

## **Jernbanepolitikken skal styrast frå Norge**

EU sin fjerde jernbanepakke er det siste og mest omfattande trinnet i prosessen med å privatisera, stykka opp og konkurranseutsetta den skinnegåande gods- og passasjertrafikken her i landet. I motsetning til EU sine medlemsland kan Norge framleis gjennom EØS-avtalen reservera seg mot skadelege direktiv. Erfaringar frå Sverige har vist at jernbanepakken kan føra til eit både dyrare og dårlegare togtilbod, og dersom ikkje reservasjonsretten blir brukt for å stoppa direktivet, vil oppstykinga og liberaliseringa av jernbanen bli uoppretteleg. Solberg-regjeringa går inn for å gjennomføra jernbanedirektivet, men dersom eit nytt Storting finn ut at dette ikkje er så lurt og ønskjer å reversera direktivet og tilbakeføra persontrafikken til NSB, kan dei då ikkje gjera det dersom jernbanepakken er ein del av EØS-avtalen. Det såkalla handlingsrommet i EØS-avtalen blir dermed endå mindre.

Når pengane skal styra, blir det auka press for å kutta utgifter til sikring og opplæring, og dagens lokførarutdanning står i fare. Fagforbundet for dei jernbanetilsette seier difor nei, og fekk støtte frå ein einstemmig LO-kongress i 2017. Jernbanepakke 4 betyr også overføring av kontroll frå Statens Jernbanetilsyn til EU sitt jernbanebyrå ERA, som er utanfor demokratisk kontroll. Jernbanepakken inneber difor suverenitetsavståing og bør avgjerast i samsvar med §115 i Grunnlova, som krev  $\frac{3}{4}$  fleirtal. I tillegg kan togsett som er godkjent av ERA, bli automatisk godkjent i Norge fordi ERA ikkje differensierer mellom ulike land. Eit tog som er tilpassa lokale forhold i Spania, passar nødvendigvis ikkje for norske forhold. Dette blir oversett av EU i Jernbanepakke 4. Dette går ut over jernbanetryggleiken, på same måten som liberaliseringa og einsrettinga av godstrafikken reduserer trafikktryggleiken på vegane.

Hordaland Nei til EU oppmodar difor dei politiske partia i Stortinget til å reservera seg mot Jernbanepakke 4.

Oddvar Skre