



# Jernbanepolitikken skal styres fra Norge, ikke av EU!

## Stortinget må si nei til EUs 4. jernbanepakke

Julaften 2017 fikk EU-landene en gave de helst skulle vært foruten. Da ble EUs fjerde jernbanepakke gjort gjeldende i hele unionen. Norge er heldigvis ikke medlem av EU. Det betyr at vi kan si nei til EU-pakken, og ja til å styre egen jernbanepolitikk.

## Spikrer jernbanereformen for all framtid

I løpet av 2018 vil Stortinget trolig ta stilling til om Norge skal godta forordningene og direktivene i EUs 4. jernbanepakke. Med mindre vi bruker vetoretten vil oppstykingen og liberaliseringen i regjeringens jernbanereform bli irreversibel. Finner et nytt Storting ut at dette er en dårlig organisering av jernbanen, vil det være i strid med EØS-avtalen å tilbakeføre all persontrafikk til NSB. Jernbanepakken fra EU handler derfor like mye om demokrati og selvstyre. Vi mener at det skal være opp til Stortinget å utforme norsk jernbanepolitikk.

## Binder oss til mer privatisering

EUs jernbanepakke inneholder krav om liberalisering av innenlandsk persontrafikk. Det betyr blant annet obligatorisk bruk av anbud, med en tilhørende oppstyking av ansvaret for persontrafikken, infrastruktur, anskaffelse av materiell

og billettsystemer. Statens penger vil gå i lomma på jernbaneprofitorer fra inn- og utland.

## Negativt for sikkerhet og miljø

Den norske jernbanen er en av de tryggeste i Europa. Når selskaper skal konkurrere med hverandre om å holde kostnadene på et lavest mulig nivå vil det bli lagt et økt press på å kutte over hele fjøla, inkludert i sikkerheten. EUs lokførerdirektiv og det overnasjonale jernbanebyrået ERA senker opplæringskravene. Dagens nasjonale standard for lokførerutdanning kan komme til å ryke.

Flere av Europas mest trafikkerte flystrekninger befinner seg i Norge. For å gjøre noe med dette er vi nødt til å gi reisende et forutsigbart, trygt og miljøvennlig alternativ i form av tog. Det vanskeliggjøres gjennom EUs fjerde jernbanepakke.

## Fagbevegelsen sier nei

Fagforbundene til de jernbaneansatte krever veto mot jernbanepakken, og fikk i 2017 støtte fra en enstemmig LO-kongress. De franske jernbaneansatte streiker i protest mot bl.a. følgene av EUs 4. jernbanepakke. I motsetning til Frankrike er ikke Norge pliktig til å godta nye EU-direktiver. Vi kan si nei!

**UMEU**  
Ungdom mot EU

Bli medlem med SMS: Send **UMEUMEDLEM** navn, e-post, fødselsdato og adresse (inkludert postnummer) til **2090** (kr 50,-)



Bli medlem med SMS: Send **NEITILEU** navn og e-post til **2090** (kr 200,-)

# EUs jernbanebyrå vil overta

## **EU-byrået ERA kan få makt i Norge**

Jernbanepakke 4 innebærer å overføre nasjonal sikkerhetsmyndighet fra Statens Jernbanetilsyn til EUs jernbanebyrå, ERA (European Union Railway Agency). Jernbanetilsynet blir i praksis redusert til et «konkurransetilsyn», mens ERA skal få ansvar for å utstede sikkerhetsattestater. Også regjeringen medgir at flere forutsetninger må på plass «for at overføring av myndighet til ERA skal kunne skje uten risiko for et lavere sikkerhetsnivå».

Gjennomføringen av ERA-forordningen i EØS betyr at Norge overfører myndighet til et EU-organ som kan fatte vedtak med bindende virkning i Norge. En slik suverenitetsavståelse kan ikke vedtas med grunnlovens paragraf 26 som bare krever alminnelig flertall i Stortinget.

## **EU-godkjenning av togmateriell**

Gjennom jernbanepakke 4 vil et togsett som er godkjent av EUs jernbanebyrå (ERA) bli godkjent automatisk i Norge. EUs «one size fits all»-tankegang er dårlig egnet for krav til togmateriell. Et tog som er godkjent i Spania er ikke nødvendigvis trygt å bruke på en norsk fjellovergang. Den norske geografien gjør at vi har flere strekninger hvor det er nødvendig med ekstra strenge krav til materiell og infrastruktur. Dette neglisjeres i EUs jernbanepakke.

## **EUs jernbanepakker:**

### **Jernbanepakke 1 (1996)**

Skille mellom infrastrukturforvalter og operatør – tilrettelegging for konkurranse om og på sporet.

### **Jernbanepakke 2 (2007)**

Full liberalisering av godstrafikken i tillegg til nye regler for arbeidstid for lokførere ved grenseoverskridende kjøring.

### **Jernbanepakke 3 (2009)**

Direktiv om full liberalisering av grenseoverskridende persontrafikk, i tillegg til nye og mindre omfattende krav til sertifisering av lokførere.

### **Revisjon av Jernbanepakke 1 (2012)**

Ytterligere obligatorisk oppsplitting av jernbaneselskapene og pålagt adgang for nye selskaper til verksteder og terminaler. I tillegg opphørte kravet om at bare togselskaper kan søke om ruteleier innen godstrafikken.

### **Jernbanepakke 4 (2018?)**

Full liberalisering av all innenlands persontrafikk, og overføring av myndighet til EU-organet ERA.

**UMEU**  
Ungdom mot EU

umeu.no



neitileu.no