



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 oppstykkningen 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 oppstykkning av ansvaret for persontrafikken, infrastruktur, anskaffelse av materiell

og billettsystemer. Statens penger vil gå i lomma på jernbaneprofitører 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 flystrekninner 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 vanskelig gjøres 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!



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 oppstykkningen 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 oppstykkning av ansvaret for persontrafikken, infrastruktur, anskaffelse av materiell

og billettsystemer. Statens penger vil gå i lomma på jernbaneprofitører 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 flystrekninner 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 vanskelig gjøres 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,-)

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

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 togsekskaper kan søke om ruteleier innen godstrafikken.

Jernbanepakke 4 (2018?)

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

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). Jern-

banetilsynet blir i praksis redusert til et «konkurransetilsyn», mens ERA skal få ansvar for å utstede sikkerhetssertifikater. Også regjeringsmedgitter 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 togmaterieill

Gjennom jernbanepakke 4 vil et togssett som er godkjent av EUs jernbanebyrå (ERA) bli godkjent automatisk i Norge. EUs «one size fits all»-tankegang er derfor egnet for krav til togmaterieill. 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 materieill og infrastruktur. Dette neglisjeres i EUs jernbanepakke.

EUs jernbanebyrå vil overta

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 togsekskaper kan søke om ruteleier innen godstrafikken.

Jernbanepakke 4 (2018?)

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

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). Jern-

banetilsynet blir i praksis redusert til et «konkurransetilsyn», mens ERA skal få ansvar for å utstede sikkerhetssertifikater. Også regjeringsmedgitter 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 togmaterieill

Gjennom jernbanepakke 4 vil et togssett som er godkjent av EUs jernbanebyrå (ERA) bli godkjent automatisk i Norge. EUs «one size fits all»-tankegang er derfor egnet for krav til togmaterieill. 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 materieill og infrastruktur. Dette neglisjeres i EUs jernbanepakke.

Ungdom mot EU
UM EU



Ungdom mot EU
neitilenu.no

Ungdom mot EU
UM EU



Ungdom mot EU
neitilenu.no