Bakkenfeltet, som har vært en av de største utfordringene vi har hatt, men vi har fortsatt 85 pst. av res-

sursene i USA igjen etter det salget. Får vi gode priser på olje og gass framover, er det nok en mulighet for å tjene disse pengene inn igjen, men fokuset vårt nå i første omgang er å robustgjøre den porteføljen vi har i USA og i andre deler av vår virksomhet, slik at vi tåler lavere oljepriser og fortsatt tjener penger på vår internasjonale virksomhet i framtiden.

**Møtelederen:** Da er det et nytt spørsmål fra saksordfører Dag Terje Andersen. Vær så god.

**Dag Terje Andersen (A):** Takk for det. Du hørte kanskje at jeg i stad stilte spørsmålet til Rennemo; det skulle ikke forundre meg om du fulgte med. Men gjennom en del erfaringer – du nevnte selv ulike på landanlegg – har det vært diskusjon om oppfølging av HMS, knyttet særlig til perioden da det var mye innsparing i oljesektoren. Jeg behøver ikke gjenta alle områdene der. Inntrykket var at Statoil var et selskap som var et forbilde i verden, basert på norske verdier – delvis ved at staten er en av eierne, og delvis ved et godt samarbeid med de ansatte, f.eks., og kanskje det beste i verden på HMS, sikkerhetsarbeid og den typen ting. Har det bildet gjennom de siste årene falmet? Inntrykket kan være at samtidig med, og kanskje på grunn av, perioden med internasjonalisering er selskapet i mindre grad blitt et foregangsselskap til eksempel for selskaper ellers i verden, og er blitt mer likt oljeselskaper ellers i verden.

Er det en oppfatning du som ny konsernsjef er kjent med, og hva vil du i tilfelle gjøre med det, i samarbeid med eierne, herunder staten?

**Møtelederen:** Vær så god, Opedal.

**Anders Opedal:** Når det gjelder sikkerhet, har jeg sagt at vi ikke er der vi skal være med sikkerheten, og tar kraftfulle tak for å forbedre den. Vi må forbedre person-sikkerheten, vi må forebygge risikoen for storulykker bedre, og vi har et forbedringspotensial i hvordan vi samarbeider med verneapparatet og fagforeningen rundt disse temaene. Det jobber vi aktivt med.

Det er viktig for oss å jobbe med å ha stor tillit både innenfor vårt sikkerhetsarbeid og innenfor vårt etterlevelsesarbeid, som du egentlig indirekte tar opp. Dette er temaer som står på min dagsorden nå, for å sikre at vi har full tillit i de samfunnene vi opererer i.

Jeg vil som tidligere landsjef i Brasil legge til at Equinor nok er et selskap som blir sett opp til og bringer nettopp den kunnskapen og erfaringen til andre land. Det merket jeg bl.a. ved hvordan andre selskaper, ikke minst Petrobras, og regulatoriske myndigheter i Brasil ønsket å samarbeide med oss nettopp for å lære av den erfaringen vi har bygd opp for norsk sokkel i mange år.

Jeg vil svare kort på det slik: Ja, vi har et forbedringspotensial, og det jobber vi med, men samtidig er det nok mange som fortsatt ser på Equinor som et selskap en kan lære av, da spesielt andre internasjonale selskaper.

**Møtelederen:** Da har vi et nytt spørsmål fra Nils T. Bjørke.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Takk. Du fokuserer på at det er viktig å gjera utanlandssatsinga meir robust. Når det vert peikt på USA-satsing, er det særleg dette med prisen som har gått ned, men det hadde vel òg noko å gjera med kostnadsnivået og måten ein satsa på i USA. Korleis skal ein hindra at ein kultur og eit kostnadsnivå som det som var i USA, dukkar opp att i internasjonal satsing?

**Møtelederen:** Vær så god, Opedal.

**Anders Opedal:** Tusen takk. Da er det viktig bl.a. å starte med strategien vår. Vi har nå en strategi som setter verdi over volum. I all satsing vi gjør nå, i alle deler av virksomheten, sikrer vi oss at vi setter målsettinger som går på verdi, og ikke setter målsettinger som går på å få mest produksjon eller mest gigawatt, i forhold til fornybar energi osv. Vi setter oss konkrete mål som vi mener vi kan nå på en slik måte at vi driver virksomheten vår lønnsomt. Det vil gjennomsyre alle deler av vår virksomhet.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Da er det et spørsmål fra Freddy André Øvstegård, fra SV.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Takk for det. Den siste informasjonen om når forskningscenteret i Angola skal være ferdig, er at det skal være påbegynt i år og ferdigstilt neste år. Du nevnte i innledningen din at Equinor er invitert på befarings på en tomt. Er byggeprosjektet i gang? Og hvis ikke – når skal det starte ut fra deres kjennskap?

**Møtelederen:** Opedal, vær så god.

**Anders Opedal:** Nå har dette tatt, for å si det rett ut, uhorvelig lang tid. Vi har sett at oljeministeren nå har tatt initiativ. Sonangol har etablert en prosjektledelse og et prosjekt med en framdriftsplan, og oljeministeren har invitert til en befarings på denne tomten.

Det har tatt lang tid, og det kommer nok også til å ta litt tid. Men det jeg kan forsikre om, er at Equinor kommer til å følge opp dette i hvert eneste møte vi har med Sonangol. Jeg kommer selv til å reise til Angola når jeg får anledning etter pandemien, for å sikre meg at dette faktisk blir bygd. Vi vet at pengene står på konto, og i mine samtaler med Sonangols konsernsjef har de nå

også gitt uttrykk for at omfanget av dette forsknings-senteret må endres litt. Opprinnelig var tanken at dette skulle omhandle olje- og gassvirksomhet i Kwanza-bassenget, som har en veldig spesiell type geologi. Nå vil satsingen også rettes mer inn mot IT, innovasjon, digitale løsninger osv. Det ble også indikert at fornybar energi er en av mulighetene, og de var litt interessert i å høre hvilke erfaringer vi har gjort oss innenfor det området på forskningssenteret. Vi har et forskningssenter som driver både olje- og gassforskning og fornybar-forskning.

**Møtelederen:** Da rekker vi et siste spørsmål fra saksordfører Andersen. Vær så god.

**Dag Terje Andersen (A):** Det er et spørsmål knyttet til noe vi for så vidt har vært inne på. Det gjelder konkret: Med utgangspunkt i Finanstilsynets anbefaling i 2014 har vi vært inne på at styret valgte å akseptere at den ikke skulle følges, men derigjennom også eierne, herunder staten som den største eieren. Da har jeg et spørsmål til Opedal: Ville du oppfattet det som utidig og i strid med god eierskapsstyring om staten hadde vært tydelig, enten i dialogmøtene dere har, eller om nødvendig til og med på generalforsamling, og understreket at Finanstilsynets anbefalinger også burde følges, og ikke bare Finanstilsynets pålegg?

**Møtelederen:** Opedal, vær så god.

**Anders Opedal:** Dette er en sak som går tilbake i tid, så jeg har ikke anledning til å kommentere det og hvordan det ble sett på på den tiden. Det jeg kan ta tak i ...

**Dag Terje Andersen (A):** Men du kan svare på hvordan du ville reagert på en eventuell tilsvarende sak i framtiden. Du skal slippe å si noe galt om dine forgjengere, for det skjønner jeg at dere ikke gjør.

**Anders Opedal:** Som jeg sa i mitt svar tidligere, vil vi ha et godt samarbeid med både tilsyn, departement og selvfølgelig for meg med styret for å finne de beste løsningene for å sikre at vi rapporterer vår virksomhet på en sånn måte at investorer, analytikere og andre kan ha godt innsyn i hvordan vi driver vår virksomhet, og kan gjøre en evaluering av lønnsomheten i vår virksomhet.

**Møtelederen:** Da er tiden for spørreunden ute, men du skal få anledning til å gi noen kommentarer til slutt hvis du ønsker det, på inntil 5 minutter.

**Anders Opedal:** Da vil jeg bare si tusen takk for spørsmålene fra komiteen og ønske lykke til videre i arbeidet.

**Møtelederen:** Da sier vi takk til deg for at du stilte opp på høringen og ga ytterligere innblikk i hvordan selskapet arbeider. Takk skal du ha. Da tar vi en pause i høringen fram til kl. 12.55.

Høringen ble avbrutt kl. 12.22.

----

*Høring med styreleder Jon Erik Reinhardsen*

**Møtelederen:** Da er vi klare til å starte opp igjen kontrollhøringen vår, og vi vil ønske velkommen styreleder Jon Erik Reinhardsen. Du har med deg en bisitter som vi har hatt med oss før, kommunikasjonsdirektør Jannik Lindbæk.

Du får først inntil 5 minutter til innledning. Etter innledningen starter komiteens utspørring, som er en åpen spørsmålsrunde på 30 minutter. Jeg minner om at det er viktig å prøve å svare kort og konsist på komiteens spørsmål, slik at vi rekker mange spørsmål. Helt til slutt får du ordet til en kort oppsummering på inntil 5 minutter, dersom du ønsker det.

Så minner vi om at det for å unngå problemer med lydanlegget er viktig at vi har mikrofonen på når vi snakker, og av når vi er ferdige, slik at referentene får god lyd. Når det gjenstår 30 sekunder av taletiden, gir jeg en kort beskjed om det.

Da gir jeg ordet til Reinhardsen, som altså har 5 minutter til disposisjon. Vær så god.

**Jon Erik Reinhardsen:** Takk for det, møteleder.

Equinor har i dag en betydelig virksomhet internasjonalt bygget opp over flere år. Styret stiller de samme krav til risikojustert avkastning uavhengig av om virksomheten er i Norge eller internasjonalt. Det innebærer i praksis at kravene til lønnsomhet ofte er høyere internasjonalt, noe som eksempelvis er tilfellet i Angola.

Det er vel kjent at vi i USA har gjort investeringer som har gitt store økonomiske tap, i hovedsak fordi de var basert på oljeprisforventninger som viste seg å være for optimistiske. Dette har styret tatt på stort alvor, og vi nedsatte i fjor et utvalg under ekstern ledelse av statsautorisert revisor Eli Moe-Helgesen i PwC. Rapporten var en viktig del av bakteppet for energi- og miljøkomiteens høring i fjor høst.

Samlet har den internasjonale virksomheten per utgangen av 2020 likevel vært lønnsom. Men den samlede avkastning er sterkt preget av to store nedturer i markedet, i 2014/2015 og nå igjen under koronapandemien i 2020.

Tapene på land i Nord-Amerika er ikke representative for hele den internasjonale virksomheten. Den øvrige internasjonale virksomheten har i perioden fra

børsnoteringene gitt god avkastning og er godt posisjonert for god avkastning og sterk kontantstrøm fremover.

Selskapet tar nå grep for å gjøre porteføljen mer lønnsom og mer robust, som dere har hørt Anders Opedal referere til. Betydelige forbedringer er gjennomført på kostnads- og driftssiden i USA, og salget av vår eierandel i Bakken, og før det Eagle Ford, innebærer at prosjektene med dårligst lønnsomhet går ut, mens vi beholder prosjekter med bedre kontantstrøm og avkastning og ikke minst de største reservene. Det styrker muligheten til å bedre kontantstrømmen og så langt som mulig vinne igjen det som er tapt.

I perioden etter at jeg ble styreleder 1. september 2017, har oppfølgingen av innbetalingene i Angola fortsatt stått høyt på styrets agenda. Anders og Eldar har redegjort for hvordan selskapet har fulgt opp, og dette har vært i tråd med styrets forventninger.

Styrets ambisjon og klare forventning er at Equinor skal være internasjonalt ledende når det gjelder anti-korrupsjon og etterlevelse. Nulltoleranse for korrupsjon er bærebjelken i dette programmet. Flere av landene der Equinor har virksomhet, kjennetegnes av høy risiko for korrupsjon, lite åpenhet, manglende demokrati eller dårlig beskyttelse av menneskerettigheter. Det gjør at en tettere oppfølging er nødvendig, og Angola er et eksempel på et slikt land.

Som de tidligere talerne fra selskapet har vært inne på, er Equinors etikk- og antikorrupsjonsprogram i stadig utvikling for å møte vår ambisjon om å være ledende på dette området. Basert på dette har vi i dag ytterligere økt oppmerksomheten omkring problemstillinger med betaling til sosiale formål og skjult eierskap. Equinor har bl.a. vært en pådriver for endring i nye avtaler i Angola, og vi ser at det nå legges opp til at prosjektene til sosiale formål gjennomføres og forfølges av partnerskapene og partnerskapenes operatør uten betaling til konsesjonærmyndigheten. Vi har også formalisert i egne retningslinjer den praksis vi har fulgt i mange år, om ikke frivillig å inngå i partnerskap der selskaper deltar med skjult eierskap.

Både anti-korrupsjon generelt og oppfølgingen av innbetalingene i Angola er fortsatt sentrale deler av eierskapsdialogen med OED. Temaet har vært oppe på eiermøter på flere nivåer, og OED har jevnlig fulgt opp med spørsmål om status og fremdrift. Jeg oppfatter at staten har høye forventninger på dette området, og det er bra. Det er helt i samsvar med styrets og selskapets egne krav og forventninger.

Selv om vi mener Equinors arbeid med anti-korrupsjon og etterlevelse er bra, vil jeg til slutt likevel understreke at vi på dette området aldri er i mål. Et program for etterlevelse må reflektere den risiko vi møter, og

utvikles i takt med vår forretningsvirksomhet og basert på vår erfaring. Også dagens styre jobber med at selskapet skal bli stadig bedre i arbeidet med anti-korrupsjon. Det er nødvendig å være i forkant og opprettholde en god posisjon også i fremtiden. Tilbake til deg, møteleder.

**Møtelederen:** Takk skal du ha.

Da er vi kommet til den åpne spørsmålsrunden, der vi begynner med saksordfører Dag Terje Andersen fra Arbeiderpartiet, som i denne runden får stille to spørsmål.

**Dag Terje Andersen (A):** Takk skal du ha, og takk til Reinhardsen for en god innledning.

Når det gjelder tidslinjen, har mye av det vi har til vurdering, både investeringene i Angola spesielt og Riksrevisjonens rapport om utenlandsinvesteringer generelt, og da med mye fokus på USA, foregått før din tid som styreleder. Men la meg spørre: Ett av temaene vi har vært inne på, er Finanstilsynets anbefaling i 2014 om å rapportere særskilt på USA. Der har det skjedd en endring i ettertid. Mitt spørsmål til deg, uten ansvar for det som skjedde i 2016 og 2014, er: Vil du som styreleder, om du har dekning i styret for det, vurdere om dere i framtida i større grad kommer til å legge vekt på også å følge opp anbefalinger fra Finanstilsynet og ikke bare pålegg fra Finanstilsynet?

**Jon Erik Reinhardsen:** Det er jo et hypotetisk spørsmål, men jeg kan understreke, og si, at styret og selskapet har stor respekt for alle føringer som gis av storting og departement gjennom eierskapsmeldingen, i første omgang, og vi lytter med store ører når våre aksjonærer uttaler seg, ikke minst når vår hovedaksjonær og majoritetseier uttaler seg.

Så er det også slik, og det oppfatter vi at departementet er veldig tydelig på, at ansvaret for slike valg ligger hos styret. Det har den fordel at også styret kan stilles til ansvar for slike valg.

Det er også slik, som Anders Opedal har vært inne på, at vi legger nok opp til nå å gjøre mer informasjon tilgjengelig fremover. I et land som Brasil er det ingen tvil om at vi med den veksten vi nå planlegger, vil gjøre mer informasjon tilgjengelig.

Så er det en annen diskusjon rundt rapporteringssegmenter. Det er også styrt av regnskapsstandarden, og innenfor denne standarden er det advarsler i begge retninger. Å rapportere for grovkornet er problematisk, og å rapportere for finkornet er også problematisk – ifølge denne. Dette må derfor bli valg som styret tar på basis av anbefalinger, men også av andre vurderinger som måtte legges til grunn.

**Dag Terje Andersen (A):** Et annet tema som har vært gjennomgående her, gjelder Angola-delen, for Sætre mente at det ikke var noen signifikante funn som tydet på at noen av pengene hadde forsvunnet til korrupsjon. Da tenker vi ikke lenger først og fremst på dette senteret, som vi har fått en god redegjørelse for, men kanskje særlig på de 291 millionene til sosiale prosjekter, som skal være betalt til en konto. Er Reinhardsen som styreleder nå trygg på at den forhistorien ikke innbefatter at Statoil de facto har deltatt i korrupsjon i Angola?

**Jon Erik Reinhardsen:** Det som det er redegjort for, er at man fra selskapets side har fulgt pengestrømmen for de sosiale bidragene og for så vidt også for signaturbonusen, slik at vi har fått bekreftelse på at disse er betalt inn til statskassen. Det er også samme sted som skattebetalingene våre går, til statskassen, og da er det opp til staten å forvalte disse pengene.

Så er det lover i Angola for hvordan enkelte av disse midlene skal disponeres, det er en oppfølging, men det er en oppfølging som ikke er tilgjengelig for oss. Som Eldar Sætre var inne på, er det ikke meg bekjent slik at utenlandske selskaper i noe land har revisjonsrett til en stats finanser. Men det vi kan påvirke, og som ikke bare vi bidrar med, men også presse, politikere, media og akademia, er å rette oppmerksomhet mot disse betalingerne så lenge vi offentliggjør at det er betalt inn, og så håper vi fellesskapet skal bidra til å ta ned eksponeringen for korrupsjon over tid i land som Angola.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Da går vi videre til Høyre og Bente Stein Mathisen.

**Bente Stein Mathisen (H):** Takk for en god innledning.

Departementet ble ifølge Riksrevisjonens rapport først kjent med det totale økonomiske tapet av Equinors virksomhet i USA etter mediens omtale av det, til tross for at Equinor har rapportert om tapet i årsrapportene siden 2017. Mener du at Equinor har praktisert tilstrekkelig åpenhet med eier rundt dette og har gjort informasjonen godt nok tilgjengelig?

**Jon Erik Reinhardsen:** Jeg er veldig glad for det spørsmålet. Det er to dimensjoner i dette. Det ene: Har vi gitt fullstendig informasjon, slik at markedet, investorene, kan investere i selskapet og være informert slik de skal? Svaret mitt på det er ja. Alle regnskapene som er gitt gjennom disse årene, er revidert og godkjent, og det er ikke noen grunn til å endre på dem. Og som Helge Lund var inne på: Aksjekursens bevegelser i forbindelse med at disse sakene er blitt kjent gjennom fjoråret, har ikke indikert at det er kommet frem noe nytt for

aksjemarkedet rundt disse tapene som skulle tilsi at vi måtte revidere dette. Faktisk er det slik at Equinors aksjekurs i fjor sammenlignet med selskap som Exxon og de selskapene som er mindre enn oss, og som vi sammenligner oss med hvert år, er den beste av alle de selskapene. Så vi har altså hatt den beste aksjekursutviklingen på tross av det vi har vært gjennom.

Men så er det én del til av spørsmålet som vi har svart på, og det er at vi gir en del underliggende informasjon i mer detalj, som Eldar Sætre var inne på, per selskap per land. Det ligger i noteverket, eller bak noteverket egentlig, og der har vi sagt at vi ser at dette kunne vi gjort mer tilgjengelig. Det skal vi også tilstrebe fremover.

**Møtelederen:** Da går neste spørsmål til Fremskrittspartiet og Solveig Horne.

**Solveig Horne (FrP):** Takk skal du ha. Vi har hatt en lang høring hittil i dag, og du har sikkert fått med deg de andre innleggene og innspillene som har kommet. Aslak Orre gikk ganske langt i å si at her er det korrupsjon, og at folk har visst, mens Eldar Sætre og Helge Lund var veldig opptatt av at åpenhet og informasjon var noe som både styret og eier hadde fått hele veien.

Når du nå ser disse rapportene og ser selve saken, mener du at både styre og eier har hatt nok informasjon om disse sakene?

**Møtelederen:** Vær så god, Reinhardsen.

**Jon Erik Reinhardsen:** Jeg kan uttale meg på vegne av styret, og styret har vært helt oppdatert i min tid, og slik jeg leser papirene tilbake i tid, også i tidligere tider.

Så er det slik, ut fra det dere har hørt, at også hos oss tas det læring av de erfaringene vi har, og vi deler fullt ut Orres bekymring om korrupsjonsrisiko i mange av de landene vi er i. Derfor setter vi også inn mye sterkere tiltak i disse landene. Vi sender ut egne representanter som kun har compliance, eller etterlevelse, som oppgave i disse landene, og har veldig høyt fokus på det.

Så er vi selvfølgelig opptatt av det vi betaler inn – at det er offentlig, at vi vet hvor det går, og at vi får bekreftet at det havner der det skal havne. Men at det er korrupsjonsrisiko, og at det representerer en usikkerhet som fører til at vi må være ekstra aktsomme: absolutt.

**Møtelederen:** Takk. Da er neste spørsmål fra Nils T. Bjørke fra Senterpartiet.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Takk for innleiinga.

Eg vil fylgja opp spørsmålet til Bente Stein Mathisen, der ho peikte på dei store tapa i USA som ikkje vart skikkeleg omtalt før media tok tak i det. Svarer det opp at så lenge aksjemarknaden ikkje reagerer på det, er det

ikkje noka utfordring? Er det slik at det er berre aksjemarknaden som er ein test på om Equinor informerer tilstrekkeleg?

**Møtelederen:** Reinhardsen.

**Jon Erik Reinhardsen:** Det er et viktig spørsmål. Mitt svar når det gjelder aksjemarkedet, er om vi hadde gitt tilstrekkelig informasjon til fullt ut å informere aksjemarkedet om det det var behov for, og da er jo aksjekursen en god indikator for det. Men når det da samtidig sies at vi kunne gjort denne informasjonen mer tilgjengelig, går jo det bredere, til alle våre grupper, at den innsikten som det gir for utenforstående i selskapet når vi gjør informasjon mer tilgjengelig, også er viktig. Og ikke minst med tanke på den rollen vårt selskap har i det norske samfunn, så ønsker vi jo det. Interesse for selskapet, kritisk eller positiv, er bra. Alternativet er mye verre for oss som sitter i ledelsen av dette selskapet. Så vi ønsker oppmerksomhet, vi ønsker diskusjon, vi ønsker å bli utfordret, og vi ønsker å kunne svare på det.

**Møtelederen:** Da går vi videre til SV og Freddy André Øvstegård. Vær så god.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Takk for det, og takk for innledningen.

Du sa i innledningen at det er realistisk å gjenvinne det meste av selskapets tap på virksomheten i USA. Men om salget av Bakken-feltet tidligere i februar har SpareBank1 Markets-analytikeren Teodor Sveen-Nilsen regnet seg fram til at salgssummen bare er på 16 pst. av det selskapet har investert. Så mitt spørsmål er om det da er realistisk å gjenvinne det meste av selskapets tap i USA, og hva slags prognoser som ligger til grunn for en sånn påstand når man tenker på oljepris, klimarisiko og andre relevante faktorer.

**Møtelederen:** Vær så god, Reinhardsen.

**Jon Erik Reinhardsen:** Takk for spørsmålet. Jeg kan forsikre deg om at dette er noe av det vi har regnet mye på etter all den oppmerksomheten som har vært, og jeg kan forsikre deg om at den gjengen vi har som leder arbeidet i USA, har det langt fremme i pannebrasken: Hvordan skal vi få levert tilbake det som er betalt ut i USA, og få tatt tilbake det tapte? Det er noen viktige forutsetninger for dette. Det ene er: Har vi nok reserver for å kunne ta det tilbake? Anders har svart på det. Etter salget av Bakken, som kun var 18 pst. av de reservene vi satt på på det tidspunktet, sitter vi altså allikevel igjen med 83 pst. av reservene. Så, ja, vi har reserver. Vi har solgt ut det mest tapsbringende og sitter igjen med det beste.

Så er det en forutsetning til, som er stabil drift. Det opplever vi at vi har god kontroll på, men det er et forbehold, selvsagt.

Og det tredje er: Hva antar vi om olje- og gasspriser fremover? Det har i høst vært en livlig debatt om prisene 20–30 år frem i tid og hva som er riktig å tro på, og vi har lagt oss på en linje hvor vi skal øke mot 65 dollar per fat til 2025, litt oppover videre til 2030, og så skal den komme ned igjen. Og i høst, da oljeprisen lå på 40 dollar per fat, virket dette helt urealistisk for mange. Nå er oljeprisen på over det som vi har lagt til grunn for å kunne få tilbake disse pengene, altså over de regnestykkene som vi har gjort, så jeg mener det er realistisk å få tilbake disse pengene.

Så er det viktig å si: Oljeprisen beveger seg ut fra markedsforutsetninger, og det å ha et synspunkt på oljeprisen 30 år frem i tid innenfor et vindu på 5, 10, 15 dollar, som jo egentlig er spennet mellom de ulike selskapene – det sier seg selv at det er en krevende forutsetning. Når vi ser tilbake tre år, har oljeprisen variert mellom 20 dollar og 85 dollar. Men det er en forutsetning som ligger til grunn som ikke skiller seg vesentlig mellom de store selskapene, i det perspektivet at i speilet har det variert fra 20 til 85. Fremover sitter vi mer mellom 50 og 65.

Vi tror det er mulig, men det er de tre forutsetningene som må være til stede: reservene, operasjonen og prisforutsetningene fremover. Det er bakgrunnen for de regnestykkene vi har gjort.

**Møtelederen:** Takk, da er det uavhengig representant Ulf Isak Leirstein.

**Ulf Isak Leirstein (uavh):** Takk for det, møteleder, og takk til Reinhardsen for innledningen.

Flere representanter har vært inne på at departementet mener at selskapet burde ha vært flinkere til å kommunisere dette tapet i USA, framfor at det bare var en del av en årsberetning. Jeg antar at selskapet er involvert i dagsordenen for disse eiermøtene i departementet i forkant, før man kommer på det fysiske eller – i disse dager – digitale møtet. Kan du si litt om den prosessen som er for å avklare hva som skal diskuteres på eiermøtene med departementet, og i hvor stor grad selskapet spiller inn saker på agendaen?

**Møtelederen:** Reinhardsen.

**Jon Erik Reinhardsen:** Måten dette funker på, er at departementet gjerne sender et forslag til agenda med saker de ønsker å få belyst, så supplerer vi gjerne med andre saker vi ønsker å opplyse om, og så kan det være vi melder tilbake at akkurat i denne saken har det ikke skjedd noe nytt siden sist, og da blir vi kanskje enige om

å utelate den på agendaen for det møtet. Men det er lik som dialogen som ligger i forkant av disse Eiermøtene, som det da er to av i året, og hvor jeg og konsernsjef deltar.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til saksordføreren for nye spørsmål. Dag Terje Andersen, vær så god.

**Dag Terje Andersen (A):** La meg ta et spørsmål som handler om fortid og framtid, for så vidt. En av de tingene som kom fram i forbindelse med saken i USA, i tillegg til økonomiske tap, var en usedvanlig ukultur når det gjaldt pengebruk og sløsing fra ledelsens side. Det er relativt langt fra da Arve Johnsen dro til Stavanger og overnattet på kontoret i sovepose de første nettene, til kalkuner til tusener på tusener av kroner. Hvordan vil Reinhardtsen og det nåværende styret ta tak i og få stoppet den ukulturen, som den amerikanske delen av selskapet har vært hovedeksponenten for, og generelt rotfeste en kultur som baserer seg mer på det vi kjenner igjen som norske verdier?

**Jon Erik Reinhardtsen:** Da vil jeg få referere til den rapporten som jeg startet med i innledningen, PwC-rapporten, der man også så på dette. Det PwC-rapporten konkluderer med på dette punktet, er at ja, man har sett eksempler på ukultur når det gjelder kostnader, men det er ikke det gjennomgående trekket ved virksomheten i USA. Det var ikke det, og det er ikke det. Så dette er nok et tema som har kommet annerledes ut i media, basert på noen eksempler, enn det som har vært den underliggende realitet. Det har vi også hørt fra flere av våre ansatte som var der borte på den tiden, at man ikke har kjent seg helt igjen i de beskrivelsene. Det som er beskrevet, er uakseptabelt, det har vi vært tydelige på, men det er altså ikke typisk eller et gjennomgående trekk i det som var virksomheten den gang, slik PwC har erfart det gjennom sine intervjuer og sin gjennomgang.

**Møtelederen:** Dag Terje Andersen.

**Dag Terje Andersen (A):** Men tillat meg at jeg spør om: Er det ikke litt farlig å avdramatisere så åpenbare utslag på ukultur – selv om det kanskje finnes noen eksempler på at ukultur ikke har skjedd – nettopp for å få bukt med at den typen ukultur får lov til å fortsette å utvikle seg, det er det ene og det andre her? Er dette et av de temaene som har blitt tatt opp i møtene med den store eieren i Reinhardtsens tid som styreleder?

**Møtelederen:** Reinhardtsen.

**Jon Erik Reinhardtsen:** Til det siste er svaret ja. Men til Andersen: Problemstillingen er nok litt motsatt av

det du nå ga uttrykk for. Vi har vært veldig tydelige på at disse eksemplene er uakseptable. Det har jeg vært tydelig på i media, og det har Eldar Sætre vært tydelig på i media. Men samtidig er altså funnene til PwC ikke at det er eksempler på god kultur, men at det er eksempler på dårlig kultur. Den underliggende kulturen har ikke gjennomgående vært preget av de eksemplene.

**Møtelederen:** Da er neste spørsmål fra Nils T. Bjørke – vær så god.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Litt til oppfylging av førre spørsmål: Kva har de lært av utanlandssatsinga, når det gjeld både Angola og ikkje minst USA? Eg veit jo korleis ein sånn kultur kan spreia seg i eit selskap dersom nokon kan henta ut fordelar. Kva har de lært for seinare internasjonale satsingar?

**Jon Erik Reinhardtsen:** Ja, det er et veldig viktig og godt spørsmål, og det er masse læring som er tatt med over tid. Ikke minst har vi mange lærepunkter etter denne PwC-rapporten som er medvirkende til det som har skjedd. Et lærepunkt er selvfølgelig de vurderingene som vi gjør på styrenivå når det gjelder risikovurdering til nye investeringer – hva slags oljeprisforutsetninger legger vi i bunnen for dette som f.eks. var for høye den gangen, men ikke minst hvor store utslag for usikkerhet skal vi legge på oljeprisen når vi ser på følsomheten til slike uttellingene.

Så er det selvfølgelig landrisiko. Det vil være et ulikt risikopåslag i USA enn det vil være i Angola.

Og så er det i vår metodikk en del andre slike påslag, og et av dem er klimarisiko, hvor vi i alle våre investeringer legger på en kostnad for CO2. Uansett om det relevante landet har CO2-avgift eller ikke, så legger vi det på for å regne robusthet med tanke på fremtidig klimarisiko.

Så er det også et annet lærepunkt som kom frem i denne PwC-rapporten, og det er at vi har flyttet for ofte på folk. Det er for lite kontinuitet når vi sender folk ut, slik at man ikke kan stå til ansvar for de handlingene man setter i gang. Det har vært i for stor grad en «hand over» til en etterfølger som ikke har hatt det samme eierskapet til det som har skjedd. Det er viktig læring som vi nå legger om i vår policy når det gjelder utstasjonering og rotering av personell. Rotering er viktig for å utvikle folk, men det kan ikke være for hyppig.

Dette som et par eksempler.

**Møtelederen:** Da er neste spørsmål fra Freddy André Øvstegård fra SV – vær så god.

**Freddy André Øvstegård(SV):** Takk for det. Dere sier at skjult eierskap kan føre til korrupsjon, hvitvasking og annen økonomisk kriminalitet. Men så mener



Equinor at det fortsatt er forsvarlig å opprettholde sin eierdel i blokk 31 i Angola, på tross av – så vidt jeg forstår – at man ennå ikke er helt avklart på eierskapet i SSI 31, et av disse andre selskapene som opererer der. Mitt spørsmål er om dere her utviser nok varsomhet med tanke på den policyen dere har mot skjult eierskap.

**Jon Erik Reinhardsen:** Takk for spørsmålet. Det ble delvis besvart av Anders Opedal, at vi har hatt uavhengige eksterne ressurser pro dette for å få det verifisert. Vi mener nå at det er verifisert at dette eies av Sinopec, et kinesisk selskap styrt av den kinesiske stat, men vi er ikke helt i mål med å få de bekreftelsene vi skal ha. Så vi har det forbeholdet, men vi vil gjøre den øvelsen før vi trekker den endelige konklusjonen rundt dette. Vi har satt i gang et betydelig arbeid for å få dette verifisert og komme til bunns i denne saken.

**Møtelederen:** Da skal vi tilbake til saksordfører Dag Terje Andersen.

**Dag Terje Andersen (A):** Vi har ved flere anledninger i løpet av høringen vært inne på spørsmålet om åpenhet og tilgang på informasjon – ikke minst med utgangspunkt i innlegget fra Sæbø om journalisters mulighet til å få innsyn, og da i Statoil selv som selskap i Angola.

Så har du sagt at informasjonen, og flere har sagt det, på en måte har – hvis jeg kan si det på den måten – vist seg å være god nok, fordi det har hatt god utvikling på aksjekursen, og det er en viktig del av informasjonen.

Men: Det er også slik at det er 5,4 millioner aksjonærer på en av postene i det selskapet som er opptatt av omdømmet på en måte som går utover, i tillegg til å være opptatt av aksjekursen. Vi har altså gjennom flere år i Stortinget i forskjellige komiteer, bl.a. i kontroll- og konstitusjonskomiteen, fått advarsler med tanke på utvikling i Statoil når det gjelder sikkerhet, vi har fått kontrollsaker som dokumenterer at sikkerheten har vært dårlig, vi har fått advarsler med tanke på HMS, og vi har fått advarsler med tanke på en selskapsutvikling som ser ut til å peke bort fra det stolte Statoil som vi alle er glad i i dette landet.

Da er mitt spørsmål til deg som styreleder nå: Hva tenker du om at bildet av vårt selskap Statoil, som nå eies av flere, har blitt svekket, og hva vil du eventuelt gjøre for å styrke det igjen framover?

**Jon Erik Reinhardsen:** Takk for muligheten til å svare på det. Jeg vil bare først korrigere når det gjelder aksjekursen. Det er kun i forbindelse med om vi har gitt fullstendig informasjon til aksjemarkedet at aksjekur-

sen er relevant. Vi er veldig opptatt av dette selskapets omdømme, og vi erkjenner veldig klart at selskapets omdømme har fått en skade gjennom disse sakene vi hadde i fjor, enten det er diskusjonen rundt USA, rundt Angola, eller det er de sikkerhetsmessige utfordringene vi har hatt på Melkøya og Tjeldbergodden og klimasakene på Mongstad. Dette er selvsagt også temaer i styrerommet – omdømme, måling av omdømme, oppfølging av omdømme, og hva vi kan gjøre for å bedre dette, ligger tungt på administrasjonens agenda.

Så har jeg lyst til å tilføye: Nå har vi hatt et skifte av konsernsjef. Og i den prosessen som jeg var med på med å velge konsernsjef, ser vi selvfølgelig på bakgrunnen. Vi har blitt godt kjent med kandidatene, men noe av det vi gjorde i siste møte, var å utfordre kandidatene på deres tanker om en del viktige temaer – energitransisjonen, ettermålet etter sakene vi har hatt gjennom dette året og også, som du er inne på, sikkerhetskulturen i selskapet. Når vi har gjort et valg, og vi har landet på Anders Opedal, er det også fordi vi ser og mener at han er den rette til å respondere på disse tingene som vi tar inn over oss som utfordringer, uten tvil.

**Dag Terje Andersen (A):** Litt tilbake til det som er et av de store temaene, USA-satsingen og satsingen på land i USA. Jeg kunne tenkt meg å spørre: Nå har dere solgt ut noe av den landbaserte virksomheten der – er det grunn til å tro at Statoils lange og profesjonelle erfaring offshore er viktigere å videreføre enn å gå inn på nye markeder, dere omtaler det som onshore?

**Jon Erik Reinhardsen:** Ja, det kan jeg gi et veldig enkelt svar på – svaret på det er ja. Offshorevirksomheten er den sentrale.

**Dag Terje Andersen (A):** Har det da vært feil å gå inn i produksjonsformer som er fremmede i forhold til erfaringene fra offshorevirksomhet?

**Jon Erik Reinhardsen:** Det vi har lært av dette, og det har jo også våre internasjonale direktør Al Cook gitt uttrykk for, er at vi nok i større grad skulle søkt samarbeid med andre operatører som er sterkere og er mer «inne i grøten» når det gjelder landvirksomheten. Så er det jo sånn at i det meste av de reservene vi har på land, som fortsatt er i våre hender, er vi partner og ikke operatører, nettopp i et sånt samarbeid hvor det er en annen lokal aktør som driver operatørskapet.

**Møtelederen:** Da er det ingen flere som har tegnet seg til spørsmål i denne runden, og det betyr at vi er gjennom den. Da vil vi gjerne gi deg anledning til en kommentar til slutt, hvis du har behov for det, på inntil 5 minutter – vær så god.

**Jon Erik Reinhardsen:** Først vil jeg takke for anledningen til å få belyst dette fra en rekke representanter, nå eller tidligere, fra vårt selskap. Så håper jeg vi har kunnet gi litt innsikt i kompleksiteten i å operere ute i en krevende verden. Men i bunnen ligger, som også komitéleder Andersen har vært inne på, en oppfatning om at dette også er ønsket fra Stortingets side, og forankret i St.meld. nr. 10 for 2008–2009 med et ønske om at norske bedrifter skal engasjere seg ute.

Så er det mange dilemmaer her, det legger vi ikke skjul på. Det var også Helge Lund inne på. Men felles er et mål om å bekjempe korrupsjon i det vi holder på med her. Og der har vi alle et ansvar. Pressen har et ansvar for å belyse dette, academia og forskere har et ansvar for å bidra her, politikerne har et ansvar for å bidra her, og vi har – ikke minst – et ansvar for å opptre ansvarlig, påvirke, søke nye former for samarbeid og løsninger, som vi har vært inne på, i dette.

Og så er det slik at vi har vært i Angola i 30 år, så vi har samlet ganske mange erfaringer også innomhus. Men vi søker også ut for å få hjelp til å operere i vanskelige land.

Oppmerksomhet er bra, som jeg var inne på – vi ønsker det, vi søker det – og åpenhet er ønskelig. Jeg tok bare et lite forbehold – vi har en policy om at henvendelser om dette skal gå sentralt, som Reidar Gjørum var inne på, men alle som henvender seg sentralt, skal få svar, skal bli fulgt opp, og vi tilrettelegger for at man får de intervjuene man ønsker seg.

Med det vil jeg takke for tiden og takke for anledningen.

**Møtelederen:** Og vi takker for at du ville delta i høringen og bringe kunnskap om selskapet inn til oss.

Da tar vi en pause i høringen fram til kl. 13.45.

Høringen ble avbrutt kl. 13.30.

---

Høringen ble gjenopptatt kl. 13.40.

*Høring med de tidligere olje- og energiministrene  
Terje Søviknes og Tord Lien*

**Møtelederen:** Da vil jeg få ønske velkommen til de tidligere olje- og energiministrene Tord Lien, som var ansvarlig fra oktober 2013 til desember 2016, og Terje Søviknes, som var ansvarlig fra desember 2016 til august 2018.

Dere får først inntil 5 minutter hver til en innledning, og etter innledningene starter komiteens utspørring i en åpen spørsmålsrunde på 30 minutter. Det er viktig å prøve å svare kort og konsist på komiteens

spørsmål. Helt til slutt vil dere få ordet til en kort oppsummering på inntil 5 minutter hvis dere ønsker det.

For å unngå problemer med lydanlegget er det viktig at alle husker å slå mikrofonen på når vi snakker, og av når vi er ferdig, slik at vi har god lyd til referentene våre. Jeg gir beskjed når det er 30 sekunder igjen.

Da gir jeg først ordet til Tord Lien, som har 5 minutter til disposisjon – vær så god.

**Tord Lien:** Takk, komitéleder.

Dette er jo forhold som ligger noe tilbake i tid, men jeg skal selvfølgelig forsøke å svare etter beste evne. Jeg tenker det er greit innledningsvis å vise til den omfattende korrespondansen mellom den daværende kontroll- og konstitusjonskomiteen og meg og departementet tilbake i 2016, men også til høringen i energi- og miljøkomiteen i høst om OEDs oppfølging av eierskapet, da med vekt på USA. Invitasjonsbrevet har invitert oss, i hvert fall meg, til å si noe om Angola, men jeg har likevel lyst til å nevne noen av hovedpoengene fra høringen i energi- og miljøkomiteen i august. Det er at jeg i all eierskapsdialog med alle selskapene der statens eierskap var forvaltet av OED da jeg var leder der, brukte tid på og la avgjørende vekt på helse, miljø og sikkerhet som et av hovedtemaene i all eierskapsdialog. Ivaretagelse av liv og helse i selskaper som er helt eller delvis eid av staten, må være en prioritert oppgave. Det var jeg opptatt av å snakke om. Jeg minner også om at situasjonen for norsk oljeindustri og for global oljeindustri store deler av tiden jeg hadde ansvaret for Olje- og energidepartementet, var veldig, veldig spesiell. Vi fikk et kraftig oljeprisfall som førte til redusert aktivitet og kraftig reduserte inntekter over hele verden, også på norsk sokkel. Da var det naturlig at i dialogen mellom OED og Equinor var kostnadskontroll, men også kostnadskontroll balansert opp mot opprettholdelse av aktivitet, og samtidig ivaretagelse av sikkerheten til de ansatte, entreprenører og underentreprenører viktig.

Jeg er glad for og mener det er viktig at det har vært stor enighet både om det som er hovedsaken i OEDs virksomhet, nemlig energiforvaltningen, og om norsk eierskapspolitikk i stort hva gjelder eierskapet i Statoil, Hydro og Equinor historisk sett. Alt dette har hatt bred oppslutning i Stortinget. Internasjonal ekspansjon var helt avgjørende også i 2006 for at Stortinget med et enormt flertall støttet sammenslåingen av Hydros olje- og gassaktivitetsavdeling med den gangen Statoil.

Hvis vi ser på avkastningen av den internasjonale olje- og gassaktiviteten fra den gangen og fram til i dag, har den vært bra til tross for at det åpenbart, som komiteen har vært inne på, er noen deler av den som overhodet ikke har gitt den avkastningen man forventet.

Prinsippene for eierskap har det også vært betydelig grad av enighet om og oppslutning rundt på begge

sidene av blokkene i Stortinget. Ett av disse prinsippene er prinsippet om likebehandling av aksjonærer i allmennaksjeselskaper der staten er majoritets- eller minoritetsaksjonær. Dette er et prinsipp som gjelder både tilgangen på informasjon fra selskapet og beslutninger som fattes i selskapet.

I disse prinsippene ligger også prinsippet om at det er selskapets ledelse og styre som har ansvar for at driften av selskapet finner sted i overensstemmelse med de lover, regler og pålegg som gjelder i Norge, men også i alle andre land de driver virksomhet i. Samtidig er det styrets ansvar at det er systemer på plass som fanger opp avvik fra drift i overensstemmelse med disse reglene.

Jeg har også oppfattet at det har vært et betydelig flertall i Stortinget for at kampen for åpenhet og kampen mot korrupsjon skal være en prioritert oppgave for norske selskaper i stort, og selvfølgelig for statseide selskaper spesielt, men også at det ikke skal foreligge verken advarsel mot eller forbud mot å drive aktivitet i land der det kan være fare for korrupsjon. Jeg har oppfattet at en del av grunnen til det er at vi tror at det at norske selskaper bidrar med sin måte å operere på, ikke minst med den graden av åpenhet som ligger til grunn for Equinors virksomhet, kan bidra til å redusere korrupsjon globalt.

Jeg mener at disse prinsippene har vært til stor nytte for oss alle, som er medeiere i Equinor og alle de andre majoritets- og minoritetside aksjeselskapene.

**Møtelederen:** Da er tiden ute.

Vi fortsetter med Terje Søviknes, som også har 5 minutter til disposisjon.

**Terje Søviknes:** Takk for det, og takk for invitasjonen til denne høringen.

Det jeg kan redegjøre for, er perioden fra desember 2016 til august 2018. Jeg tenkte bare innledningsvis å si at eierskapsdialogen med alle de selskapene som Olje- og energidepartementet har ansvar for, er basert på den til enhver gjeldende eiermeldingen pluss i dette tilfellet, for Equinors del, den rollefordeling som følger av at det er et børsnotert selskap, og rollefordelingen mellom eier, styre og konsernledelse.

Når det gjelder eierskapsoppfølgingen av Olje- og energidepartementet, er sikkert komiteen kjent med at det skjer på ulikt vis. Det er kvartalsmøter på embetsverksnivå med selskapet, det er knyttet til de ulike kvartalsrapportene, og så har vi de eiermøtene som har vært nevnt gjennom dagen, to i året, hvert halvår, der statsråd, styreleder og konsernledelse møtes. I tillegg vil det være enkelte ad hoc-møter om særskilte temaer som kommer på toppen av det. Og så gir man også en beretning til Riksrevisjonen etter generalforsamling hvert år.

Når det gjelder min periode som statsråd og de tre ordinære eiermøtene som jeg da hadde med Equinor, i juni 2017, desember 2017 og mai 2018, med tanke på temaet for denne høringen, var Angola og engasjementet der satt på dagsordenen til alle disse tre møtene for å følge opp det som da var blitt kjent gjennom korrespondansen bl.a. mellom daværende kontroll- og konstitusjonskomité og daværende statsråd Tord Lien året før.

I hvert av disse møtene ga styreleder og konsernsjef en oppdatering på status for Angola-engasjementet og med spesiell vekt på de innbetalinger som hadde vært knyttet til sosiale formål og både teknologi- og forsknings-senteret og øvrige reengasjement, bl.a. utdanningsoppfølging.

Stort sett var det gjennom denne perioden løpende myndighetskontakt fra Equinors side mot myndighetene i Angola og mot ledelsen i Sonangol. Det ble rapportert tilbake igjen til oss i eiermøtene, og vi oppfordret selskapet om å følge disse prosjektene tett. Det siste eiermøtet hadde jeg 28. mai i 2018. Da var konsernsjef Eldar Sætre personlig veldig engasjert og refererte til ny kontakt mot både myndighetene og konsernledelsen i Sonangol, og det var snakk om fysisk å reise ned for å følge opp prosjektene.

Oppsummert fra mitt ståsted opplevde jeg at Olje- og energidepartementets eiermøter og det trykket vi la på Equinor, bidro til at selskapet fulgte opp og fortsatt følger opp det engasjementet de har hatt der nede og spesielt disse midlene som gikk til sosiale formål.

Jeg stopper der innledningsvis.

**Møtelederen:** Takk skal du ha, og takk skal dere ha.

Vi går da løs på spørsmålsrunden. Jeg minner om at det er bra med så korte svar som mulig, slik at flest mulig slipper til.

Først ut er Dag Terje Andersen fra Arbeiderpartiet, som er saksordfører. Han får nå to spørsmål.

**Dag Terje Andersen (A):** Jeg takker begge for innledningene.

Mitt første spørsmål går til Tord Lien. Du refererte til prinsippene for god eierstyring, og at det er bred enighet om det. Det kan jeg i hvert fall bekrefte fra vår side. Men de er ikke til hinder for at det departementet som utøver eierskapet, er tydelig overfor selskapet i de spørsmål som er behandlet i eierskapsmeldingen om hva som har vært formålet med eierskapet i eierskapsmeldingen. Der er f.eks. korrupsjon et av de potensielle temaene med tanke på det vi diskuterer nå – det er et av temaene.

Det er muligheter både i eiermøter, som dere har omtalt, det er muligheter i generalforsamling om nødvendig, og det kan være en del av vurderingen knyttet

til styrets sammensetning. Med dette som bakgrunn har jeg et konkret spørsmål til Tord Lien, som var statsråd på det tidspunktet: Hvordan i all verden kunne dere akseptere at Statoil, den gangen, valgte å ikke følge Finanstilsynets klare råd om å rapportere separat om USA?

**Tord Lien:** Først har jeg lyst til å si til representanten Andersen at når det gjelder spørsmålet om korrupsjon og åpenhet, er det åpenbart at åpenhet diskuterte vi i alle eiermøter jeg deltok i med Equinor – selvfølgelig tar jeg forbehold om at det kanskje ikke var absolutt alle, men i de aller, aller fleste eiermøtene diskuterte vi åpenhet – og korrupsjon under den paraplyen.

Jeg har lyst til å si at her mener jeg at Equinor historisk sett har hatt og har – så vidt jeg kan skjønne, nå følger jeg kanskje ikke så nøye med i dag – en «track record» som det er grunn til å være stolt av fortsatt. Det var ikke veldig mange som levde etter prinsippet om «publish what you pay» allerede i 2010, 2011 eller 2012. De utfordringer som komiteen har vært inne på rundt situasjonen i Angola, er altså publisert i Equinors bærekraftsrapporter fra 2012. Det mener jeg er et tegn på at Equinor er åpen. I dag vil nok de fleste selskapene gjøre det, men Equinor var tidlig ute og gikk først ut av de store oljeselskapene og valgte å gjøre det.

Til spørsmålet om Finanstilsynet og anbefalingene om å rapportere annerledes, har jeg lyst til å si at saken er den at Finanstilsynet i 2014 kom med tre anbefalinger om regnskapsføringen til Equinor. Og to av tre, så vidt jeg husker, ble rettet opp umiddelbart i samråd med styret og selskapets ledelse, mens når det gjelder den ene av de tre anbefalingene, vurderte selskapets ledelse og styret at det ikke ville være i aksjonærenes og selskapets interesse å følge det rådet som ble gitt av Finanstilsynet. Dette ble, så vidt jeg er kjent med, departementet gjort oppmerksom på og tok til etterretning. Men det er altså ikke Olje- og energidepartementets ansvar å følge opp disse tingene. Det er det styrets og ledelsens ansvar å følge opp, som jeg redegjorde for i stad.

Det er ikke sånn at Olje- og energidepartementet overprøver ledelsen og styret i selskapet i spørsmål om verken samhandlingen med eller dialogen med andre myndigheter i Norge eller i andre land. Det er derimot en helt klar forventning om at pålegg, lover og forskrifter blir fulgt – ja. Men dette var altså en anbefaling som styret mente at ikke ville være i tråd med aksjonærenes interesser å følge. Det ble Olje- og energidepartementet orientert om og tok til etterretning. Det er altså ikke det samme som å gi støtte til dette, komitéleder.

**Dag Terje Andersen (A):** Jeg vet ikke om Lien er veldig presist bevisst på begrepet «etterretning», men så

lenge en tar det til etterretning, betyr jo det at en aksepterer den konklusjonen som er trukket. Det er åpenbart at en stor eier kan ha synspunkter på om det er en riktig vurdering at et råd fra en statlig myndighet ikke blir fulgt.

Jeg ser nå at det kommer til å gå lang tid med svarene, så derfor må jeg ta det som kanskje egentlig var mitt siste spørsmål, for jeg er ikke sikker på om jeg rekker noe mer. Det er til begge to. Med utgangspunkt i deres erfaring: Når vi ser på Statoils, nå Equinors, rolle i samfunnet og at OED samtidig er regulator og legger mye av rammebetingelsene for forskjellige oljeselskaper, herunder Equinor, er de to tidligere statsrådene overbevist om at Olje- og energidepartementet er det riktige eierdepartementet til å styre Equinor? Eller hadde det vært mer naturlig at eierskapet ble forvaltet av det departementet som har eierforvaltning som en stor del av sin portefølje, nemlig Næringsdepartementet?

**Møtelederen:** Lien først.

**Tord Lien:** Ja, komitéleder, dette er en invitasjon til en regiondirektør i NHO, hvor Equinor er største medlem, til å gå inn på noe som helt åpenbart er den til enhver tid sittende statsministers prerogativ. Jeg mener det er dristig av tidligere statsråd Andersen, nå representanten Andersen å stille det spørsmålet, og det ville ha vært veldig dristig av meg å gå langt inn i å diskutere det. Statsminister Solberg vurderte det antakeligvis slik den gangen, siden det lå i mitt departement, at fordi avsetningsinstruksen til Equinor også avsetter i de europeiske eller de globale markedene i teorien både statens olje og statens gass, og at det i henhold til europeisk konkurranserett gjør at dette må være samlet under ett sted, altså Olje- og energidepartementet, var det en av mange vektige grunner til at det var sånn i 2013–2016. Det mener jeg var en klok og riktig beslutning. Jeg synes det er komplisert. Jeg ser jo ikke at ting har endret seg veldig mye siden den tid, men jeg tror, komitéleder, at jeg skal være veldig forsiktig med å gi råd til både statsminister Solberg og andre om framtidig organisering av dette.

**Møtelederen:** Søviknes.

**Terje Søviknes:** Takk. Nå trenger ikke jeg å gjenta det Lien har redegjort for om sin periode, men jeg vil svare for min opplevelse av at eierskapsutøvelsen var lagt til OED i den perioden jeg satt. Det var en profesjonell håndtering av det, med et klart skille mellom eierskapsutøvelse når det gjelder Statoil, deretter Equinor, og vår forvaltning av olje- og gassressurser på norsk sokkel. Jeg opplevde ikke at det var interessekonflikter

som gjorde det at vi hadde ansvar for begge deler, problematisk. Det er klart, Lien var inne på SDØE, altså Statens direkte økonomiske engasjement, og avsetning av de ressursene staten sitter på der, som da gjennomføres gjennom Statoil/Equinor, som gjør at det i mange sammenhenger er fornuftig å kunne håndtere dette i ett departement. Men utover det har ikke jeg noen klare formeninger, annet enn å kunne si at det var ikke noe problematisk i den perioden jeg satt som statsråd.

**Møtelederen:** Takk skal du ha. Da går vi videre til Høyre og Bente Stein Mathisen – vær så god.

**Bente Stein Mathisen (H):** Takk for det, og takk for gode innledninger av dere begge to. Jeg har et spørsmål. I dag har det vært mye snakk om åpenhet, det har vært snakket om gjennom hele høringen. Hvordan vurderer dere åpenheten og rapporteringen fra Equinor på utenlandssatsingene i deres periode? Fikk dere tilstrekkelig informasjon, og fikk dere den informasjonen dere ba om som eiere? Det går til begge to.

**Møtelederen:** Da begynner vi med Søviknes.

**Terje Søviknes:** Takk. Jeg opplever at Equinor opptrer med åpenhet som en av sine fanesaker, både overfor aksjonærene og overfor samfunnet for øvrig. Når det gjelder utenlandsinvesteringene, var det i den perioden jeg satt, betydelig fokusering på oljeprisfallet og påfølgende kostnadsfokusering i hele næringen, inklusiv Equinors portefølje. Vi hadde oppe i eiermøtet diskusjonene rundt de nedskrivninger som var tatt i 2014 og 2015, og det ble varslet at det kunne komme ytterligere nedskrivninger knyttet til porteføljen i USA. Men jeg opplevde at den formelle informasjonen som ble gitt gjennom rapportering til alle aksjonærer, og den direkte informasjonen vi fikk, bar preg av stor åpenhet omkring problemstillingen.

**Møtelederen:** Lien – kort til det samme.

**Tord Lien:** Helt kort: Jeg er enig med Søviknes i hans vurderinger. Så legger jeg til at jeg har merket meg at både styreleder Reinhardsen, konsernsjef Opedal og statsråd Bru har sagt at ja, informasjonen til eierne har vært god nok, men at man på en måte har lite grunn å gå på når det gjelder informasjonen til det brede lag av befolkningen og muligheten for en diskusjon om disse tingene. Det tenker jeg er fornuftig og en relativt grei tolkning av situasjonen, og jeg tenker at det som er sagt av de nevnte, er fornuftig. Jeg har også forstått det sånn at det blir fulgt opp av både selskapet og departementet.

**Møtelederen:** Takk. Da er neste spørsmål fra Fremskrittspartiet og Solveig Horne.

**Solveig Horne (FrP):** Takk skal du ha, og takk til tidligere statsråder. Vi vet at Olje- og energidepartementet først ble klar over omfanget av tapene til Equinor i USA gjennom media ...

**Møtelederen:** Jeg tror at du må slå av kameraet, for du har ikke godt nok nett til både bilde og lyd.

**Solveig Horne (FrP):** Nå hører du meg?

**Møtelederen:** Nå var det bedre.

**Solveig Horne (FrP):** Det har vært veldig mye snakk om åpenhet, og begge de tidligere direktørene har sagt at informasjon til eiere og styre og åpenhet har vært det som har vært viktigst for dem. Så vet vi at OED først ble klar over det omfanget når det gjelder USA, i 2020, da media omtalte det. Da har jeg lyst til å spørre tidligere statsråder, og kanskje mest Terje Søviknes: Mener dere at vi har fått tilstrekkelig informasjon, og fikk dere den informasjonen dere ba om som eier, når dere ser det som har kommet fram nå de siste årene?

**Møtelederen:** Søviknes.

**Terje Søviknes:** Det korte svaret på det er ja, i den forstand at vi fikk samme informasjon som øvrige eiere i Equinor om de tap som ble tatt knyttet til nedskrivninger. Og det ble i min periode pekt på at det kunne komme ytterligere nedskrivninger. Vi fokuserte jo, som jeg sa innledningsvis, veldig på både kost og pris knyttet til Equinors ulike engasjementer både på norsk sokkel og selvfølgelig også utenlands, og fokuserte på USA fordi det var utfordringer knyttet til kost/pris og dermed lønnsomhet i en del av de investeringene vi hadde sett der borte.

**Møtelederen:** Takk. Da går vi videre til Senterpartiet og Nils T. Bjørke – vær så god.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Ja, de sa i stad at de reagerte ikkje spesielt på den avgjerda som Equinor tok. Men var Olje- og energidepartementet som majoritetseigar einig i styret si vurdering om at separat rapportering av verksemda i USA ikkje var interessant? Lien.

**Møtelederen:** Lien – vær så god.

**Tord Lien:** I spørsmålet om hvordan man best ivaretar aksjonærverdiene til både majoritetsaksjonær og minoritetsaksjonærer, er det styret som har ansvar for å gjøre den type vurderinger, og også til slutt beslutninger. Gjennom eierskapsmeldingen kommuniserer OED og resten av regjeringen klart at man har forventninger til at selskapene følger de pålegg som blir gitt, lover og forskrifter, betaler den skatten man skal, osv., men i

spørsmålet om hvordan man rapporterer regnskapsmessig, er det ikke departementet som tar den beslutningen. Det er det styret som gjør, og styret vurderte at den måten man rapporterte regnskapstallene på, var det i aksjonærenes interesse å opprettholde, og det tar OED til etterretning.

**Møtelederen:** Vil Søviknes si noe til det?

**Nils T. Bjørke (Sp):** Eg vil gjerne få fylgt opp lite grunn.

**Møtelederen:** Ja, du skal få oppfølging etterpå, Bjørke. Men hadde Søviknes noe? Hvis ikke går vi videre til neste spørsmål, som er fra Freddy André Øvstegård i SV.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Takk for det. Jeg tror spørsmålet mitt skal rettes til Terje Søviknes. Riksrevisjonens rapport viser at departementet ved en rekke punkter har etterlyst mer åpenhet om rapporteringen av resultatene fra Equinors aktivitet i USA. Equinor har ikke etterkommet dette og fortsatte med mangelfull rapportering av kostnadene knyttet til USA-investeringene. Dersom departementet som største eier over tid etterlyser vesentlig informasjon, men selskapet ikke leverer dette, burde ikke det tilsi noen større reaksjoner fra Olje- og energidepartementet? Hvordan kunne departementet ha – i ytterste konsekvens – tillit til styret når styret ikke leverte denne informasjonen som departementet etterlyste?

**Terje Søviknes:** Jeg er ikke sikker på om representanten refererer til den perioden jeg satt som statsråd, eller perioden etterpå. Men i de eiermøter jeg hadde, så hadde vi ikke oppe noe tema og diskusjon om å segmentere rapporteringen ytterligere utover det å rapportere på innenlands- og utenlandsaktiviteten. Det vi hadde oppe, var et spørsmål i 2018 som dreide seg om fornybarsegmentet, da det begynte å bli en vesentlig del av satsingen til Equinor, om det ville egnet seg for å bli rapportert i et eget segment og ikke som del av den øvrige virksomheten. Men jeg kan ikke erindre fra min tid at jeg ba spesifikt Equinor om å endre på den praksis de hadde med å rapportere på henholdsvis innenlands- og utenlandsgasjementet sitt.

**Møtelederen:** Da er neste spørsmål fra uavhengig representant Ulf Isak Leirstein.

**Ulf Isak Leirstein (uavh):** Takk for det, møteleder, og takk til begge tidligere statsråder for gode innledninger. Spørsmålet mitt går vel egentlig til begge, det dreier seg om når sakene knyttet til Angola-satsingen og USA-satsingen kom på dagsordenen i eiermøtene. Kan dere erindre om det var noe selskapet var veldig opptatt av å

få opp og tok initiativ til, eller var det departementet og dere som var tydelige på at dette skulle opp på dagsordenen – om dere har noen erindringer rundt det?

**Møtelederen:** Skal vi begynne med Søviknes.

**Terje Søviknes:** Jeg kan i hvert fall være tydelig når det gjelder Angola. Jeg kom inn i etterkant av korrespondansen mellom statsråd Lien og daværende kontroll- og konstitusjonskomité, og det var helt naturlig fra departementets side å sette Angola-engasjementet på dagsordenen til alle de tre eiermøtene som jeg hadde, og det ble ikke fra selskapets side ytret noe motstand mot det, men initiativet kom opprinnelig fra oss fordi det var helt naturlig å følge opp i 2017–2018. Selv om det var en periode der det ikke framkom vesentlig ny informasjon, var det likevel viktig for oss å ha det på dagsordenen, for å følge opp at de midlene som var ment til sosiale formål, faktisk ble fulgt opp fra Equinors side, til både angolanske myndigheter og Sonangol.

**Tord Lien:** Når det gjelder Angola, var det en klar gjensidig interesse, jeg må si at jeg husker ikke hvem som tok initiativ til å få disse sakene på, men i tillegg til de seks årlige møtene mellom departementet og selskapet hvor politisk ledelse normalt er med på to av dem, hadde vi i hvert fall to ekstra møter mellom politisk ledelse og ledelsen i selskapet i forbindelse med Angola-saken. Så der var det hyppig møtevirkosomhet nettopp for å bringe på det rene eksempelvis om alle pengene som kom inn, var betalt inn til kontoer som var under kontroll av demokratiske myndigheter i Angola, noe det viste seg å være.

Når det gjelder USA og Angola, for så vidt også Brasil, så var det en del av departementets veldig tydelige ønske overfor selskapet om å sette spørsmål om kostnadskontroll, om balansen mellom aktivitet, energiproduksjon og kostnadskontroll tydelig på dagsordenen. Det var helt avgjørende for både selskapet og for aktiviteten på norsk sokkel. Så i det lyset diskuterte vi USA, Angola og Brasil, og for så vidt andre deler av Equinors portefølje, og det var et ønske fra Olje- og energidepartementet. For vi visste jo veldig godt, og det var det ingen som la skjul på, at det var en del operasjonelle utfordringer, som konsernlederne har redegjort for i dag, særlig på land i USA, men også at deler av produksjonen var basert på et kostnadsnivå som lå høyere enn det man var vant med f.eks. på norsk sokkel.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til saksordføreren, Dag Terje Andersen – vær så god.

**Dag Terje Andersen (A):** Takk for det. Lien var i sitt innlegg bl.a. inne på situasjonen knyttet til oljeprisfal-

let, og vi har med noen av de andre deltakerne på høringene vært inne på utviklingen i Statoil, etter hvert Equinor, bl.a. i den perioden. Da satt både Bente Stein Mathisen og jeg i arbeids- og sosialkomiteen og fikk flere innspill på at det ville være behov for å øke bl.a. kontrollkapasiteten til Petroleumstilsynet, for i tider med innsparing kan det fort gå ut over sikkerhet. Med de hendelsene vi har hatt, og noen av dem har vært til behandling i kontrollkomiteen, viser det seg jo at det var en risiko som var reell, ikke bare på grunn av oljeprisfall, men i hvert fall i ettertid av det. Da har jeg et spørsmål for så vidt til begge to, kanskje særlig til Lien, som er den som satt lengst: I deres periode, kanskje litt før, i hvert fall fortsatt i perioden etterpå, vil nok mange ha oppfattet at det har vært en endring i daværende Statoil, som var et selskap som vi med stolthet mente målbar spesielle norske tradisjoner, et godt trepartssamarbeid som resulterte i et godt HMS-samarbeid, og var et foregangsselskap i forhold til andre internasjonale oljeselskaper, at den profilen har endret seg en del. Som sagt, det viser jo enkelthendelser og saker at er riktig. Hva tenker dere om at det tidligere Statoil, som var verdensledende på HMS og på flere områder, ikke lenger i samme grad ble oppfattet som det?

**Møtelederen:** Lien.

**Tord Lien:** Hva representanten Andersen baserer den oppfattelsen på, er litt uklart for meg. Jeg mener tvert imot for det første at under mitt virke – jeg var inne på det i min innledning – diskuterte vi altså behovet for at alle selskaper, Statnett, Gassco og andre, i sine operasjoner legger vekt på at det skal være trygt å gå på jobb, at de som går på jobb, kommer trygt hjem igjen. Der har representanten Andersen et helt åpenbart poeng, at når du skal redusere kostnader, er det et behov for å styrke arbeidet med å gjøre det trygt å gå på jobb. Derfor var vi opptatt av det fra departementets side i alle våre samtaler med selskapene vi var eiere i, og det tror jeg ikke du finner noen unntak på. Dette blir jo på en måte en subjektiv oppfatning – jeg sitter ikke på empiri som tyder på at Equinors anseelse der ute er svekket. Jeg mener at vi – både ansatte i Equinor og eierne av Equinor, altså det norske folk – fortsatt har all mulig grunn til å være stolte av det Equinor har gjort, gjør, og de verdiene og den energien de kommer til å levere i framtiden og den betydningen det kommer til å få både for europeisk energi- og klimasituasjon og for norsk økonomi. Så jeg oppfatter ikke at Equinors anseelse er svekket, at de er noe mindre tydelige på åpenhet, kampen mot antikorrupsjonsarbeid og helse, miljø og sikkerhet. Når det gjelder de to første punktene, er det jo hyggelig å se at det er veldig mange oljeselskaper som er kommet etter Equinor. Så Equinor er kanskje ikke så

langt foran på åpenhet og antikorrupsjonsarbeid, men de har vært først, de har vært langt foran, og nå tror jeg det er all mulig grunn til å si at de fortsatt er foran, men har trukket med seg andre internasjonale oljeselskaper.

**Møtelederen:** Andersen – vær så god.

**Dag Terje Andersen (A):** Når Lien spør meg hva jeg bygger det på, så er det bl.a. at det spørsmålet har blitt bekreftet av representanter fra selskapet som tidligere har vært inne her, at det er noe tillit å gjenskape, bl.a. i når det gjelder hendelser og ulykker på land. Vi har ikke minst opplevd å få advarsler også fra tillitsvalgte om at den sikkerhetskulturen som var typisk for Statoil, kanskje er noe under press, la meg si det sånn, så forsiktig. Det er det jeg ba om en kommentar på.

**Møtelederen:** Vil Lien si noe mer?

**Tord Lien:** Det er mulig at jeg misforsto litt – altså at det er noen av disse hendelsene som har medført noen omdømmemessige utfordringer, jeg vet ikke om det kanskje er et litt sterkt ord. Men rokker det ved bildet av det Equinor skal være og er? Dette blir jo syning, for jeg har ikke noe ansvar for dette i dag, men jeg oppfatter ikke at det rokker ved bildet av at Equinor er ledende både på HMS, på åpenhet og i antikorrupsjonsarbeid. Det ser ikke jeg. Så har jeg kommentert tidligere at jeg mener det som Equinor ved både styreleder og konsernsjef har sagt om behovet for mer åpenhet når det gjelder rapporteringen i USA, som også statsråd Tina Bru har sagt, er fornuftige utsagn.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til Nils T. Bjørke, som har oppfølgingsspørsmål – vær så god.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Eg vil tilbake til det som eg spurde om i stad, for det var jo ikkje kven som hadde ansvar og myndigheit eg spurde om, eg spurde om kva som var meininga til Olje- og energidepartementet, med statsråden, om at Equinor meinte det ikkje var nødvendig med separat rapportering. Og litt vidare på det: Har det vore fornuftig med så pass omfattande utanlandssatsing når ein ser risikoen og manglande avkastning internasjonalt i forhold til den norske satsinga?

**Møtelederen:** Kan vi begynne med Søviknes? Prøv med korte svar nå, så rekker vi et spørsmål til.

**Terje Søviknes:** Da kan jeg gå tilbake igjen til det som har vært uttrykt av flere gjennom dagen. Det har vært et sterkt ønske om at norske selskap skal ta engasjement ute og bygge videre på den kompetansen man har, i dette tilfellet bygd opp på norsk sokkel.

Når det kommer til konkrete investeringsbeslutninger knyttet til hvor og i hva man eventuelt skal

engasjere seg, er det et forhold som ligger helt og holdent til selskapets styre. Da er vi tilbake igjen til rollefordelingen mellom eier, styre og konsernledelse. Derfor er det ikke naturlig at vi svarer noe mer i dag på om det er fornuftig eller ei. En ser jo resultatene av USA-engasjementet og at det ikke har vært det beste. Fortsatt er det muligheter til å hente verdier derfra. Så vet vi at andre engasjement har gitt solid avkastning og bidratt til at Equinor har hatt den lønnsomheten de faktisk har hatt gjennom mange år.

**Møtelederen:** Har Lien noe nytt å føye til?

**Tord Lien:** Ja. Jeg tenker at vi blir invitert til mye synsing nå, men etterpåkløkskapens presise lys gjør det vel mulig å si noe om dette, og svaret på spørsmålet er ja. Det er et ubetinget ja. Det har vært bra for Equinor, det har vært bra for Norge, det har vært bra for norsk leverandørindustri som har vært med Equinor ut og skapt verdier og lønnsomme arbeidsplasser hjemme – så svaret på det er ja. Har absolutt alle deler av satsingen vært vellykket? Det mener jeg at selskapet selv har svart veldig, veldig tydelig på, at der er det en del ting som kunne vært håndtert annerledes. Det oppfatter jeg at både departementet og selskapet er enige om i dag.

**Møtelederen:** Da rekker vi et kort spørsmål fra Freddy André Øvstegård fra SV.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Jeg har et kort spørsmål til Tord Lien.

Verken Helge Lund eller de daværende styrelederne kan huske at avtalen med Sonangol i Angola var tema i eierdialogen før kontrollkomiteen startet sine undersøkelser i 2016, men at den store avtalen selvsagt var informert om, i børsmelding bl.a., på den tiden. Jeg lurte på om det stemmer, og hvis det ikke stemmer, hva var det som ble tatt opp rundt denne avtalen før kontrollkomiteen begynte å sende brev?

**Møtelederen:** Da har Lien 45 sekunder.

**Tord Lien:** Dette var et vanskelig spørsmål. Jeg innbiller meg at representanten Trine Skei Grande stilte spørsmål om dette så tidlig som i 2014, men jeg skal vel innrømme at det var Stortinget – jeg innbiller meg at det var ved Trine Skei Grande – som gjorde at departementet hadde kontakt med Equinor om dette, uten at jeg helt husker det. Det er jo ingen hemmelighet rundt at det var en total skattepakke i forbindelse med disse tildelingene, i størrelsesorden 5 mrd. kr, hvor det bare var to av de elementene som handlet om skolen og utdanningsstipendene, mens i størrelsesordenen 4–4,5 mrd. kr bare var ren skatt. Alt dette var kjent for departementet, selvfølgelig.

**Møtelederen:** Hvis Lien eller Søviknes vil si noe mer om det spørsmålet eller noen andre spørsmål, har de nå til sammen inntil 5 minutter til en avsluttende kommentar, hvis de ønsker det. Skal vi begynne med Lien?

**Tord Lien:** Jeg har, som du kanskje har skjønt, et sterkt engasjement for dette, men jeg har sluttet med partipolitikk, så jeg tror jeg overlater det til Søviknes, hvis han har lyst til å si noe avsluttende.

**Møtelederen:** Søviknes – vær så god.

**Terje Søviknes:** Jeg skal ikke bruke mye tid, men bare understreke at i alle saker av den typen som komiteen har til behandling i dag, er det viktig at man holder klart de rollene som jeg har vært inne på et par ganger. Vi utøver et eierskap på vegne av det norske folk, i dette tilfellet 67 pst. eierskap i et børsnotert selskap, Equinor. Det er én rolle. Så har styret hovedansvaret for den forretningsmessige drift, da i dialog med administrasjonen. Her må vi være bevisst hva vi skal mene noe om som politikere i stort, og hva det faktisk er selskapet som har ansvar for, både å fatte beslutninger rundt og sette opp systemene rundt for at man skal kunne ha en god forretningsmessig drift. Det får bli de avsluttende ord her.

**Møtelederen:** Da sier vi tusen takk til dere to, tidligere statsråder fra feltet, for at dere har delt kunnskap med oss.

Vi tar en pause i høringen fram til kl. 14.40.

Høringen ble avbrutt kl. 14.27.

----

Høringen ble gjenopptatt kl. 14.40.

*Høring med olje- og energiminister Tina Bru*

**Møtelederen:** Da vil jeg få ønske velkommen til olje- og energiminister Tina Bru. Du har med deg som bisitter ekspedisjonssjef Bjørn Ståle Haavik. Velkommen til deg også.

Statsråden får først inntil 10 minutter til innledning. Etter innledningen starter komiteens utspørring. Det er viktig å svare kort og konsist på komiteens spørsmål. Helt til slutt får du ordet til en kort oppsummering, dersom du ønsker det, på inntil 5 minutter.

For å unngå problemer med lydanlegget, og det kjenner statsråden til, er det viktig at alle husker å slå på lyden når vi skal snakke, og av når vi er ferdige, slik at vi har god lyd til alle som skal få det med seg. Når det gjenstår 30 sekunder av taletiden, vil jeg gi beskjed.



Da gir jeg ordet til olje- og energiminister Tina Bru, som nå har 10 minutter til disposisjon. Vær så god.

**Statsråd Tina Bru:** Takk for det. Jeg er siste taler ut i dag, og vi har jo allerede fått grundige redegjørelser om de to sakene som er temaene for dagens høring tidligere. Jeg vil derfor konsentrere meg om mitt hovedanliggende, nemlig Olje- og energidepartementets eieroppfølging og fortrinnsvis den eieroppfølgingen som har foregått i min tid som statsråd.

Rammene og prinsippene for statens eierutøvelse har lagt føringer for hvordan Olje- og energidepartementets eieroppfølging har vært overfor selskapet i disse sakene. Eierskapspolitikken er utøvet i tråd med selskapslovgivningens ansvars- og rollefordeling mellom eier, styre og daglig ledelse og i tråd med selskapsrettens prinsipp om likebehandling av aksjonærene.

Staten som eier skal ikke være delaktig i selskapets forretningsmessige beslutninger. Forvaltningen av selskapet er styrets og ledelsens ansvar og skal utøves i tråd med selskapets og eiernes interesser. Styret og ledelsen er ansvarlig for at driften er innenfor gjeldende lover og regler, at det føres tilsyn med virksomheten, at selskapet har god internkontroll, og at det er etablert tilstrekkelige systemer for risikostyring. Disse prinsippene ble forankret senest ved Stortingets behandling av eierskapsmeldingen i april i fjor.

Departementet har hatt jevnlig dialog med Equinor om selskapets virksomhet i Angola. Etter at kontroll- og konstitusjonskomiteen stilte spørsmål om saken i 2016, har Angola vært tema i de fleste eiermøtene og i møter på embetsnivå mellom departementet og selskapet.

Jeg tok opp virksomheten i Angola og utfordringer knyttet til denne da jeg 28. september i fjor hadde møte med medlemmer av selskapets konsernledelse om Equinors internasjonale virksomhet. Dette ble igjen tatt opp i eiermøte med styreleder og konsernsjef 8. oktober og 18. desember. I tillegg har embetsverket i departementet i min periode hatt flere møter med Equinor om utfordringene i Angola.

Norske bedrifter må kunne delta og konkurrere i internasjonal virksomhet på linje med andre selskaper, også i land der politiske normer og verdier avviker fra våre, og der de vil kunne møte etiske utfordringer. Det er ingen løsning etter min mening å unnlate å delta i virksomhet i land som er krevende. Det er bedre å møte disse utfordringene med å ha gode rutiner og systemer for å håndtere den risikoen som følger med virksomhet i slike land.

Equinor har orientert meg om hvordan selskapet fortløpende håndterer risiko og vurderer informasjon som tilflyter dem som del av rutinene og systemene de

har på plass. Jeg viser også til selskapets redegjørelse om dette i dag.

Jeg er opptatt av at Equinor legger de høyeste forretningsetiske standarder til grunn i sin virksomhet. Jeg har klart uttrykt til Equinor at jeg forventer at selskapet gjør sitt ytterste for å unngå å komme i en lignende situasjon som i Angola, med uoversiktlige innbetalinger til sosiale formål og problemstillinger knyttet til skjult eierskap.

Det er bra at selskapet sier at de i dag ikke ville inngått en avtale som den selskapet inngikk i 2011. Videre er det bra at selskapet har formalisert en praksis om ikke frivillig å inngå partnerskap med selskap med ukjent eierskap. Jeg mener selskapet tok et godt standpunkt ved å uttale at selskapet ville gå ut av blokk 1/14 i Angola dersom eierforholdene ikke ble tilstrekkelig avklart.

Equinor har uttrykt overfor meg at selskapet fortsatt ønsker å medvirke positivt til utviklingen i andre land gjennom forsvarlig og transparent verdiskaping. Da er selskapets arbeid med antikorrupsjon og åpenhet i økonomiske transaksjoner svært viktig.

Jeg vil også videre i min dialog med Equinor følge opp selskapets arbeid med å avdekke eierforhold og følge opp selskapets arbeid for å sikre at midlene som er betalt til forsknings- og teknologisenteret, blir brukt i tråd med intensjonen.

Så har jeg fått spørsmål om hva jeg og departementet gjør for å finne ut hva pengene Equinor har betalt i Angola, har gått til. Til det er svaret at jeg forholder meg til selskapets styre og ledelse. Det er deres ansvar å drive en ansvarlig virksomhet og ha oversikt over pengene de betaler.

Dersom departementet skulle påta seg et ansvar for selv å føre tilsyn med selskapenes pengestrømmer generelt og i enkeltsaker, ville det være å overta et ansvar som ligger hos styret. Det ville etter min mening i realiteten innebære en endring og omlegging av statens eierskapspolitikk som vil kunne reise spørsmål av prinsipiell, praktisk og rettslig karakter. Den norske stat må ikke opptre slik at den kan komme i ansvar eller at det kan hevdes at starten er part og ansvarlig i et privat kontraktsforhold. Dette er noe også Utenriksdepartementet har stor oppmerksomhet på.

Så vil jeg kommentere Riksrevisjonens rapport om departementets oppfølging av Equinors utenlandsinvesteringer. Riksrevisjonen peker i sin rapport på tre hovedfunn, eller forbedringspunkter, og så kommer de med to anbefalinger. Det betyr ikke at det er en knusende rapport, slik det er blitt fremstilt i media. Rapporten beskriver en omfattende eieroppfølging fra departementet av Equinors utenlandsinvesteringer. Begrepet «kritikkver-

dig», som er den mildeste form for kritikk Riksrevisjonen bruker, forekommer to ganger i rapporten.

Riksrevisjonen har som sagt kommet med to anbefalinger. De anbefaler at departementet stiller tydelige forventninger om åpenhet i rapportering, og at departementet i større grad vurderer lønnsomhet, risiko og avkastning når det kommer til Equinors utenlandsinvesteringer.

Til det førstnevnte vil jeg understreke at departementet allerede stiller tydelige forventninger om åpenhet og rapportering. Åpenhet og god selskapsrapportering har jevnlig vært et tema i eierdialogen med Equinor. Selskapet er blitt utfordret på om de bør ha flere rapporteringssegmenter, også før min tid som statsråd. Som kjent er USA og fornybar energi allerede skilt ut som egne rapporteringssegment, mens virksomheten i Brasil av selskapet ikke anses som modent for selvstendig rapportering.

Det er viktig at Equinors rapportering gir allmennheten innsikt i vesentlige forhold knyttet til selskapets virksomhet og gir mulighet for å vurdere måloppnåelse og risiko. Jeg vil fortsette å ta opp disse spørsmålene i eieroppfølgingen av selskapet. Jeg vil imidlertid også tilføye at vår rådgiver Arctic Securities har vurdert det slik at kapitalmarkedet har hatt nødvendig informasjon til å foreta tilstrekkelig gode verdivurderinger av selskapet.

Til Riksrevisjonens andre anbefaling, om vurderinger av lønnsomhet, er jeg ikke enig i Riksrevisjonens påstand om at departementet har hatt en overdreven oppmerksomhet på produksjon. Lønnsomhet har vært og er en sentral del av selskapets rapportering og vies stor oppmerksomhet av alle interessenter, selvfølgelig også av OED som eier. Departementet har i revisjonsperioden fra 2011 til 2019 tatt opp lønnsomheten til utenlandsvirksomheten i samtlige kvartalsmøter med selskapet og i eiermøter.

Når det er sagt, har jeg en ambisjon om at departementets vurderinger av lønnsomhet i utenlandsvirksomheten skal være under kontinuerlig utvikling. Riksrevisjonens anbefaling om i større grad å benytte data fra land-for-land-rapporten vil være en del av dette. Og selskapets virksomhet i utlandet er blitt større. OEDs oppmerksomhet om denne delen av virksomheten har økt i takt med det.

I tillegg til kvartalsmøtene har det vært egne møter om den internasjonale virksomheten, og fra 2013 har OED hatt ekstern rådgiver som har bistått i å analysere virksomheten. Jeg har også etablert et nytt møte med selskapet for å gå gjennom årsrapporten.

Staten har en stor verdifull eierandel i Equinor. Statens eierskap skal bidra til å opprettholde og videreutvikle et ledende teknologi- og energiselskap som gir god avkastning til eierne, herunder staten.

Jeg tar med meg anbefalingene fra Riksrevisjonen i en aktiv eierdialog med Equinor, og jeg skal fortsette å stille tydelige forventninger til selskapet.

**Møtelederen:** Da sier vi takk til statsråden og går i gang med en spørsmålsrunde som kan vare inntil 30 minutter. Vi begynner med saksordføreren, Dag Terje Andersen fra Arbeiderpartiet, som i denne runden får to spørsmål. Vær så god.

**Dag Terje Andersen (A):** Takk for det. La meg starte med å forsikre statsråden om at kontrollkomiteen er kjent med statens eierskapsprinsipper og utøvelsen av dem, sånn at hun slipper å gjenta i hvert fall det flere ganger nå. Men spørsmålet vårt er hvordan statsråden i denne saken, særlig tidligere statsråder, har utøvd eierskapet. Noen ganger, når statsråden gjentar og gjentar det med prinsippene og styrets ansvar og de forskjellige rollefordelingene, kan det høres ut som om statsråden tar eierskapsprinsippene til inntekt for passivitet, mens jeg mener at de prinsipper som er diskutert i Stortinget i eierskapsmeldinga, gir et grunnlag for tydelig oppfølging fra statsrådets side. Jeg oppfatter at det Riksrevisjonen gjør i sin rapport, er å påpeke manglende tydelighet i oppfølgingen fra eierens side. Da vil jeg spørre statsråden: Mener statsråden at det å følge Riksrevisjonens anbefalinger om tydelighet i eierskapet vil være i strid med statens eierskapsprinsipper?

**Statsråd Tina Bru:** Nei, jeg mener overhodet ikke at det er i strid med det. Jeg mener at det også er det staten gjør. Når jeg gjentar disse prinsippene, er det fordi jeg mener de er gode, og fordi jeg mener jeg som statsråd skal forvalte eierskapet innenfor de prinsippene som Stortinget har vedtatt. Og det er slik jeg prøver å forklare hvordan vi har fulgt opp eierskapet, og hvordan vi utøver det, for å vise at det er i tråd med den etablerte eierskapspolitikken, og også hvordan vi ser rammene innenfor dette.

Jeg mener ikke at dette skal tas til inntekt for at jeg forsvarer en passivitet. Jeg mener tvert om at jeg gjennom de mange gangene vi har diskutert dette i Stortinget, også under redegjørelsen min i forbindelse med behandlingen i energi- og miljøkomiteen, har sagt veldig klart at jeg stiller klare forventninger, at jeg har innført et nytt møte, og at jeg engasjerer meg i disse spørsmålene. For det mener jeg er statens rolle. Men jeg mener vi må skille mellom statens mulighet til skaffe seg informasjon, utfordre, stille spørsmål og ha tydelige forventninger, og å gripe inn i det som jeg mener har vært en diskusjon her i dag, nemlig hva som tilligger styret eller selskapet å ta beslutninger om.

**Møtelederen:** Andersen, til nytt spørsmål.

**Dag Terje Andersen (A):** Hvis jeg får lov til å si det, møteleder: Det synes jeg var et godt og avklarende svar. Det gjør presiseringene unødvendige.

La meg følge opp med et konkret spørsmål, for denne saken handler, som statsråden sa, om to ting: Det ene er Angola, og det andre er utenlandsinvesteringer generelt og mye fokus på USA. I forbindelse med det sa Finanstilsynet i en anbefaling i 2014 at det burde rapporteres separat på USA. Det bestemte styret at man ikke skulle følge opp, etter råd fra administrasjonen, og det er styrets rett til å bestemme det.

Mener statsråden det ville vært feil av daværende statsråd allikevel å gi klart uttrykk for sin holdning: at Finanstilsynets klare råd burde følges opp av selskapet, i tråd med ryddighet mellom eier og de styrende organer?

**Statsråd Tina Bru (H):** Jeg synes det er litt krevende å svare på vurderinger som tidligere statsråder har gjort, og hvorfor de eventuelt gjorde de vurderingene – om det var feil eller ikke.

**Dag Terje Andersen (A):** Da kan jeg omformulere spørsmålet: Vil statsråden være åpen for å gi signaler til selskap om at de anbefalinger som blir gitt av norske myndigheter, faktisk følges av selskapet i framtida?

**Statsråd Tina Bru:** Ja. Og så mener jeg at tidligere statsråd har svart på forskjellen på å rette seg etter et pålegg, som de selvfølgelig er nødt til å gjøre, og på at det ligger til styret å vurdere å følge opp en anbefaling eller ikke.

Når det er sagt, er det også slik at hvis det var et ønske fra statens side om at man skulle fulgt den anbefalingen, har man selvfølgelig anledning til å ta det opp ved generalforsamling. Jeg mener i så fall at det skulle skjedd på den måten, ikke gjennom et signal, som da ikke er tilgjengelig informasjon for andre aksjonærer og interessenter i selskapet. Det måtte i så fall skjedd på generalforsamlingen. Det har man anledning til. Men for å løfte en sak der styret har en annen vurdering, til generalforsamlingen, må saken også vurderes til å være av den viktigheten. Det er en vurdering som det er litt vanskelig for meg å gjøre, gitt at dette var i 2014, og at det var under en tidligere statsråd og i en annen situasjon enn det vi er i nå.

Jeg har stilt spørsmål og utfordret selskapet på åpenheten og tilgjengeligheten av tall, også rapporteringssegment, i min periode som statsråd. Det er det jeg kan svare for. Man har mulighet til å gjøre det, men det er en selvstendig vurdering man må gjøre fra sak til sak.

**Møtelederen:** Takk for det.

Da går vi videre til Høyre og Bente Stein Mathisen. Vær så god.

**Bente Stein Mathisen (H):** Takk for det, og takk for en god innledning.

Hvordan har Olje- og energidepartementets oppfølging av utenlandssatsingen utviklet seg i din periode? Du har jo ikke sittet så lenge, men hvilke initiativ har du tatt? Du har vært inne på noe av det, men kan du utdype det litt mer?

**Statsråd Tina Bru:** Ja, det er riktig at jeg ikke har sittet så lenge, men det har skjedd veldig mye rundt denne tematikken i den perioden jeg har sittet. Jeg har på den ene siden hatt flere møter med selskapet og styreleder og diskutert saken. Det er det ene. Jeg har tatt ett grep også internt i departementet ved at jeg nå har innført et nytt fast møte for å gå grundigere gjennom årsrapporten. Jeg stilte selvfølgelig også ganske klare forventninger om åpenhet. Jeg har sagt at jeg mener det er klokt at de nå rapporterer tallene på en annen måte enn det de gjorde før, som tilgjengeliggjør informasjonen på en enda bedre måte gitt størrelsen på USA-virksomheten, og hvordan den har utviklet seg.

Det vil jeg fortsette å gjøre, men jeg oppfatter at det også før min tid har vært god dialog om disse spørsmålene mellom departementet og selskapet, at man går grundig inn og har hatt utenlandsinvesteringene som tema i nesten alle møter som har vært avholdt mellom departementet og selskapet.

**Møtelederen:** Da er det Fremskrittspartiet som får anledning til å stille spørsmål, ved Solveig Horne.

**Solveig Horne (FrP):** Takk skal du ha, leder. Mitt spørsmål til statsråden er: Når vi har sett det vi ser nå, mener du at departementet har den nødvendige kompetansen til å følge opp Equinor i den utstrekning som er nødvendig for å sikre åpenhet og innsyn, i saker som dem vi diskuterer i dag?

**Statsråd Tina Bru:** Takk for spørsmålet.

Ja, jeg mener at departementet har det. Men det er også en grunn til at departementet for flere år siden engasjerte en ekstern rådgiver for å kunne følge opp dette tettere, også i takt med at utenlandsvirksomheten til selskapet vokste og ble større. Å lene seg på annen kompetanse i tillegg til den man har selv, mener jeg er klokt. Man kan alltid bli bedre. Selskapet har også blitt veldig mye større enn det det var før. Men jeg mener at vi har svært god kompetanse i OED på dette, og at vi følger opp det ansvaret vi har, som eier, på en god måte.

**Møtelederen:** Neste spørsmål er fra Senterpartiet og Nils T. Bjørke.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Takk for ei tydeleg orientering.

Eg utfordra styreleiaren på kvifor Equinor ikkje informerte om det store tapet i USA før det vart omtalt i media. Då fekk eg til svar at så lenge omtale i media ikkje førte til svingingar i aksjekursen, meinte ein det var godt nok. Kva meiner ministeren om at det berre er aksjekursen som er vesentleg for om det er gjeve god nok informasjon eller ikkje?

**Statsråd Tina Bru:** Jeg tror vel kanskje at jeg har oppfattet svaret som kom fra Equinor, noe annerledes enn det representanten har, for jeg oppfattet at det selskapet svarte, var at tallene har vært tilgjengelige i årsrapporteringen. Det har vært mulig å se at det har vært store nedskrivninger og tap i USA også før sakene kom i fjor, i DN. Det har også vært viktig for meg å si, som jeg har sagt ved flere andre anledninger, at vi selvfølgelig var klar over at det var tatt store tap i USA, og at det hadde vært store nedskrivninger. Dette var også en konsekvens av oljeprisfallet i 2014. Det var da de tapene kom.

Det som ikke har vært fullstendig klart for departementet, har vært det samlede tapet totalt sett, på grunn av måten det ble rapportert på. De tallene som har manglet, har bl.a. handlet om tapskontrakter, som er et mindre tilgjengelig tall. Men at det har vært veldig store tap i USA, har alle vært klar over helt siden de kom og ble rapportert i årsrapporten for første gang. Så det handler ikke bare om aksjekurs.

**Møtelederen:** Da er det SV og Freddy André Øvstegård som skal stille spørsmål.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Takk for det, og takk for innledningen fra statsråden.

I rapporten fra Riksrevisjonen vises det til at departementet flere ganger har etterlyst mer åpenhet om rapportering av resultater fra Equinors virksomhet i USA. Det har ikke Equinor etterkommet og har fortsatt (lyd mangler) rapportering og kostnader knyttet til investeringene. Jeg tenker på departementet som største eier: Når det over tid etterlyses viktig, vesentlig informasjon, men selskapet ikke leverer det, burde ikke det da føre til sterkere eller større reaksjoner fra departementet? Hvordan kan departementet ha tillit når ikke dette blir levert?

**Statsråd Tina Bru:** Jeg mener at det er en helt klar oppgave for Olje- og energidepartementet som eier å utfordre selskapet på bl.a. åpenhet og rapportering og den informasjonen som skal være tilgjengelig. Men jeg synes også vi må ha med i bildet her at det ikke har vært total mangel på kunnskap om utviklingen i USA. Det har vært mulig å lese mye av det ut fra årsrapportene,

og det har vært ganske kjent også for markedet for øvrig hva som skjedde med nedskrivninger i USA. Det sier også vår rådgiver, altså Arctic Securities, som har pekt på det og ment at kapitalmarkedet har hatt den informasjonen tilgjengelig som de trengte å ha. Men å utfordre og kontinuerlig ta opp disse spørsmålene og etterlyse flere svar er selvfølgelig vår rolle, og det gjør vi også. Jeg opplever også at man har fått mye god informasjon, og man har en god dialog med selskapet om disse tingene.

Igjen: Vi kan utfordre, men å gi et pålegg om f.eks. å endre måten man rapporterer på, mener jeg er å trække over i det som ligger til styret å ta avgjørelser om, som også er en vurdering de er nødt til å gjøre. Hvis man teoretisk sett skulle være så uenig i det og mene at det er en så grov feil, har man selvfølgelig anledning til å løfte det til generalforsamlingen, eventuelt uttrykke at man ikke har tillit til styret. Jeg mener ikke at vi er der i denne saken.

**Møtelederen:** Da går vi tilbake til saksordfører Andersens, som får stille noen spørsmål til oppfølging.

**Dag Terje Andersen (A):** Det er til den delen som handler om Angola, som jo har vært ganske grundig behandlet her i løpet av dagen.

Mitt spørsmål til nåværende statsråd er: I 2016 startet departementets oppfølging – og det mener jeg ble bekreftet av daværende statsråd Tord Lien – først etter at Stortinget begynte å stille spørsmål. Så var det en viss oppfølging i noe tid, men i svar fra statsråden har vi fått bekreftet at det ikke var noen oppfølging fra departementets side, i hvert fall ikke på politisk nivå, i 2019 og heller ikke i 2020, før etter at Stortinget nok en gang hadde stilt spørsmål om investeringene og de betalningene som fulgte i sammenheng med det, i Angola.

Er statsråden enig i at det er bekymringsfullt at det er først når det dukker opp enten i media eller i spørsmål fra kontrollkomiteen, at departementet er aktive i oppfølgingen?

**Statsråd Tina Bru:** Når det gjelder 2019, var ikke jeg statsråd, men det jeg har blitt fortalt om det, er at da ble det spurt om det fra departementets side i forkant av eiermøtene, men det ble opplyst at det ikke var noen ny utvikling i saken siden forrige gang det ble diskutert, og derfor ble det heller ikke satt på agendaen. Men igjen: Da var ikke jeg statsråd, og jeg synes det er vanskelig å gå inn i vurderingene den statsråden da eventuelt gjorde.

Så er jeg litt usikker på tidslinjen her. Jeg ble jo statsråd i slutten av januar, og nå husker ikke jeg om dette ble løftet frem fra kontrollkomiteens side før jeg hadde eiermøte, eller etterpå. Men vi har hatt det oppe på møtene jeg har hatt, og jeg tror jeg ville hatt dette på

agendaen uansett, for utenlandsvirksomheten var et stort tema som jeg også var interessert i å diskutere med selskapet, og da er det også naturlig å gå inn på dette, pluss at arbeidet med gode etiske regelverk, antikorruptjonsarbeid osv. er en helt vanlig ting å diskutere, og som det er selvfølgelig at en kommer innom i Eiermøtene. Men jeg klarer ikke å svare presist om tidslinjen – hva som kom først. Det har jeg ikke i hodet nå.

**Dag Terje Andersen (A):** Jeg skal ikke flisespikke på det, jeg bare sammenholder tidspunktet da vi stilte spørsmål første gang, og tidspunktet da statsråden har redegjort for at det ble tatt opp første gang med selskapet.

Så til USA-saken, for der har det vært mye snakk om økonomiske tap – og med rette. Men det var også en annen side ved den saken, som handlet om en helt utrolig pengebruk – lederlønninger og pengesløseri fra dem som var i ledelsen i selskapet, der borte. Prinsippet for lederlønninger er jo en del av eierskapspolitikken, og da er mitt spørsmål: Har det vært adressert fra statsrådets side? Det har vært mye fokus på tap og økonomi – men den ukulturen som lederlønningene og pengebruken der borte har representert, har det vært tema fra statsrådets side i hennes møter med Equinor?

**Statsråd Tina Bru:** Ja, jeg kan bekrefte at jeg tok opp disse spørsmålene om manglende internkontroll. Noen av de sakene vi så om denne ukulturen i USA, var også tema som jeg drøftet med selskapet i min eierdialog med dem. Jeg uttalte vel også til media når disse sakene først kom, at dette mente jeg var en uakseptabel kultur, for å bruke det ordet igjen. Sånn skal vi ikke ha det, og det mener jeg at jeg var veldig tydelig på.

Så mener jeg, som også styrelederen var litt inne på i sin innledning her i stad, at det bildet er blitt noe moderert fra de første oppslagene som kom om dette, altså om denne kalkunen, som selvfølgelig ikke er bra. PwC-rapporten, som har gått grundig inn i hele virksomheten i USA, alt som skjedde på det tidspunktet, og der man også har sett på denne ukulturen, mener jeg har moderert det bildet noe.

Men de enkelttilfellene, om de så enn var enkelttilfeller, er ikke bra, og sånn skal man selvfølgelig ikke opptre som et norsk delstatlig selskap, mener jeg.

**Dag Terje Andersen (A):** Da blir oppfølgingsspørsmålet om statsråden har fått rapportering tilbake på om det er avvirket. For én ting er at det ikke er bra, som statsråden uttrykker det, men det er åpenbart i strid med det et samlet storting har sagt om utviklingen av lederlønninger. Der er det sagt at de skal være konkurransedyktige, men ikke ledende. Når vi har lønninger på et nivå som har utvikling langt utover det som er

normalt i samfunnet, er det åpenbart i strid med eierskapspolitikken.

Så da er spørsmålet mitt om statsråden har fått tilbakemelding på om det nå er ryddet opp i det som hun selv beskriver som en feil kultur i selskapet i USA.

**Statsråd Tina Bru:** Takk for spørsmålet.

Ja, jeg mener jeg har fått tilbakemeldinger fra styret om at den situasjonen ikke lenger er slik. De har ryddet opp i flere ting der som det var nødvendig å rydde opp i. Alt er ikke fullstendig lukket av disse ulike sakene som omhandler dette med USA-virksomheten, men at det er en slik kultur til stede nå som det ble skapt et bilde av i de sakene som det sto om i fjor vår, føler jeg meg ganske trygg på ikke er tilfellet lenger, og jeg har fått gode bekreftelser fra selskapet på det når jeg har utfordret på nettopp det temaet.

**Møtelederen:** Da er neste spørsmål fra Nils T. Bjørke, Senterpartiet.

**Nils T. Bjørke (Sp):** Eg vil litt tilbake til spørsmålet mitt. Spørsmålet var egentleg ikkje om Equinor har halde tilbake informasjon. Men dei har ikkje aktivt gjeve oss informasjon om det store tapet som var i USA, det var mitt poeng. Er det ikkje eit poeng for eit så viktig selskap som Equinor at dei faktisk er proaktive og informerer òg om slike negative saker – ikkje berre at det er tilgjengeleg for spesielt interesserte?

**Statsråd Tina Bru:** Jeg er for så vidt enig i det. Til det er også å si at de har jo vært åpne om nedskrivningene også i dialog med departementet etter at de ble tatt, det er ikke bare slik at departementet har vært kjent med dette gjennom å lese årsrapporten. Det har også vært tema i de møtene som har vært mellom departementet og ledelsen i selskapet. Det er jo åpenbart helt naturlig – og viktig, selvfølgelig – for det er store tap, og det er jo ikke bra at utviklingen har vært slik. Det er ingen av oss som ser tilbake på dette og tenker at det var veldig bra, det som skjedde. Tvert om er det ingen som ønsker at man var i den situasjonen. Men dette har det selvfølgelig vært gode diskusjoner om, og de har også vært åpne overfor departementet om det i dialog.

Men igjen: Jeg kan ikke gjøre rede for alt som har blitt diskutert i Eiermøtene før jeg ble statsråd, men jeg vet at det har stått på agendaen på samtlige møter.

**Møtelederen:** Da er neste spørsmål fra Freddy André Øvstegård, SV. Vær så god.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Takk for det.

Bare et kort spørsmål. Dette dreier seg om Angola, bare så det er sagt. Jeg lurar på om Olje- og energidepartementet har gjort noen selvstendige undersøkelser av

Equinors oppfølging av samfunnsansvaret i Angola utover Equinors egne rapporteringer.

**Statsråd Tina Bru:** Jeg vet ikke helt hva representanten tenker på når han sier selvstendige undersøkelser, men det vi gjør, er at vi også lener oss på informasjon som vi får gjennom UD og ambassaden i Angola. Det har vært flere utvekslinger av informasjon som omhandler situasjonen i Angola og også Equinors engasjement i Angola. Det har vært kontakt mellom Utenriksdepartementet og OED og ambassaden flere ganger fra tilbake i 2016 og sist i 2020, altså 12. oktober 2020.

Så vi følger situasjonen, men utover det har vi ikke gjort noen selvstendige vurderinger av detaljene i transaksjonene og disse tingene, hvis det er det representanten spør om.

**Møtelederen:** Da skal vi tilbake til Bente Stein Mathisen, Høyre.

**Bente Stein Mathisen (H):** Jeg har også et spørsmål om virksomheten i Angola. Hvilke tiltak og grep er tatt av olje- og energiministeren for å følge opp saken med utbetaling av signaturbonus og tilskudd til sosiale fond i Angola?

**Statsråd Tina Bru:** Jeg mener at det ikke er Olje- og energidepartementets oppgave som eier å ta aktive grep for å følge pengestrømmer, men det har jeg klare forventninger til at selskapet gjør. Det oppfatter jeg også at de gjør. Jeg opplever dem som ivrige etter å komme til bunns i de tingene som fortsatt er uklare, f.eks. rundt skjult eierskap.

Når det gjelder pengene i signaturbonusen, de sosiale bidragene og forskningscenteret, har selskapet i dag redegjort for hvor de pengene er, så vidt de kan se i dag, inkludert at pengene som gikk til sosiale formål, er innbetalt til statskassen i Angola. Hvor pengene går derfra, er noe krevende å vite, men det gjelder for øvrig også skatten som selskapet betaler i Angola, som går inn i samme system.

Men det er viktig å kunne ha åpenhet rundt disse tingene og kunne følge pengestrømmen når man driver aktivitet i land hvor man vet at risikoen for korrupsjon er stor. Det som tema generelt mener jeg vi må ha et stort søkelys på, og også diskutere grundig med selskapet. Derfor står arbeidet med antikorrupsjon høyt på agendaen i møtene man har i eierdialogen.

**Møtelederen:** Da skal vi tilbake til saksordfører Dag Terje Andersen.

**Dag Terje Andersen (A):** Takk for det. Vi har hatt flere saker om Equinor i denne komiteen. Med utgangspunkt i det selskapet som hadde Arve Johnsen som før-

ste sjef, og som utviklet seg til en stolthet for hele landet, har det de siste årene vært en del hendelser som gjør at en har stilt spørsmål ved kulturen – som da preget Statoil som et foregangsselskap i oljesektoren, et eksempel til etterfølgelse for andre oljeselskaper – både brudd på sikkerhet, hendelser på land, ulykker, som har vært tema her i kontrollkomiteen, og vi har fått advarsler. Bente Stein Mathisen og jeg satt sammen i arbeids- og sosialkomiteen i forrige periode og fikk advarsler om at den sikkerhetskulturen og det eksempelet som mange løftet fram som et godt eksempel, var i ferd med å bli svekket i Statoil.

Med det store ansvaret det er å sitte som representant for staten som eier i nå Equinor – har statsråden noen tanker om framtidig utvikling i selskapet, om vi kan finne tilbake til å være det eksempelet vi kan løfte fram når det gjelder HMS og trygghet, i tillegg til det andre som gjelder klima, arbeidstakerrettigheter og antikorrupsjonsarbeid?

**Møtelederen:** Statsråd Bru, vær så god.

**Statsråd Tina Bru:** Jeg er enig i at selskapet og Norge har forandret seg mye fra det første, lille kontoret i Stavanger, hvor man kunne sove på gulvet og være én mann på jobb, til det Equinor er i dag. Det er det ingen tvil om. Jeg mener samtidig vi fortsatt har god grunn til å være stolte over det selskapet. Jeg mener de fortsatt ligger i front på mange områder – som også representanten Andersen er inne på – klima, HMS osv.

Men det kommer ikke gratis. Det kommer ikke gratis av at man f.eks. bare sier det. Hvis man bare går rundt og sier at man skal være verdensledende eller er verdensledende innenfor disse ulike temaene, holder ikke det. Man må også vise det med resultater. Og det er ingen tvil om at de hendelsene som har vært det siste året, ikke har vært heldige. Det har vært flere ting som ikke har vært gode nok. Jeg opplever samtidig, i mine diskusjoner med selskapet om også disse hendelsene, at de tar det på stort alvor, men jeg har uttrykt klare forventninger om forbedring også på dette. Vi vil være stolte av dette selskapet, og jeg mener vi har god grunn til det, men skal man kunne fortsette å være det i fremtiden, må de også opprettholde den standarden de gjennom så mange år har klart å dyrke frem, på en god måte.

Jeg tror og håper at vi fortsatt vil se et slikt Equinor i fremtiden, men det kommer som sagt ikke gratis, det er et kontinuerlig arbeid, og man må jobbe hardt for å opprettholde det.

**Møtelederen:** Andersen, vær så god.

**Dag Terje Andersen (A):** Bare en kort oppfølging til det, for jeg er fornøyd med statsrådets svar: En del av innspillene vi fikk rundt bl.a. oljeprisfalltida, var fra tillitsvalgte, og noe av grunnplanken for hvorfor Equinor er der det er, er jo at det har vært et trepartssamarbeid – der de tillitsvalgte og de ansattes representanter har vært tungt inne i beslutningsprosessene og på den måten implementert sikkerhetsarbeidet på en god måte.

Da vil jeg spørre statsråden: Har du hatt møte med de tillitsvalgte i Equinor etter at du ble statsråd, og diskutert disse utfordringene de opplever til daglig på arbeidsplassen sin?

**Møtelederen:** Statsråd Bru, vær så god.

**Statsråd Tina Bru:** For å si det sånn: Det skulle jeg gjerne hatt, men jeg har dessverre ikke hatt så veldig mange møter ansikt til ansikt med folk og hatt de gode samtalene. Jeg skulle gjerne gjort det. Men nå er representanten også inne på noe som egentlig er et kryssansvar mellom meg og arbeids- og sosialministeren.

Det jeg kan si, er at jeg selv deltok på et møte, fordi jeg ønsket det, som arbeids- og sosialministeren hadde med Ptil, for også å diskutere sikkerhetshendelser på sokkelen og hvordan de opplever at ikke bare Equinor, men selskapene som opererer på norsk sokkel, håndterer disse spørsmålene og utviklingen i dette. For jeg er veldig opptatt av det temaet. Jeg mener at legitimiteten til hele virksomheten vi holder på med innenfor olje og gass, i stor grad står og faller på at man reiser trygt ut på jobb og kommer trygt hjem igjen, uansett om man jobber på land eller ute på sokkelen.

Jeg har også i min tid som representant på Stortinget og i energi- og miljøkomiteen flere ganger truffet tillitsvalgte. Jeg gjør det gjerne igjen, men jeg foretrekker å reise ut og gjøre det. Det har dessverre ikke vært så mange anledninger til det i året som har vært nå.

**Møtelederen:** Hadde saksordføreren et nytt spørsmål?

**Dag Terje Andersen:** Jeg har bare en kort kommentar, for samarbeidsmodellen mellom ledelsen og de tillitsvalgte på vegne av de ansatte er nettopp det som ofte gir veldig godt innsyn i problemområdene vi her snakker om. Og for ordens skyld: Jeg vet at de har tilgang til Teams, og ideen må gjerne stjeles.

**Møtelederen:** Statsråd Bru, vær så god.

**Statsråd Tina Bru:** Jeg tar med meg oppfordringen. Men jeg kan også si at jeg opplever at jeg har en god dialog med bl.a. industri og andre som organiserer dem som jobber offshore, og snakker jevnlig med dem. Det er viktig for meg at vi også har en dialog med dem, uan-

sett hva det er om, at de er en naturlig del og samtalepartner i dette. For jeg er veldig enig i at den modellen vi har hatt i Norge, også er det som er styrken – at vi er det landet vi er, og tross alt har en så god og sikker virksomhet som vi har, i Norge.

**Møtelederen:** Da tror jeg siste spørsmål blir fra Freddy André Øvstegård, fra SV.

**Freddy André Øvstegård (SV):** Takk for det, møteleder. Jeg har et siste spørsmål, og det dreier seg om Equinors åpenhet og tilgjengelighet for presse, forskere og sivilsamfunn i deres virksomhet i utlandet. I første bolk her ble det sagt om virksomheten i Angola at den tilgjengeligheten ikke var så god. Så jeg lurer på hvordan du som representant for den største eieren følger opp akkurat det – med forventning fra eier om å være åpen og tilgjengelig for bl.a. presse, også i utenlandsvirksomhetene til Equinor?

**Møtelederen:** Statsråd Bru, vær så god.

**Statsråd Tina Bru:** Takk. Jeg forventer jo selvsagt at de er det. Jeg opplever også at de representantene som har vært inne fra selskapet her i dag, har sagt at de ikke helt kjenner seg igjen i påstanden om at de ikke er tilgjengelige for presse, eller ikke utviser åpenhet. Men det er nettopp det dette går på – mine forventninger til selskapet går på en generell åpenhet og transparens så langt det er mulig å utvise det. Det mener jeg er en viktig verdi. Noe av det som er positivt ved å være i land det kan være krevende å være i, er at ved å utvise en sånn åpenhet og praksis kan man også bidra til å gjøre ting bedre der man er, i stedet for å skygge banen, om enn det kan være krevende, og det fordrer særlig akt-somhet.

Men jeg er opptatt av at Equinor skal være tilgjengelig og åpen også for presse, forskere og andre som måtte være interessert i virksomheten.

**Møtelederen:** Da tror jeg vi er ferdige med spørsmålsrunden, og vi sier takk så langt. Da har statsråden en anledning til en siste kommentar hvis hun ønsker det. Vær så god.

**Statsråd Tina Bru:** Takk for det. Nei, jeg har egentlig ikke behov for å utdype noe mer. Jeg synes dette har vært en fin runde, og jeg håper jeg svarte på de spørsmålene jeg fikk, på en åpen måte som gir et inntrykk av hvordan vi jobber med eieroppfølgingen. Jeg vil understreke at dette er en oppgave jeg tar på stort alvor. Jeg mener vi har en god eierforvaltning av Equinor. Dette er et kjempeviktig selskap for landet, og det som skjer der, har stor betydning for veldig mange andre ting.

Jeg kommer til å fortsette å følge opp min aktive dialog med dem og også se etter hvordan vi kan jobbe bedre, hvordan dialogen kan bli bedre, og hvordan vi kan utvikle oss bedre sammen. Det må alltid være målet uansett, tenker jeg.

**Møtelederen:** Da sier vi takk for at du stilte på høringen og svarte oss. Nå er vi ferdige med dagens hø-

ring, så jeg har lyst til å takke alle som har deltatt, både komiteens medlemmer for sine gode spørsmål og alle som har møtt oss, for sine svar. Så blir det spennende å se hvordan vi bearbeider det videre i vår behandling av saken.

Takk for i dag, og vi får vel si: God helg!

Høringen slutt kl. 15.21.



