



## Skolerings- og aksjonsnotat EUs FJERDE JERNBANEPAKKE OG MOTSTANDEN MOT DEN



Regjeringa har vist en sterk iver etter å liberalisere, privatisere og anbudsutsette viktige deler av norsk samferdsel. Den har for lengst sett seg ut jernbanen som et nytt mål for sin ideologi. De er i ferd med å gjennomføre den såkalte jernbanereformen der passasjertransport på de forskjellige jernbanestrekningene nå blir satt ut på anbud. Dette var i stor grad en forberedelse for å innordne seg EUs regelverk og innlemmelse av EUs fjerde jernbanepakke i norsk lov. Hvis den vedtas i Stortinget nå i høst, blir det obligatorisk med anbudsutsettelse av persontrafikken, slik det har vært en stund med godstrafikken. Da er det ingen vei tilbake for å få jernbanen under offentlig eierskap og styring, selv ikke etter et regjeringsskifte med rødgrønt flertall. Det er avgjørende viktig at folk flest er klar over hva som nå står på spill. Derfor dette skolerings- og aksjonsnotatet.

# INNHold

<b>1. Kortversjon/sammendrag</b>	<b>2</b>
1.1 SV vil bruke vetoretten i EØS-avtalen mot EUs fjerde jernbanepakke	2
1.2 Hva er våre politiske krav – og retorikk?	2
1.3 En bred allianse står sammen mot jernbanepakka	2
1.4 Hva vil lokalpolitikere? Undersøkelse mai 2020	2
1.5 SV må delta i aksjoner høsten 2020	3
1.6 Hva kan dere – lokallag/fylkeslag – gjøre?	3
<b>2. Hva innebærer EUs fjerde jernbanepakke</b>	<b>4</b>
2.1 En pakke med både forordninger og direktiver fra EU	4
2.2 Jernbanebyrået ERA og sikkerheten i sporet	4
2.3 Irreversibel konkurranseutsetting	5
2.4 Avgivelse av suverenitet og Grunnloven	6
2.5 Det blir ikke stans i togtrafikken til Sverige om Norge nedlegger veto	7
<b>3. Politisk situasjon – hvilke muligheter finnes?</b>	<b>8</b>
<b>4. Vi vil holde dere oppdatert</b>	<b>9</b>
<b>5. Viktige dokumenter</b>	<b>9</b>
5.1 Uttalelse fra landsstyret i SV	9
5.2 Meningsmåling mai 2020	9
5.3 Proposisjonen fra regjeringen	9
5.4 Betenkning av professor Christoffer C. Eriksen om forholdet til Grunnloven	9
5.5 Nei til EUs spørsmål og svar om EUs fjerde jernbanepakke	10
5.6 Nyheter om kampen mot jernbanepakken	10
5.7 Løpeseddel med fire hovedargumenter mot EUs jernbanepakke	10
5.8 Brevet fra Flytoget A/S	10
5.9 Nei til EUs kandidatundersøkelse foran stortingsvalget 2017	10
5.10 Spørsmål fra Transportkomiteen og Hareides svar	10

Notatet er utarbeidet av Arne Nævra (stortingsrepresentant, Transport- og kommunikasjonskomiteen), Heming Olaussen (leder av SVs EU/EØS-utvalg) og Morten Harper (utredningsleder i Nei til EU og medlem av SVs EU/EØS-utvalg)

Forsidebilde: Mads Kristiansen / Vy

Utgitt av SV juli 2020

# 1. KORTVERSJON/SAMMENDRAG

## 1.1 SV vil bruke vetoretten i EØS mot EUs fjerde jernbanepakke

Det har landsstyret i SV vedtatt. Stortingsgruppa har også varslet dette. Vetoretten er en del av EØS-avtalen og er en demokratisk sikringsbestemmelse Norge har full anledning til å benytte seg av. Likevel er den aldri brukt i de 25 år EØS-avtalen har eksistert. I denne saken er situasjonen en annen, fordi AP har sagt nei til jernbanepakka. Vi trenger imidlertid støtte fra enten KrF eller Frp for å få flertall (minst 4 representanter).

## 1.2 Hva er våre politiske krav – og retorikk?

- Det overordna kravet er å bruke vetoretten mot EUs fjerde jernbanepakke
- På kort sikt er kravet å få saka utsatt til over valget – for å la velgerne ta stilling
- Et retorisk hovedgrep er: «Regjeringa vil melde jernbanen inn i EU»
- Andre retorisk grep er å peke på at velgerne ikke vil dette – altså: «Folket sier nei til konkurranseutsetting – regjeringa overkjører folket»
- Mer direkte mot KrF: «Respekter folkeavstemminga som sa nei til EU – nå melder dere jernbanen inn i EU bakveien» (KrF har som kjent samferdselsministeren – Hareide)
- Et poeng er jernbanesikkerhet: «Å overlate styringa av norsk jernbane til EU setter passasjerenes sikkerhet på spill»
- Vedtak av EUs fjerde jernbanepakke betyr i realiteten at konkurranseutsettinga blir irreversibel – uavhengig av folkevilje, valg og Stortingets sammensetting
- Derfor: «Respekter demokratiet – nei til EUs tvangskonkurranse av jernbanen»

## 1.3 En bred allianse står sammen mot EUs fjerde jernbanepakke

Disse er samla i et organisert samarbeid. Med er blant annet Jernbaneforbundet, Lokomotivmannsforbundet, LO i Oslo, LO Stat, SV, SP, AP, Rødt og Nei til EU. Arne Nævra og Heming Olausen deltar i aksjonsplanlegginga for SV. Det er viktig at AP (v/ stortingsrepresentant Sverre Myrli) også er med.

## 1.4 Hva vil lokalpolitikarane?

I en undersøkelse blant kommunestyrerepresentantar utført av Folkevalgtbarometeret (mai 2020) på bestilling fra Norsk Jernbaneforbund er hovedfunnene disse:

- a) Nesten 7 av 10 mener at kollektivtransport bør drives av det offentlige
- b) 6 av 10 mener at vi får en dårligere jernbane ved konkurranseutsetting
- c) 7 av 10 mener det er et statlig ansvar å drive jernbane
- d) 2/3 mener konkurranseutsetting av jernbanen bør utsettes

For SVs kommunestyrerepresentantar er resultatene som følger:

100 % - 97 % - 100% - 93 %. (Hele undersøkelsen som link – se kapittel 5.)

## **1.5 SV må delta i aksjoner høsten 2020**

Det planlegges for aksjoner høsten 2020. Stortingsbehandlingen er ventet i oktober. Det er allerede klart at det blir politiske streiker, men ellers arbeides det for fullt med å lage aksjonsplaner. Det er viktig at det aksjoneres også lokalt (spesielt der det går jernbane gjennom kommunen/fylket)! Dette notatet er ment som en hjelp til å forberede høstens aksjoner. Sett temaet på dagsorden i styret. Studer notatet – pek ut en hovedansvarlig – lag en plan, som bør være klar seinest 1. september.

## **1.6 Hva kan dere – lokallag/fylkeslag – gjøre?**

Her kan det være gode erfaringer og ideer lokalt. Fra vår side vil vi spre følgende:

- Ta gjerne kontakt med fagforeninger og andre partier der det ansees mulig. Spesielt er det viktig med jernbaneforbundene og med Arbeiderpartiet – som for en gangs skyld er enig med oss i at et EU-lovverk bør stoppes. Lag felles aksjonsplaner.
- Ta gjerne i bruk det materiellet som jernbaneforbundene og/eller Nei til EU har utarbeidet – se kapittel 5
- Lag leserinnlegg der det finnes en lokalavis
- Forbered innlegg på SoMe
- Dere vil bli oppdatert fra oss sentralt i løpet av august og september
- Finn ut av hvor lokale KrFere og Frp-ere står. Er det noen av disse som kan tenkes å være enige med oss i at EU ikke skal overta styringa av norsk jernbane? Det vil være svært viktig å få disse med på laget, for å utgjøre et press på disse partiene sentralt. (Særlig viktig at fylkespartiene gjør en jobb her!)
- Tidshorisonten er kort! Saka skal ventelig opp i Stortinget i oktober – i hvert fall i løpet av høsten. Dette er både fordi EU krever det, og fordi Regjeringa ikke vil ha saka opp nærmere valget. Det innebærer på den ene sida intensiv jobbing, på den andre sida at saka ventelig er avklart i løpet av 2-3 høstmåneder, og ikke vil kreve ressurser utover dette.

**Vi håper lokal- og fylkeslag er villige til å gjøre denne innsatsen. Det er NÅ dette slaget står. Det er et slag både om hvilken samfunnsmodell vi skal ha, om demokratiet og om folkeviljen skal respekteres. Dette er en viktig og god sak for SV, som også gir muligheter til alliansebygging og partibyging.**

## 2. HVA INNEBÆRER EUs FJERDE JERNBANEPAKKE?

### 2.1 En pakke med både forordninger og direktiver fra EU

EUs fjerde jernbanepakke er en rekke nye forordninger og direktiver for jernbanesystemet i Europa. Den har en «teknisk pilar» (vedtatt i EU i mai 2016) og en «markedspilar» (vedtatt i EU i desember 2016). Til sammen er det fem rettsakter, både direktiver og forordninger:

- Forordning 2016/796 om jernbanebyrået ERA (European Union Agency for Railways)
- Direktiv 2016/797 om samtrafikkvevnen på jernbanenettet
- Direktiv 2016/798 om jernbanesikkerhet
- Forordning 2016/2338 om konkurranseutsetting av innenlands persontransport med jernbane
- Direktiv 2016/2370 om liberalisering av innenlands persontrafikk og styring av infrastruktur

I tillegg vil regjeringen innlemme rundt 20 såkalte gjennomføringsforordninger fra EU, som utdyper regelverket, i EØS-avtalen. En forordning må tas inn ordrett i norsk rett hvis den er akseptert i EØS-avtalen. Direktiver trenger ikke innføres ord for ord, så lenge bestemmelsene de fastsetter er ivaretatt. Innføringen i Norge vil kreve endringer i både lov og forskrift.

### 2.2 Jernbanebyrået ERA og sikkerheten i sporet

Den tekniske pilaren består av endringer i sikkerhetsdirektivet og samtrafikkdirektivet, samt forordningen om jernbanebyrået ERA. Den øverste sikkerhetsmyndigheten vil ikke lenger være de nasjonale jernbanetilsyn (i Norge Statens jernbanetilsyn og Jernbanedirektoratet), men EUs jernbanebyrå ERA (European Union Agency for Railways) og EU-domstolen. Dermed overføres det myndighet til EU-organer, selv om Norge ikke er medlem av EU. Overvåkingsorganet ESA i Brussel skal overfor Norge utføre de oppgavene som i EU er lagt til EU-kommisjonen.

EUs jernbanebyrå (ERA) i Lille, Frankrike, får myndighet til å treffe vedtak om godkjenning av togmateriell og tildeling av sikkerhets sertifikat for togdrift som skal foregå i ett eller flere land. Alle søknader skal gå gjennom ERAs søknadsportal, selv om de bare gjelder for et enkelt land. EU-byrået skal forhåndsgodkjenne spesifikasjoner for det felleseuropeiske togkontroll- og signalsystemet ERTMS.

Statens jernbanetilsyn blir i mindre grad enn før et sikkerhetstilsyn, og mer et markedsovervåkingsorgan. Jernbanetilsynet vil fortsatt ha innflytelse over den operasjonelle sikkerheten på norsk jernbane, men den blir begrenset og kan overprøves.

Det er jernbanebyrået ERA som legger premissene for innhold i sikkerhets sertifikatet og for hva det faktisk skal føres tilsyn med. Statens jernbanetilsyn skal påse at togselskapene følger EUs regler og de EU-utstedte sikkerhets sertifikatene. I disse sertifikatene ligger blant annet togselskapets krav til opplæring, krav som kan ligge vesentlig lavere enn nasjonal standard.

EU betrakter nasjonale krav på grunn av særlige geografiske eller sikkerhetsmessige forhold som byråkratiske hindringer for jernbaneaktører fra inn- og utland som vil etablere seg. Sikkerhetskrav som ikke ivaretar kravene om konkurranse og lik tilgang til skinnene vil som hovedregel bli avvist.

Et togselskap kan velge at sikkerhets sertifikat utstedes av Statens jernbanetilsyn istedenfor av ERA, dersom man kun driver i Norge. Man kan også be den nasjonale

sikkerhetsmyndigheten godkjenne togmateriell, hvis bruksområdet kun er jernbanenettet i bare ett medlemsland. Dette er altså en begrenset unntaksmulighet.

Statens jernbanetilsyn kan stanse driften når akutte sikkerhetsmessige hensyn krever det, men slike inngrep er av midlertidig karakter og skal straks rapporteres inn til ERA. For å stanse driften etter 3 måneder, må Statens jernbanetilsyn be ERA om å tilbakekalle sertifikatet. Togselskaper, operatører eller Statens jernbanetilsyn kan påklage avgjørelser til ERAs egen klagenemnd, som enten kan gi klageren medhold eller foreslå en voldgiftsløsning. Dersom ERA skulle overprøve Statens jernbanetilsyn, kan tilsynet begjære voldgift. Oppnås det ikke enighet eller avklaring kan saken bringes inn for EU-domstolen, som får siste ord.

Norsk jernbane er den nest sikreste i Europa, ifølge Statens jernbanetilsyn. Sammenhengen med strenge nasjonale sikkerhetskrav og omfattende opplæring av jernbanepersonell er åpenbar. Også uten å innføre EUs fjerde jernbanepakke og overføre myndighet til ERA, kan Norge selvsagt bidra med teknisk ekspertise for å utvikle sikkerheten på jernbanenettet i Europa.

Land med et mye lavere sikkerhetsnivå enn Norge kan gjennom jernbanebyrået kanskje få drahjelp til å forbedre sitt sikkerhetsarbeid. For land med et høyt sikkerhetsnivå, som Norge, innebærer harmoniseringskravene derimot fare for redusert sikkerhet. Dette mener representantene for de som kjenner norsk jernbane best; lokomotivførere, konduktører, banearbeidere, elektromontører og verkstedansatte.

### **2.3 Irreversibel konkurranseutsetting**

Markedspilaren i jernbanepakken er forordningen om konkurranseutsetting og et direktiv om liberalisering av innenlands persontrafikk og styring av infrastruktur. EU-regelverket påbyr oppsplitting og konkurranseutsetting av persontrafikken. Et flertall på Stortinget støttet i behandlingen av regjeringens jernbanereform våren 2015 innføring av konkurranse om persontogtilbudene i Norge. De første anbudene er allerede i drift. Med mindre Stortinget avviser fjerde jernbanepakke, vil denne avgjørelsen bli permanent, helt uavhengig av om Stortinget om fem eller ti år finner at erfaringene tilsier at man vil gå vekk fra konkurranseutsetting. Det er ingen angrerett for innført regelverk i EØS-avtalen.

Avtaler om offentlig kjøp av persontogtransport kan direktetildeles etter dagens regler fram til 24. desember 2023 med en varighet på inntil ti år. Senest fra 25. desember 2023 må slike avtaler tildeles etter konkurranse.

Forordningen om konkurranseutsetting tillater direktetildeling (altså uten konkurranse) i noen få tilfeller der kontraktsverdien er lav (under 1 million euro) eller transporten har lite omfang (inntil 300 000 togkilometer). Manglede interesse i markedet og hastetiltak ved fare for trafikkavbrudd (for eksempel konkurser) er andre mulige unntak.

Unntakene det åpnes for har liten praktisk betydning i Norge. Dette er ordninger som viser til ekstraordinære forhold og der konkurranse ikke er lønnsomt eller gjennomførbart. Beløps- og kilometergrensene som er satt innebærer at det er ytterst få norske togstrekninger som er aktuelle for unntak. NSB/Vy har for eksempel kjørt 31 millioner togkilometer med en kontrakt på 3,5 milliarder kroner.

I praksis betyr EUs fjerde jernbanepakke at konkurranseutsetting av alt kjøp av offentlig persontransport med tog blir obligatorisk. Gjennom konkurranseutsettingen blir NSB/Vy ribbet for eiendom og materiell slik at selskapet får mer og mer form av et bemanningsbyrå. Når staten stykker opp og bygger ned NSB/Vy som virkemiddelselskap, hvem skal staten da kunne direktetildele til?

Åpen tilgang til jernbanenettet for kommersielle aktører er ikke å styrke jernbanen. Slik har det nå vært innen godstrafikk i Norge i over ti år (etter innføring av EUs andre jernbanepakke), uten at det har gitt noen målbar gevinst i transportmengde.

## 2.4 Avgivelse av suverenitet og Grunnloven

Innføring av EUs fjerde jernbanepakke vil medføre at det overføres myndighet til EUs jernbanebyrå ERA, EU-domstolen samt EØS-tilsynet ESA. Grunnloven bygger på at myndighetsutøvelse i Norge skal ligge hos nasjonale organer, og en slik suverenitetsavståelse forutsetter derfor hjemmel i Grunnloven. Stortinget kan ikke vedta det forslaget regjeringen har lagt fram uten å bryte Grunnloven. Verken Grunnlovens § 26 (annet ledd) eller § 115 kan brukes i denne saken.

Regjeringen ønsker å bruke § 26 med den begrunnelse at myndighetsoverføringen til ERA er «lite inngripende». Dette er dårlig begrunnet og smaker av politisk manøvrering for å få et vedtak i Stortinget med alminnelig flertallsvotering. Stortingets bruk av § 26 i EØS-saker er flere ganger blitt kritisert fra fagjuridisk hold, blant annet i saken om EUs energibyrå ACER.

I motsetning til regjeringen, mener jusprofessor ved UiO Christoffer Conrad Eriksen, med forvaltningsrett, statsrett og EU/EØS-rett som spesialfelt, at den foreslåtte myndighetsoverføringen er «mer enn lite inngripende», og derfor ikke kan behandles etter Grunnlovens § 26. Eriksen har skrevet betenkningen «EUs fjerde jernbanepakke – konstitusjonelle spørsmål» (april 2020). Som eksempel på at myndighetsoverføringen til EUs jernbanebyrå i enkeltsaker kan angå brede samfunnsmessige og politiske interesser, viser professoren til jernbanebyråets myndighet til å tilbakekalle sikkerhets sertifikat. «Det ville nok vekke både politisk og samfunnsmessig oppsikt,» skriver han, «om EUs jernbanebyrå besluttet å tilbakekalle sikkerhets sertifikatet til det norske statseide togselskapet, Vygruppen AS (tidligere NSB AS). Et slik tilbakekall er neppe sannsynlig, men heller ikke umulig dersom et selskap i Vygruppen har driftsområde både i og utenfor Norge, eller dersom selskap i Vygruppen velger å søke EUs jernbanebyrå om sikkerhetsertifisering, fremfor Statens jernbanetilsyn».

Når regjeringen trekker paralleller til luftfartsbyrået EASA, avviser Eriksen at disse byråene er direkte sammenlignbare. Han forklarer dette med at «myndighetsoverføring i jernbanesektoren kan møte andre samfunnsmessige og politiske utfordringer enn myndighetsoverføring i luftfartssektoren».

Grunnlovens § 115 om suverenitetsavståelse, som krever tre fjerdedels flertall i Stortinget for å gjøre vedtak, kan heller ikke brukes for å godkjenne jernbanepakken. § 115 tillater bare myndighetsoverføring til internasjonale organer hvor Norge er medlem. Regjeringen vil overføre myndighet både til EUs jernbanebyrå og til EU-domstolen – der Norge ikke er medlem. Norge skal delta i jernbanebyrået, men uten stemmerett – og er derfor ikke gyldig medlem.

Forslaget fra regjeringen er ikke bare i strid med Grunnloven, det bryter også med det grunnleggende systemet i EØS-avtalen. EØS er bygd på to separate søyler, EU-søylen og EFTA-søylen. Dette bærende prinsippet skal sikre EFTA-statenes suverenitet. I EØS-systemet er Norge og de andre EFTA-landene underlagt egne organer som motstykker til EU-søylen, det vil si EFTA-domstolen og overvåkingsorganet ESA.

Ved lignende myndighetsoverføringer til EU har man valgt den diskutabile løsningen at EØS/EFTAs overvåkingsorgan er mellommann og den instans som norske myndigheter forholder seg til. Formelt sett er Norge dermed ikke direkte underlagt EUs organer. Men med EUs jernbanebyrå ERA foreslår regjeringen at myndighetsoverføringen skjer direkte,

uten mellomledd, og EU-domstolen skal ha siste ord ved uenigheter. Dermed har man brutt den grunnleggende forutsetningen at EØS-avtalen som system skal være forskjellig fra et EU-medlemskap.

Stortinget kan ikke godkjenne proposisjonen slik den er lagt fram fra regjeringen og samtidig etterleve Grunnloven. Det Stortinget kan gjøre, er å avvise hele proposisjonen eller sende den tilbake til regjeringen og be den legge fram et nytt forslag der myndighetsoverføringen går via EFTA/ESA, som Stortinget så kan behandle etter Grl. § 115. Et slikt nytt forslag ville ikke få det påkrevde tre fjerdedels flertall. Stortinget kan dessuten anmode Høyesterett om å vurdere hvorvidt regjeringens foreslåtte behandlingsmåte (§ 26.2) er i tråd med Grunnloven.

## **2.5 Det blir ikke stans i togtrafikken til Sverige om Norge nedlegger veto**

Norge har en avtalefestet rett til å reservere seg mot nytt EU-regelverk, også kalt vetoretten. EØS-avtalen setter rammer for eventuelle motreaksjoner fra EUs side. Det er ingen krav om begrunnelse for å bruke vetoretten. EU kan velge å godta reservasjonen uten noen bestemt motreaksjon. Hvis EU ønsker å reagere, kan EU uansett ikke iverksette straffetiltak mot Norge, men kan sette den delen av EØS-regelverket som er direkte berørt ut av kraft (suspensjon). Hensikten skal være å balansere de fordelene som Norge oppnår ved å reservere seg mot det aktuelle direktivet eller forordningen. Avtalens hoveddel og protokollene vil gjelde som før. Reglene om blant annet fri varehandel blir altså uansett ikke berørt.

Norge og Sverige har hatt grensekryssende kjøring, uten bytte av lokførere og togmateriell, siden 1991. Norge og Sverige var de første landene i Europa som gjennomførte dette på et tidspunkt da ingen av de to landene var medlemmer av EU eller EØS.

EUs fjerde jernbanepakke handler ikke om grenseoverskridende kjøring. Dette ble det tilrettelagt for allerede i jernbanepakke 1, 2 og 3 som Norge innførte i 1996, 2007 og 2009. Da fikk vi både et direktiv om grensekryssende godstog, om arbeidstid for lokførere ved grenseoverskridende kjøring og et direktiv om full liberalisering av grenseoverskridende persontrafikk.

EU-landet Finland inngikk en avtale i desember 2016 med Russland om grensekryssende togtrafikk, altså etter at fjerde jernbanepakke var vedtatt i EU. Avtalen åpner for person- og godstrafikk mellom Russland og hele EØS-området.

I sin lov- og samtykkeproposisjon presiserer regjeringen at internasjonale avtaler som RIC («Regolamento Internazionale Carrozze») og RIV («Regolamento Internazionale Veicoli») fortsatt skal være gyldige i samsvar med vilkårene i tillatelsene som er gitt. RIC inneholder regler for gjensidig bruk av passasjervogner og reisegodsvogner i internasjonal trafikk, mens RIV inneholder tilsvarende regler for gjensidig bruk av godsvogner i internasjonal trafikk. Dersom en utenlandsk tillatelsesmyndighet har gitt en slik tillatelse, er den gyldig i Norge på de angitte vilkårene.

Uavhengig av EØS og jernbanepakken omfatter Overenskomst om internasjonal jernbanetransport (COTIF) av 9. mai 1980 (Protokoll 1999) for hele Europa, Midtøsten og Maghreb. Overenskomsten gjelder som norsk lov.



### 3. POLITISK SITUASJON – HVILKE MULIGHETER FINNES?

Situasjonen i denne saka er spesiell. Først og fremst fordi AP sentralt har lagt seg på ei nei-linje til et EU-lovverk, for første gang. For øvrig er SV, SP og Rødt klare nei-partier. Også MDG har lovet velgerne å si nei til jernbanepakka. Det må som kjent 85 representanter til for å ha flertall på Stortinget.

AP = 49

SP = 19

SV = 11

Rødt = 1

MDG = 1

Dette utgjør 81 representanter. Det trengs altså at 4 representanter fra FrP og/eller KrF skal stemme sammen med oss for å få flertall. Høyre og Venstre ansees umulige å påvirke.

Siden KrF sitter i regjering (og har samferdselsministeren) sitter det nok lengst inne for noen av dem å snu. Her er trolig press nedenfra i partiet avgjørende. I blant annet Trøndelag og Oppland har KrF støttet uttalelser fra fylkesting mot jernbanepakken.

Etter at FrP gikk ut av regjering har situasjonen generelt åpna seg mer på Stortinget. FrP hadde samferdselsministeren, og har vært tydelige på at de støtter konkurranseutsetting av jernbanen, herunder EUs fjerde jernbanepakke. Imidlertid vedtok FrP i fjor at de nå skal være et nei til EU-parti, og de har også flere ledende folk som er skeptiske til EU-overstyringa som EØS representerer. Det er med andre ord et rom for å nå fram til FrP-ere via politisk begrunnelse og retorikk – spesielt demokrati-argumentet, Grunnloven og «EU overtar styringa av jernbanen». Utredninga fra professor Christoffer Conrad Eriksen er viktig i så måte (se kapittel 2.4).

Vi har erfaring fra før som tilsier at FrP sentralt er lydhøre overfor krav fra grunnplanet. Det er derfor av største viktighet om SV og andre kan få fram lokale FrP-ere som krever nasjonal kontroll over jernbanen – uavhengig av hva de ellers mener om konkurranseutsetting.

Når det gjelder KrF er det viktig at Hareide sjøl har ment (2018) at Norge i for liten grad bruker vetoretten i EØS, noe han mener ville styrka avtalens demokratiske legitimitet. KrFs 8 stortingsrepresentanter svarte samstemmig ja på dette spørsmålet om å bruke vetoretten mer i Nei til EUs kandidatundersøkelse foran stortingsvalget 2017. På tide å spørre dem igjen: Hvis ikke nå – når da?

Vi har ikke illusjoner om at det blir lett å få flertall for veto i denne saken. Men vi jobber for å skape maksimalt press. Vi tror også det er litt lettere å få et flertall for å utsette saka til over valget, dersom dette blir et sterkt folkelig krav. Uansett er dette en sak det er viktig å skape maksimalt politisk støy rundt, for å vekke opinionen og dessuten – som en bivirkning – ytterligere styrke SV foran stortingsvalget 2021.

## 4. VI VIL HOLDE DERE OPPDATERT

Som nevnt er SV godt representert i den sentrale aksjonsledelsen. Derfra vil det komme en plan, samt materiell i løpet av tidlig høst. Dette vil vi formidle ut til SV-organisasjonen.

Hvis SV bestemmer seg for å lage eget materiell, vil vi sjølsagt sørge for at også dette blir tilgjengelig. Vi vil benytte oss av SVs egne kanaler – nyhetsbrev og annet. Vi regner med at ledende SVere vil fronte kampanjen med utspill, leserinnlegg og bruk av SoMe. Dette vil også bli gjort tilgjengelig for bruk lokalt.

## 5. VIKTIGE DOKUMENTER

### 5.1 Uttalelse fra landsstyret i SV

«SV gir full støtte til de jernbaneansattes politiske streik mot EUs 4. jernbanepakke», uttalelse vedtatt av SVs landsstyremøte 28. september 2019.

[https://www.sv.no/wp-content/uploads/2019/09/vedtatt\\_SV-gir-full-st%C3%B8tte-til-de-jernbane-ansattes-politiske-streik-mot-EUs-4.-jernbanepakke-.pdf](https://www.sv.no/wp-content/uploads/2019/09/vedtatt_SV-gir-full-st%C3%B8tte-til-de-jernbane-ansattes-politiske-streik-mot-EUs-4.-jernbanepakke-.pdf)

### 5.2 Meningsmåling blant folkevalgte mai 2020

Folkevalgtbarometeret om jernbane, utført for Norsk Jernbaneforbund i mai 2020.

[Lenke kommer i en senere versjon](#)

### 5.3 Proposisjonen fra regjeringen

Regjeringen la 7. mai fram Prop. 101 LS (2019–2020). Endringer i jernbaneloven mv. (fjerde jernbanepakke) og samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-101-ls-20192020/id2701192/>

Stortingets behandling av saken: <https://stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=79686>

### 5.4 Betenkning av professor Christoffer C. Eriksen om forholdet til Grunnloven

Professor ved Institutt for offentlig rett, det juridiske fakultet ved Universitetet i Oslo, Christoffer Conrad Eriksen har på oppdrag fra Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund skrevet betenkningen «EUs fjerde jernbanepakke – konstitusjonelle spørsmål» (april 2020).

<https://neitleu.no/aktuelt/jernbaneproposisjonen-kolliderer-med-grunnloven-og-eos>

### **5.5 Nei til EUs spørsmål og svar om EUs fjerde jernbanepakke**

Finn svar på det du lurer på når det gjelder EUs fjerde jernbanepakke i denne spørsmål/svar-basen som oppdateres løpende.

<https://neitileu.no/aktuelt/sporsmal-og-svar-om-jernbanepakke-iv>

### **5.6 Nyheter om kampen mot jernbanepakken**

Norsk Lokomotivmannsforbunds temaside om EUs fjerde jernbanepakke.

<https://www.lokmann.no/category/jernbanepakke-iv/>

### **5.7 Løpeseddel med fire hovedargumenter mot EUs jernbanepakke**

Løpeseddel fra Nei til EU og Ungdom mot EU: «4 grunner til å være mot EUs 4. jernbanepakke.»

<https://neitileu.no/aktuelt/nytt-og-oppdaterert-jernbaneflygeblad>

### **5.8 Brevet fra Flytoget A/S 20.05.2020**

Som første togoperatør tar Flytoget AS bladet fra munnen og advarer Stortinget mot å implementere EUs fjerde jernbanepakke før man har fått tid og handlefrihet til å rulle ut jernbanereformen.

<https://neitileu.no/aktuelt/flytoget-ber-om-a-fa-slippe-eu-tvang-sa-lenge-som-mulig>

### **5.9 Nei til EUs kandidatundersøkelse foran stortingsvalget 2017**

Nei til EU stilte stortingskandidatene spørsmål både om de vil bruke vetoretten mot EUs fjerde jernbanepakke og om de generelt mener vetoretten bør brukes mer aktivt.

<http://apps.neitileu.no/valg2017/?i=1>

### **5.10 Spørsmål fra Transportkomiteen og Hareides svar**

Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget har sendt statsråd Hareide flere spørsmål om jernbanepakkeproposisjonen. Her er både svarene og spørsmålene.

[Lenke kommer i en senere versjon](#)