**Farlig norsk spill med EØS-avtalen**

**Norske myndigheter undergraver EFTA-pilaren i EØS. Vil Island si stopp?**

*Roy Pedersen, leder av Nei til EU i Norge*

Etter at Norges Høyesterett i mars konkluderte med at Stortinget kan vedta EUs fjerde jernbanepakke med alminnelig flertall, er det ventet at saken ferdigbehandles i løpet av mai. Høyesterett har vurdert Stortingets praksis om «lite inngripende» myndighetsoverføring og forholdet til Grunnloven. Derimot ble Høyesterett ikke spurt om, og har heller ikke vurdert, konsekvensene for EØS-avtalen av at regjeringens jernbaneforslag kjører forbi to-pilarstrukturen.

Sakens realiteter er at myndighet skal flyttes direkte til EU-organer, i strid med EØS-avtalens system der EU og EFTA-landene er to atskilte pilarer. Dette bør være urovekkende for alle nordmenn og islendinger som har sett på EØS-avtalen som et nasjonalt kompromiss og som et varig alternativ til EU-medlemskap.

Hvis jernbanepakken vedtas slik regjeringen Solberg foreslår, overføres myndighet som blant annet gjelder tilgang og sikkerhet i norske spor til EUs jernbanebyrå ERA, EU-kommisjonen og EU-domstolen. Altså EU-organer der Norge ikke har stemmerett eller ikke er representert i det hele tatt.

Forutsetningen for EØS-avtalen har hele tiden vært at avtalen skal være mellomstatlig, og ikke overnasjonal som et EU-medlemskap. Lovgivende, utøvende og dømmende myndighet skulle fortsatt være nasjonal, med noen få avtalte unntak. Suvereniteten skulle ivaretas ved at EFTA-landene – Norge, Island og Liechtenstein – og EU var to atskilte pilarer. Vedtak i EU skulle ikke ha direkte virkning i Norge. Egne organer – ESA og EFTA-domstolen – skulle stå for håndhevingen i EFTA-pilaren.

Jusprofessor Christoffer Conrad Eriksen ved Universitetet i Oslo skriver i en betenkning til Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund at myndighetsoverføringen til EU-organene «vil være et brudd med den særskilte beslutningsprosessen i EØS-avtalens to-pilarsystem» («EUs fjerde jernbanepakke – konstitusjonelle spørsmål», april 2020 [[1]](#footnote-1)). Eriksen påpeker videre at dette kan gjøre det vanskeligere å avvise krav fra EU om å overføre myndighet direkte til EU-organer i senere saker.

Som kjent er det ingen jernbane på Island, men det har prinsipiell betydning for alle partene hvis det overføres myndighet til EUs organer. Den norske regjeringen har tatt initiativ til en felles erklæring i EØS-komiteen med Island og Liechtenstein, men regjeringen har enn så lenge avvist å offentliggjøre innholdet. Island bør tenke seg godt om før de lar Norge få *carte blanche* til å omdefinere spillereglene i EØS.

Stadig flere overnasjonale EU-byråer utfordrer selve suverenitetsvernet i EØS-avtalen. Islandske politikere er med god grunn bekymret for at strukturen i EØS-avtalen bryter sammen. Utenriksminister Gudlaugur Thór Thórdarson uttrykte det slik på et møte i EØS-rådet 23. mai 2018: «Det har blitt stadig vanskeligere, når EU-lovgivning som delegerer myndighet blir inkorporert i EØS-avtalen, å finne løsninger som respekterer avtalens to-pilarstruktur. Denne utviklingen skaper stadig større uro på Island, både for parlamentarikere, forskere og innbyggere flest. Det er et spørsmål hvor mye lenger Island kan gå når det gjelder å akseptere løsninger som ikke er fullt forenlige med to-pilarstrukturen.»

Hvis Island lar seg presse av Norge til å bøye av i spørsmål som i dag ikke har direkte relevans for Island, vil dette skape en farlig presedens som setter hele EØS-konstruksjonen i spill.

Også ESAs norske president Bente Angell-Hansen advarer mot å la EU-byråene svekke to-pilarstrukturen.Etter å ha understreket ønsket om å «beskytte og fremme EØS-avtalen», uttalte hun på et møte for EFTA-ministrene 27. oktober i fjor[[2]](#footnote-2) at «tiden er inne for å se at EØS-EFTA-søylen er vel tjent med å følge to-pilarstrukturen som gjør EØS-avtalen så unik». Som erfaren diplomat nevner ikke Angell-Hansen jernbanepakken eller andre konkrete eksempler, men som hun sier: «Når en én-pilarløsning blir valgt, forsvinner muligheten til å bringe en sak inn for EFTA-domstolen». Med andre ord: når beslutningene flyttes til EU, blir EØS-organene marginalisert.

Begrunnelsen fra det norske samferdselsdepartementet for å fravike EØS-systemet er at ESA ikke har kompetanse på jernbane, og at det blir tungvint å opprette et eget EFTA-organ. Men ESA har ikke noe mer kompetanse på finanstilsyn eller energi, og likevel ble to-pilarstrukturen fulgt i disse sakene. Derfor holder ikke begrunnelsen for at jernbanepakken skal behandles annerledes.

Det Stortinget kunne gjøre for å ivareta EØS-avtalens integritet og vise Island og Liechtenstein respekt, er å be den norske regjeringen omarbeide jernbaneproposisjonen slik at myndighetsoverføringen skjer til ESA og EFTA-domstolen. Da kan man også unngå den overføringen av lovgivningsmyndighet som er foreslått til EU-kommisjonen, ved at de utfyllende reglene kommisjonen gir behandles på vanlig måte i EØS og ikke gjelder før de er godkjent i EØS-komiteen.

Opposisjonspartiene Arbeiderpartiet, Senterpartiet, SV, Rødt og MDG sier alle nei til jernbanepakken. Det er fire stemmer for lite til å hindre at regjeringen får flertall. Bekymringer fra Island kan kanskje få flere til å revurdere saken.

De eneste som tjener på en jernbanepakke som svekker EFTA-pilaren i EØS, er de som ønsker enveisbillett til EU. Og dit er det bare et mindretall blant nordmenn og islendinger som vil.

1. Christoffer Conrad EriksenEUs fjerde jernbanepakke– konstitusjonelle spørsmål  
   https://neitileu.no/aktuelt/jernbaneproposisjonen-kolliderer-med-grunnloven-og-eos/\_/attachment/download/5aba6c65-b37a-4287-be47-1ace82b63b09:ca742d755bc81df2e3f5d2f1180d556f65460d1d/BetenkningEUsFjerdeJernbanepakkeEriksen.pdf [↑](#footnote-ref-1)
2. https://www.eftasurv.int/newsroom/updates/written-statement-esa-president-bente-angell-hansen-2020-efta-ministerial-meeting [↑](#footnote-ref-2)