

EU:n liikenneinfrastruktuuri

Lisäviivästyksiä ja kustannusten nousua, mutta vahvistettu hallintokehys on valmiina tulevaa varten (tilannepäivitys tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomukseen 10/2020).



EUROOPAN
TILINTARKASTUS-
TUOMIOISTUIN

Sisällys

Kohta

01–06 | Keskeiset tiedot

01–04 | Miksi tämä aihe on tärkeä?

05–06 | Tarkastushavainnot

07–33 | Tarkempi katsaus tilintarkastustuomioistuimen huomautuksiin

07–20 | TEN-T-ydinverkon valmistumiselle asetettua vuoden 2030 määräaika ei saavuteta, ja kahden liikenteen lippulaivainfrastruktuurin kustannukset nousevat edelleen merkittävästi

09–12 | Kahden liikenteen lippulaivainfrastruktuurin kustannukset ovat nousseet edelleen merkittävästi

13–20 | Ydinverkon valmistumiselle asetettua vuoden 2030 määräaika ei saavuteta lisäviivästysten vuoksi

21–33 | Äskettäin on otettu käyttöön vahvistettu hallintokehys, mutta aiempia säännöksiä on käytetty harvoin

24 | Komissio hyödynsi säännöksiä vain kerran torjuakseen verkon valmistumiseen liittyviä viivästyksiä

25–30 | Vuoden 2024 TEN-T-asetuksessa otettiin käyttöön uusia säännöksiä, jotka koskevat komission suorittamaa verkon täytäntöönpanon valvontaa

31–33 | Suurin osa komission hyväksymistä vuonna 2020 annetuista suosituksista on pantu täytäntöön

Liitteet

Liite I – Tietoja tarkastuksesta

Liite II – Tärkeimmät vuoden 2024 TEN-T-asetuksella tehdyt muutokset

Liite III – Erityiskertomuksessa 10/2020 esitettyjen suositusten seuranta

Lyhenteet

Sanasto

Komission vastaukset

Aikataulu

Tarkastustiimi

Keskeiset tiedot

Miksi tämä aihe on tärkeä?

- 01** Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T) on Euroopan laajuisen maantie-, rautatie-, sisävesi-, meri- ja lentoliikenneverkoston selkäranka. Megahankkeet ovat suuria, usein rajat ylittäviä hankkeita, ja ne ovat keskeisessä asemassa puutteiden korjaamisen, pullonkaulojen poistamisen ja rajatylittävän liikkuvuuden helpottamisen kannalta.
- 02** Tilintarkastustuomioistuin julkaisi vuonna 2020 erityiskertomuksen¹, jossa arvioitiin komission roolia TEN-T-verkkoon liittyvissä liikenteen megahankkeissa (myös hankkeille osoitetun EU:n yhteisrahoituksen osalta). Tilintarkastustuomioistuin kutsui näitä megahankkeita 'liikenteen lippulaivainfrastruktuureiksi'. Liikenteen lippulaivainfrastruktuurien täytäntöönpano koostuu yleensä useammista pienemmistä hankkeista ja toimista, jotka kukin saavat EU:n yhteisrahoitusta. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi, että tarkastetuissa liikenteen lippulaivainfrastruktuureissa ilmeni merkittäviä viivästyksiä ja kustannusten nousua. Lisäksi jäsenvaltioiden välinen koordinointi oli heikkoa ja komission valvonta oli puutteellista. Tämän vuoksi tilintarkastustuomioistuin katsoi, että oli olemassa vakava riski sille, että vuodelle 2030 asetettua EU:n ydinliikenneverkon päätökseen saattamista koskevaa määräaikaa ei saavutettaisi. Ydinliikenneverkoksi katsotaan strategisesti tärkeimmät solmukohdat ja yhteydet, joiden valmistuminen on prioriteetti.

¹ Erityiskertomus 10/2020, EU:n liikenneinfrastruktuurit: megahankkeiden täytäntöönpanoa on nopeutettava, jotta verkostovaikutukset toteutuvat ajoissa.

- 03** Koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaa vastaan ovat vaikuttaneet merkittävällä tavalla EU:hun vuodesta 2020 alkaen. Niistä johtuvat haasteet vaikuttivat myös tarkastettuihin kahdeksaan liikenteen lippulaivainfrastruktuuriin. Lisäksi hankkeiden oli mukauduttava muuttuneeseen sääntelykehykseen. Joissakin liikenteen lippulaivainfrastruktuureissa ilmeni myös odottamattomia teknisiä haasteita, kuten tunnelien kaivamiseen liittyviä geologisia rajoitteita, jotka aiheuttivat lisäkustannuksia ja viivästyksiä.
- 04** Tämän kertomuksen tarkoituksena on tehdä tilanpäivitys tilintarkastustuomioistuimen [vuoden 2020 erityiskertomuksessa](#) esitettyjen keskeisten tietojen ja havaintojen osalta ja antaa sidosryhmille sekä suurelle yleisölle tietoa siitä, mitä kehitystä on sittemmin tapahtunut. Tilintarkastustuomioistuin on myös arvioinut, miten komissio on edistynyt sille annettujen suositusten täytäntöönpanossa. [Liitteessä I](#) esitetään tarkempia tietoja tämän tilanpäivityksen tavoitteista ja menetelmistä.

Tarkastushavainnot

- 05** Tilintarkastustuomioistuin toteaa, että [vuoden 2020 erityiskertomuksen](#) julkaisemisen jälkeen tilintarkastustuomioistuimen tarkastamien kahdeksan liikenteen lippulaivainfrastruktuurin yhteenlasketut kustannukset ovat kasvaneet entisestään. Tämä on johtunut pääasiassa kahden liikenteen lippulaivainfrastruktuurin kustannusten merkittävästä noususta, kun taas kuuden muun liikenteen lippulaivainfrastruktuurin osuus kokonaiskasvusta oli vähäinen (kahden infrastruktuurin kustannukset nousivat ja neljän infrastruktuurin kustannukset laskivat). Tilintarkastustuomioistuin havaitsi lisäviivästyksiä, jotka liittyivät viiden liikenteen lippulaivainfrastruktuurin täytäntöönpanoon. Koska liikenteen lippulaivainfrastruktuurit ovat keskeisiä liikenneyhteyksiä, EU:n ydinverkon valmistumiselle asetettua vuoden 2030 määräaika ei näin ollen saavuteta. Vuonna 2024 hyväksytyssä tarkistetussa [TEN-T-asetuksessa](#) otettiin käyttöön uusia säännöksiä, jotka koskevat komission suorittamaa verkon täytäntöönpanon valvontaa. Uusien säännösten avulla voidaan puuttua joihinkin tilintarkastustuomioistuimen aiemmassa kertomuksessa esiin tuomiin ongelmiin. On kuitenkin liian aikaista arvioida, miten niitä sovelletaan käytännössä, ja joka tapauksessa muutokset ovat merkityksellisiä lähinnä niiden hankkeiden osalta, jotka on aloitettu tilintarkastustuomioistuimen tarkastamien liikenteen lippulaivainfrastruktuurien jälkeen.
- 06** [Vuoden 2020 erityiskertomuksessa](#) esiin tuotujen puutteiden korjaamiseksi tilintarkastustuomioistuin antoi komissiolle neljä suositusta, jotka sisälsivät 12 alasuositusta. Näistä alasuosituksista komissio on pannut kokonaan tai osittain täytäntöön ne kuusi suositusta, jotka se oli tuolloin hyväksynyt. Se ei ryhtynyt mihinkään toimenpiteisiin niiden kuuden osalta, joita se ei hyväksynyt.

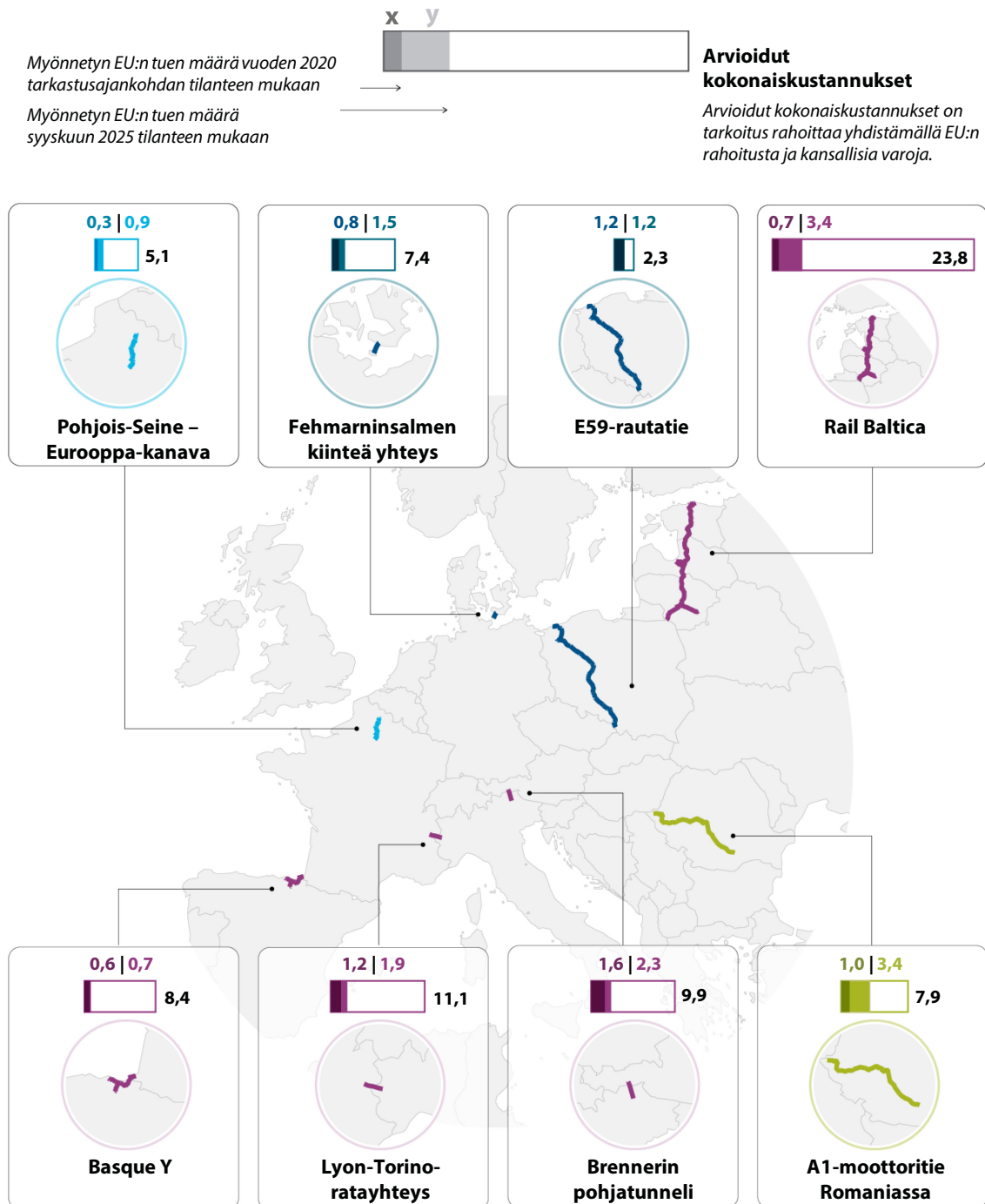
Tarkempi katsaus tilintarkastustuomioistuimen huomautuksiin

TEN-T-ydinverkon valmistumiselle asetettua vuoden 2030 määräaikaa ei saavuteta, ja kahden liikenteen lippulaivainfrastruktuurin kustannukset nousevat edelleen merkittävästi

- 07** Tilintarkastustuomioistuin on päivittänyt niiden kahdeksan lippulaivainfrastruktuurin arvioituja kokonaiskustannuksia ja EU:n yhteisrahoitusmääriä² koskevat luvut (*kaavio 1*), joita käsiteltiin [vuoden 2020 erityiskertomuksessa](#).

² Erityiskertomus 10/2020, taulukko 1.

Kaavio 1 | Kahdeksan liikenteen lippulaivainfrastruktuurin arvioidut kokonaiskustannukset ja EU:n osoittama yhteisrahoitus



Huom. Kaikki määrät ovat miljardeja euroja. Kokonaiskustannukset ovat viimeisimmät saatavilla olevat viralliset kustannusarviot. Arviot saattavat perustua eri viitevuosiin.

Liikenteen lippulaivainfrastruktuurit on kaaviossa merkitty eri väreillä liikennemuotonsa perusteella: rautatiehankkeet on merkitty violetilla värillä, sisävesiväyliin liittyvät hankkeet vaalean sinisellä ja tieliikenteeseen liittyvät vihreällä värillä. Useampaa kuin yhtä liikennemuotoa koskevat hankkeet on merkitty sinisellä värillä.

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin komissiolta, kansallisilta viranomaisilta ja hankkeen toteuttajilta saatujen tietojen perusteella.

- 08** Useimmat tarkastetuista liikenteen lippulaivainfrastruktuureista olivat saaneet lisäävustuksia (yhteensä 7,9 miljardia euroa) tilintarkastustuomioistuimen [vuoden 2020 erityiskertomuksen](#) jälkeen. EU:n yhteisrahoitusosuuden lisääminen ei ole automaattinen seuraus kunkin liikenteen lippulaivainfrastruktuurin kokonaiskustannusten kasvusta, koska EU:n yhteisrahoitusta ei osoiteta kokonaiskustannuksiin perustuvana kiinteänä prosenttiosuutena.

Kahden liikenteen lippulaivainfrastruktuurin kustannukset ovat nousseet edelleen merkittävästi

- 09** Megahankkeiden soveltamisala muuttuu usein merkittävästi hankkeiden suunnittelun ja rakennustöiden alkamisen välillä tai jopa vielä hankkeen toteuttamisvaiheessa. Tämän lisäksi myös hankkeiden odottamaton monimukaisuus sekä ennakoimattomat tapahtumat (kohta [03](#)) johtavat usein siihen, että kustannukset nousevat alkuperäisiin arvioihin verrattuna³. Tilintarkastustuomioistuin raportoi [vuoden 2020 erityiskertomuksessaan](#), että kahdeksan liikenteen lippulaivainfrastruktuurin todelliset kokonaiskustannukset (inflaatiosta puhdistettuna) kasvoivat 47 prosenttia alkuperäisiin arvioihin verrattuna⁴.
- 10** Tilintarkastustuomioistuin päivitti kustannusanalyysia marraskuussa 2025 hankkeen toteuttajilta saatujen tietojen perusteella ([taulukko 1](#)). Jotta on mahdollista vertailla lukuja [vuoden 2020 erityiskertomuksessa](#) esitettyihin lukuihin ja ottaa huomioon inflaation vaikutus koko täytöntöönpanoajalta, tilintarkastustuomioistuin on indeksoinut uudelleen kaikki kustannusarviot vuoden 2019 arvoihin ottamatta huomioon todellista maksuaikataulua. [Taulukossa 1](#) esitetyt luvut eivät näin ollen ole suoraan vertailukelpoisia [kaaviossa 1](#) esitettyjen kustannuslukujen kanssa.

³ Flyvbjerg, B., "What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview", *Project Management Journal*, 45, 2, Huhti-toukokuu 2014, s. 9.

⁴ [Erityiskertomus 10/2020](#), taulukko 3.

Taulukko 1 | Yhteenveto kunkin liikenteen lippulaivainfrastruktuurin kustannuskehityksestä (miljoonaa euroa)

Liikenteen lippulaivainfrastruktuuri	Erytyiskertomus 10/2020		Tilanne marraskuussa 2025		
	Alkuperäinen kustannusarvio (vuoden 2019 arvoina) a) ¹	Viimeisin kustannusarvio (vuoden 2019 arvoina) b)	Tarkistettu kustannusarvio (vuoden 2019 arvoina) c)	Lisäystä verrattuna erityiskertomuksen 10/2020 arvioon (prosentteina) (c/b – 1)	Lisäystä verrattuna alkuperäiseen arvioon (prosentteina) (c/a – 1)
Rail Baltica ²	4 648	7 000	18 189	+ 160 %	+ 291 %
Lyon–Torino-ratayhteys	5 203	9 630	11 828	+ 23 %	+ 127 %
Brennerin pohjatunneli	5 972	8 492	8 373	–1 %	+ 40 %
Fehmarnin-salmen kiinteä yhteys ³	5 016	7 711	7 630	–1 %	+ 52 %
Basque Y	4 675	6 500	6 888	+ 6 %	+ 47 %
Pohjois-Seine–Eurooppa-kanava	1 662	4 969	5 400	+ 9 %	+ 225 %
A1-moottoritie	7 244	7 324	6 410	– 12 %	– 11 %
E59-rautatie ⁴	2 113	2 160	1 737	– 20 %	– 18 %
Yhteensä	36 533	53 786	66 455	--	--
			Kokonaiskasvu	+ 24 %	+ 82 %

Huomautukset:

Kaikki kustannusluvut on indeksoitu uudelleen vuoden 2019 arvoihin käyttäen komission [AMECO-tietokannasta](#) saatua vuosikohtaista hintadeflaattoria.

¹ Alkuperäisellä arviolla tarkoitetaan ensimmäistä kunkin liikenteen lippulaivainfrastruktuurin osalta olemassa olevaa arviota. Infrastruktuurit ovat voineet olla laajuudeltaan erilaisia tai eri kehitysvaiheissa arviointihetkellä. Esimerkiksi Lyon-Torino-ratayhteys suunniteltiin alun perin yksiputkiseksi tunneliksi ja muutettiin kaksiputkiseksi myöhemmin. Vastaavasti Pohjois-Seine–Eurooppa-kanavan arvio laadittiin ennen toteutettavuustutkimusten tekemistä.

² Tarkistettu arvio kattaa koko liikenteen lippulaivainfrastruktuurin valmiiksi saattamisen vuoteen 2030 mennessä. Hanke on sittemmin jaettu eri vaiheisiin ([laatikko 1](#)).

³ Hankkeen toteuttaja ei ole tarkistanut kustannusarviota tilintarkastustuomioistuimen vuoden 2020 erityiskertomuksen jälkeen. Uusi arvo kuvastaa ainoastaan indeksin mukautusta.

⁴ Tilintarkastustuomioistuimen vuoden 2020 erityiskertomuksen tapaan luvut eivät sisällä Świnoujście-Szczecin-osuutta.

Lähde: Komissio, kansalliset viranomaiset ja hankkeiden toteuttajat.

- 11** Viimeisin arvio kaikkien kahdeksan liikenteen lippulaivainfrastruktuurin kokonaiskustannuksista on nyt lähes kaksinkertainen alkuperäiseen arvioon verrattuna. Kaikkien liikenteen lippulaivainfrastruktuurien osalta kustannukset ovat kasvaneet viimeisten viiden vuoden aikana (inflaatiosta puhdistettuna) 24 prosenttia. Kasvu johtuu pääasiassa seuraavien kahden liikenteen lippulaivainfrastruktuurin kustannusten merkittävästä noususta: Rail Baltica (*laatikko 1*) ja Lyon-Torino-ratayhteys.
- 12** Muiden kuuden liikenteen lippulaivainfrastruktuurin osalta kustannusarvioiden kokonaisvaihtelu on vain noin kymmenen prosenttia koko lisäkasvusta. Esimerkiksi Pohjois-Seine–Eurooppa-kanavan osalta tilintarkastustuomioistuin raportoi vuonna 2020, että hankkeen kustannukset olivat kasvaneet eniten alkuperäiseen arvioon verrattuna. Sittemmin kustannukset ovat nousseet vielä yhdeksän prosenttia. Kahdessa tapauksessa (A1-moottoritie ja E59-rautatie) viimeisimmät kustannusarvot (inflaatio huomioon ottaen) ovat itse asiassa alhaisemmat kuin alkuperäiset kustannusarvot.

Laatikko 1

Rail Baltica: kustannukset ovat yli kaksinkertaistuneet vuodesta 2020

Tilintarkastustuomioistuimen [vuoden 2020 erityiskertomuksen](#) laatimisajankohtana Rail Baltican virallinen kustannusarvio oli 5,8 miljardia euroa (vuoden 2017 hintoina). Kertomuksessa tuotiin tuolloin saatavilla olevien tietojen perusteella esiin, että kustannukset saattaisivat kasvaa entisestään; kertomuksen mukaan riskikorjatut kokonaiskustannukset olivat seitsemän miljardia euroa.

Rail Baltica -hankkeen toteuttaja teki vuonna 2024 uuden analyysin ja totesi, että liikenteen lippulaivainfrastruktuurin arvioidut kokonaiskustannukset olivat nousseet 23,8 miljardiin euroon vuoden 2023 hintoina. Tärkeimmät analyysissä yksilöidyt syyt olivat se, että arviot eivät olleet tarpeeksi kehittyneitä tai yksityiskohtaisia (tämä selitti noin puolet kustannusten noususta) ja että hankkeiden laajuudessa ja suunnittelussa tapahtui muutoksia. Tämä analyysi vahvistettiin suurelta osin kolmen Baltian maan kansallisten tarkastuselinten yhteisessä tarkastuskertomuksessa⁵.

On tärkeää panna merkille, että hankkeen toteuttaja korosti riskiä siitä, ettei uusi arvio ole vielä täysin tarkka, koska kehittyneet suunnittelututkimukset (joihin arvio perustui) kattavat vain kolmanneksen kokonaisuudesta. Aikataulun osalta hankekumppanit päättivät jakaa liikenteen lippulaivainfrastruktuurin kahteen vaiheeseen: ensimmäisessä vaiheessa on kyse vain yksiraiteisesta rautatietä, jonka kokonaiskustannukset ovat 15,3 miljardia euroa ja joka on määrä saada valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. Toinen vaihe koskee kattavampaa rautatietä, jolle ei ole asetettu tarkkaa aikataulua. Koska töiden aikataulua on pidennetty, on todennäköistä, että toisen vaiheen päätyttyä liikenteen lippulaivainfrastruktuurin kustannukset ovat yli 23,8 miljardia euroa.

⁵ Viron valtiontalouden tarkastusvirasto, Latvian valtion tilintarkastusvirasto, Liettuan valtiontalouden tarkastusvirasto: ["Review on the Rail Baltica project"](#), Yhteistarkastus Tallinna, Riika, Vilna, 11. kesäkuuta 2024.

Ydinverkon valmistumiselle asetettua vuoden 2030 määräaikaa ei saavuteta lisäviivästysten vuoksi

- 13** Megahankkeille on usein ominaista, että niiden täytäntöönpanoon kuluu paljon aikaa ja hankkeet saattavat viivästyä alun perin suunniteltuun nähden⁶. Myös ulkoiset tekijät vaikuttavat hankkeisiin, kuten kohdassa **03** kuvataan. Tilintarkastustuomioistuin raportoi [vuoden 2020 erityiskertomuksessaan](#), että kaikki kahdeksan tarkastettua liikenteen lippulaivainfrastruktuuria olivat viivästyneet keskimäärin 11 vuotta⁷. Tilintarkastustuomioistuin päivitti tämän analyysin marraskuussa 2025 ja havaitsi uusia viivästyksiä ([taulukko 2](#)).

⁶ Flyvbjerg, B., *aiemmin mainittu teos*, s. 9–11.

⁷ Erityiskertomus 10/2020, kohta 53 ja kuva 5.

Taulukko 2 | Liikenteen lippulaivainfrastruktuurien viivästykset

Liikenteen lippulaivainfrastruktuuri	Alkuperäiset suunnitelmat ¹		Erityiskertomus 10/2020	Tilanne marraskuussa 2025		
	Täytäntöönpanoaikataulu (vuotta)	Arvioitu käyttönottovuosi	Arvioitu käyttönottovuosi	Päivitetty arvioitu käyttönottovuosi	Viive erityiskertomukseen 10/2020 verrattuna (vuotta)	Viive alkuperäisiin suunnitelmiin verrattuna (vuotta)
Lyon–Torino-ratayhteys	7	2015	2030	2033	3	18
Brennerin pohjatunneli	9	2016	2028	2032	4	16
Fehmar-ninsalmen kiinteä yhteys	10	2018	2028	2029	1	11
Basque Y	4	2010	2023	2030 ²	7	20
Pohjois-Seine–Eurooppakanava	10	2010	2028	2032	4	22
Keskiarvo					4	17
Rail Baltica	10	2026	2030	- ³	kyllä	> 4
E59-rautatie	<i>vaihtelee eri osuuksilla</i>			-	-	-
A1-moottoritie	<i>vaihtelee eri osuuksilla</i>			2029	-	-

Huomautukset:

Koska E59-rautatien ja A1-moottoritien täytäntöönpanoaikataulut vaihtelevat eri osuuksilla, tilintarkastustuomioistuin ei laskenut viivästyksiä liikenteen lippulaivainfrastruktuurien tasolla.

- ¹ Alkuperäisellä arviolla tarkoitetaan ensimmäistä kunkin liikenteen lippulaivainfrastruktuurin osalta olemassa olevaa arviota. Infrastruktuurit ovat voineet olla laajuudeltaan erilaisia tai eri kehitysvaiheessa arviointihetkellä. Esimerkiksi Pohjois-Seine–Eurooppakanavan alkuperäinen arvioitu aloitusvuosi määritettiin ennen toteutettavuustutkimusten tekemistä.
- ² Komissio on ilmoittanut tilintarkastustuomioistuimelle, että hanke valmistuu todennäköisesti vuonna 2030, mutta hankkeen toteuttajilta saatujen tietojen mukaan hanke saadaan valmiiksi vuonna 2035.
- ³ Koko liikenteen lippulaivainfrastruktuuria koskevaa arvioitua aloitusvuotta ei ole saatavilla. Liikenteen lippulaivainfrastruktuurin ensimmäisen vaiheen arvioidaan avattavan käyttöön vuonna 2030.

Lähde: Komissio, kansalliset viranomaiset ja hankkeen toteuttajat.

- 14** Tilintarkastustuomioistuimen analyysi osoittaa, että ne viisi liikenteen lippulaivainfrastruktuuria, joista tilintarkastustuomioistuin pystyi hankkimaan vaaditut tiedot, viivästyivät keskimäärin neljä vuotta enemmän verrattuna tilintarkastustuomioistuimen [vuoden 2020 erityiskertomuksen](#) antamisajankohtana esitettyyn tilanteeseen. Näin ollen näiden viiden liikenteen lippulaivainfrastruktuurin osalta keskimääräinen viivästys oli 17 vuotta alkuperäiseen aikatauluun verrattuna.
- 15** Rail Baltican osalta aiemmin ilmoitettu viivästys tulee todennäköisesti olemaan vieläkin pidempi, koska marraskuussa 2025 julkaistujen viimeisimpien ennusteiden mukaan vain hankkeen ensimmäinen vaihe saadaan päätökseen vuoteen 2030 mennessä. Tilintarkastustuomioistuin ei kuitenkaan pystynyt kvantifioimaan tätä lisäviivästystä, koska toisella vaiheella ei ole täytäntöönpanoaikataulua ([laatikko 1](#)). Vastaavasti E59-rautatien osalta ei ollut saatavilla tämän tilannepäivityksen ajankohtana tietoja siitä, milloin liikenteen lippulaivainfrastruktuuri saadaan kokonaisuudessaan valmiiksi.
- 16** Täytäntöönpanon viivästykset voivat vaikuttaa itse liikenteen lippulaivainfrastruktuurien toimintaan sekä EU:n liikenneverkkoon. Tilintarkastustuomioistuin päivitti verkon todennäköistä täytäntöönpanotilannetta koskevaa riskinarviointiaan⁸ ottaen huomioon kunkin lippulaivainfrastruktuurin arvioidut valmistumispäivät. Tilintarkastustuomioistuin tutki, ovatko liikenteen lippulaivainfrastruktuurit todennäköisesti kaikilta osin käytössä vuoteen 2030 mennessä ja ajantasaistetaanko myös niiden liityntäyhteyksiä ja yhteysinfrastruktuureja samaan ajankohtaan mennessä, jotta voidaan taata täysimääräiset verkkovaikutukset. Lisäksi tilintarkastustuomioistuin arvioi, onko todennäköistä, että tavaraliikenneeratoja koskevat vuoden 2013 TEN-T-vaatimukset täyttyvät näillä osuuksilla vuoteen 2030 mennessä ([kaavio 2](#)).

⁸ Erityiskertomus 10/2020, taulukko 2.

Kaavio 2 | Liikenteen lippulaivainfrastruktuurien täytäntöönpanon todennäköinen tilanne vuoteen 2030 mennessä

Arvio marraskuun 2025 tilanteen mukaan

	Liikenteen lippulaivainfrastruktuuri kaikilta osin käytössä v. 2030 mennessä		Liikenteen lippulaivainfrastruktuuri ja yhteysinfrastruktuuri kaikilta osin käytössä v. 2030 mennessä		Rautateiden tavaraliikennettä koskevat TEN-T-vaatimukset täyttyvät v. 2030 mennessä (myös yhteysinfrastruktuurin osalta)	
	Eryityskertomus 2020	V. 2025 Tilannekatsaus	Eryityskertomus 2020	V. 2025 Tilannekatsaus	Eryityskertomus 2020	V. 2025 Tilannekatsaus
Rail Baltica						
Lyon-Torino-ratayhteys						
Brennerin pohjatunneli						
Fehmarninsalmen kiinteä yhteys						
Basque Y						
Pohjois-Seine – Eurooppa-kanava					ei sovellettavissa	
E59-rautatie						
A1-moottoritie Romaniassa					ei sovellettavissa	

¹ Tilintarkastustuomioistuin arvioi, että todennäköisyys on vähäinen Ranskassa sijaitsevan infrastruktuurin osuuden osalta ja kohtalainen Italian osuuden osalta.

² Tilintarkastustuomioistuin arvioi, että todennäköisyys on vähäinen Italiassa sijaitsevan infrastruktuurin osuuden osalta, kohtalainen Saksan osuuden osalta ja suuri Itävallan osuuden osalta.

³ Tilintarkastustuomioistuin arvioi, että todennäköisyys on vähäinen Saksassa sijaitsevan infrastruktuurin osuuden osalta ja suuri Tanskan osuuden osalta. Tilintarkastustuomioistuin pitäytyy tässä arviossa tilanpäivityksen yhteydessä.

⁴ Tilintarkastustuomioistuin arvioi, että todennäköisyys on vähäinen Saksassa sijaitsevalla infrastruktuurin osuuden osalta ja suuri Tanskan osuuden osalta. Tilintarkastustuomioistuin pitäytyy tässä arviossa tilanpäivityksen yhteydessä.

⁵ Komissio on ilmoittanut tilintarkastustuomioistuimelle, että hanke valmistuu todennäköisesti vuonna 2030, mutta hankkeen toteuttajilta saatujen tietojen perusteella hanke saadaan valmiiksi vasta vuonna 2035.

⁶ Tilintarkastustuomioistuin arvioi, että todennäköisyys on kohtalainen Ranskassa sijaitsevan infrastruktuurin osuuden osalta ja suuri Espanjan osuuden osalta.

Huom. TEN-T-vaatimuksia ovat muun muassa sähköistäminen, vähintään 22,5 tonnin akselikuormitus, 100 km/h vähimmäisnopeus, vähintään 740 m:n junapituus, 1 435 mm:n raideleveys ja Euroopan raideliikenteen hallintajärjestelmän käyttö.

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin komissiolta, kansallisilta viranomaisilta ja hankkeen toteuttajilta saatujen tietojen perusteella.

- 17** Useimpien liikenteen lippulaivainfrastruktuurien osalta tilanne oli huonontunut verrattuna ajankohtaan, jolloin tilintarkastustuomioistuin laati aiempaa erityiskertomustaan. Kolmen liikenteen lippulaivainfrastruktuurin osalta (Brennerin pohjatunneli, Lyon–Torino-ratayhteys ja Pohjois-Seine–Eurooppa-kanava) virallinen arvioitu valmistumisajankohta on vuoden 2030 jälkeen, mikä tarkoittaa, että EU:n TEN-T-ydinverkon valmistumiselle asetettua vuoden 2030 määräaikaa ei noudateta. Vuonna 2020 Rail Baltican odotettiin valmistuvan kokonaisuudessaan vuoteen 2030 mennessä; nyt tällä liikenteen lippulaivainfrastruktuurilla ei ole täysimääräistä valmistumista koskevaa täytäntöönpanoaikataulua (kohta 15). Yhden liikenteen lippulaivainfrastruktuurin osalta (A1-moottoritie Romaniassa) tilanne on sen sijaan päinvastainen: moottoritien kaikkien osuuskien on määrä olla avattu käyttöön ennen vuotta 2030.
- 18** Kun otetaan huomioon kaikki liikenteen lippulaivainfrastruktuurit ja niiden liitäntäinfrastruktuurit kokonaisuutena, tilintarkastustuomioistuin katsoo edelleen vuonna 2020 tekemänsä yleisen johtopäätöksen mukaisesti, että useimmat tarkastetut liikenteen lippulaivainfrastruktuurit eivät todennäköisesti ole kaikilta osin käytössä vuoteen 2030 mennessä. Useimmat liikenteen lippulaivainfrastruktuurit kärsivät myös lisäviivästyksistä, jotka liittyvät tilintarkastustuomioistuimen edellisen tarkastuksen aikaan voimassa olleeseen vuoden 2013 TEN-T-asetukseen sisältyvien rautateiden tavaraliikennettä koskevien vaatimusten noudattamiseen.
- 19** Lisäksi tilintarkastustuomioistuin totesi [vuoden 2020 erityiskertomuksessaan](#), että suunnitteluun ja täytäntöönpanoon liittyvät viivästykset voivat aiheuttaa lisäkustannuksia. Näin tapahtui Fehmarninsalmen kiinteän yhteyden tapauksessa: Tanskan viranomaisten hankkeen toteuttajan kanssa allekirjoittama sopimus mahdollisti sen, että hankkeen toteuttaja voi vaatia tiettyjä sopimusperusteisia maksuja (kuten konsortioiden toimintakustannuksia tai materiaalihintojen muutoksia), jos töiden aloittaminen viivästyy lupien puuttumisen vuoksi. Tapahtuneen viivästyksen vuoksi kyseistä sopimuslauseketta sovellettiin, jotta vältettiin tarve purkaa sopimukset ja käynnistää tarjouskilpailumenettely uusien sopimusten tekemiseksi. Hankkeen toteuttaja ilmoitti tuolloin tilintarkastustuomioistuimelle aikeestaan pyytää EU:ta osarahoittamaan näitä maksuja⁹.
- 20** Tämän tilannepäivityksen ajankohtana komissio ilmoitti tilintarkastustuomioistuimelle, että hankkeen toteuttaja oli sittemmin esittänyt korvauspyynnön, johon sisältyi myös kyseisen tyyppisiä kustannuksia, ja että CINEA (EU:n avustuksen hallinnoinnista vastaava toimeenpanovirasto) oli hyväksynyt sen. EU:n talousarviosta on tähän mennessä rahoitettu töiden viivästyisestä aiheutuvia kustannuksia 14,8 miljoonalla eurolla.

⁹ Erityiskertomus 10/2020, kohta 44.

Äskettäin on otettu käyttöön vahvistettu hallintokehys, mutta aiempia säännöksiä on käytetty harvoin

- 21** Tilintarkastustuomioistuin korosti [vuoden 2020 erityiskertomuksessaan](#), että komissiolla on käytettävissään vain rajallisesti oikeudellisia välineitä, joiden avulla se voi reagoida EU:n ydinliikenneverkon täytäntöönpanoa koskeviin viivästyksiin. Tilintarkastustuomioistuin huomautti myös, että komissio ei ollut vielä hyödyntänyt käytettävissä olevia välineitään, kuten [vuoden 2013 TEN-T-asetuksen](#)¹⁰ 56 artiklaa. Lisäksi tilintarkastustuomioistuin antoi komissiolle suosituksia, joilla pyrittiin parantamaan megahankkeisiin tarkoitetun EU:n yhteisrahoitukseen liittyvää varainhoitoa.
- 22** [TEN-T-asetusta](#) tarkistettiin merkittävästi vuonna 2024. Tarkistuksen yhteydessä otettiin käyttöön uudet tavoitteet, päätökseen saattamista koskevat määräajat sekä säännökset, joiden avulla komissio voi valvoa verkon täytäntöönpanoa (ks. [liite II](#), jossa esitetään tärkeimmät muutokset edelliseen versioon verrattuna).
- 23** Tätä tilannepäivitystä laatiessaan tilintarkastustuomioistuin tutki,
- o onko komissio hyödyntänyt 56 artiklan mukaista menettelyä vuoden 2020 jälkeen
 - o onko [vuoden 2024 TEN-T-asetuksen](#) uusilla tai muutetuilla säännöksillä mahdollista puuttua kahteen tekijään, jotka tilintarkastustuomioistuimen [vuoden 2020 erityiskertomuksen](#) mukaan aiheuttavat eniten viivästyksiä eli i) monimutkaiseen rajatylittävään koordinointiin ja ii) jäsenvaltioiden lupamenettelyihin
 - o onko komissio pannut tilintarkastustuomioistuimen vuoden 2020 suositukset täytäntöön.

¹⁰ Erityiskertomus 10/2020, kohta 26.

Komissio hyödynsi säännöksiä vain kerran torjuakseen verkon valmistumiseen liittyviä viivästyksiä

24 Vuoden 2013 TEN-T-asetuksen 56 artiklan mukaan, jos ydinverkon päätökseen saattaminen viivästyy huomattavasti, komissio voi pyytää jäsenvaltioita esittämään syyt viivästykselle. Sen jälkeen komissio käynnistää kuulemisen ratkaistakseen viivästyksen aiheuttaneen ongelman. Tilintarkastustuomioistuin totesi [vuoden 2020 erityiskertomuksessaan](#), että komissio ei ollut koskaan soveltanut tätä säännöstä¹¹. Kaikkien niiden tarkastukseen valittujen liikenteen lippulaivainfrastruktuurien täytäntöönpanossa, joiden osalta tilintarkastustuomioistuin oli saanut aikatauluarvioita, oli ilmennyt lisäviivästyksiä (kohta [13](#) ja [taulukko 2](#)). Kolmen osalta on jo selvää, että ne voidaan ottaa käyttöön vasta vuoden 2030 määräajan jälkeen. Komissio kuitenkin ilmoitti tilintarkastustuomioistuimelle, että 56 artiklan mukaista menettelyä ei ollut käynnistetty ainoakaan tämän tilanpäivityksen kattamien liikenteen lippulaivainfrastruktuurien osalta. Kaiken kaikkiaan komissio on käyttänyt tätä menettelyä tilintarkastustuomioistuimen [vuoden 2020 erityiskertomuksen](#) julkaisemisen jälkeen vain kerran erään Ranskassa toteutetun megahankkeen osalta.

Vuoden 2024 TEN-T-asetuksessa otettiin käyttöön uusia säännöksiä, jotka koskevat komission suorittamaa verkon täytäntöönpanon valvontaa

25 Vuoden 2024 TEN-T-asetuksessa otettiin käyttöön uusia vaatimuksia ja säännöksiä, joiden avulla komissio voi valvoa, että jäsenvaltiot saattavat liikenneverkon päätökseen ([liite II](#)). Tilintarkastustuomioistuin katsoo, että tämä on (vuonna 2021 hyväksytyyn [lupamenettelyjen yksinkertaistamista koskevan direktiivin](#) lisäksi) mahdollinen keino torjua paremmin tilintarkastustuomioistuimen [vuoden 2020 erityiskertomuksessa](#) yksilöityjä kahta keskeisintä viivästyksiä aiheuttavaa tekijää (kohta [23](#)). Näiden säännösten tehokkuus riippuu kuitenkin viime kädessä siitä, käyttäkö komissio niitä aktiivisesti ja noudattavatko jäsenvaltiot niitä. Kyseiset säännökset ovat joka tapauksessa enimmäkseen merkityksellisiä suunnitteluvaiheessa olevien hankkeiden kannalta, joten niillä on vain vähäinen vaikutus tilintarkastustuomioistuimen otokseen sisältyvien hankkeiden osalta.

¹¹ Erityiskertomus 10/2020, kohta 26.

- 26** Vuoden 2024 TEN-T-asetus vahvistaa hallintokehystä rajatylittävään koordinointiin liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi. Ydinverkkokäytävien ja rautateiden tavaraliikennekäytävien yhdistäminen eurooppalaisiin liikennekäytäviin todennäköisesti painottaa enemmän toiminnallisia näkökohtia suunnitteluprosessissa. Myös eurooppalaisten koordinaattoreiden roolia on vahvistettu. Koordinaattoreiden tehtävänä on tukea komissiota sen valvoessa, että jäsenvaltiot toteuttavat ydinverkon, ja heitä kuullaan nyt virallisesti, kun myönnetään EU:n yhteisrahoitusta infrastruktuurihankkeisiin kyseisellä käytävällä.
- 27** Uudella asetuksella laajennettiin komission täytäntöönpanosäädösten soveltamisalaa. Nämä säädökset ovat jäsenvaltioille osoitettuja sitovia oikeudellisia asiakirjoja, ja niihin sisältyy yksittäisten hankkeiden aikataulua ja hallinnointia koskevia säännöksiä. Tilintarkastustuomioistuin totesi jo vuoden 2020 erityiskertomuksessaan, että täytäntöönpanosäädökset ovat hyödyllinen väline, jonka avulla komissio voi vahvistaa ydinverkon valmiiksi saattamisen valvontaa¹². Aiemman oikeudellisen kehyksen puitteissa tällaisia säädöksiä voitiin antaa ainoastaan sellaisten hankkeiden osalta, joilla on rajatylittävä ulottuvuus. Nyt täytäntöönpanosäädökset kattavat kuitenkin kokonaiset liikennekäytävät, ja niissä voidaan tarpeen mukaan keskittyä ydinverkon osuuksiin tai hankkeisiin.
- 28** Lisäksi vuoden 2024 TEN-T-asetuksessa asetetaan jäsenvaltioille uusi oikeudellinen velvoite mukauttaa kansalliset liikennesuunnitelmat EU:n painopisteisiin. Kansallisissa liikennesuunnitelmissa on otettava huomioon eurooppalaisten koordinaattoreiden työsuunnitelmat ja kaikki hyväksytyt täytäntöönpanosäädökset. Jäsenvaltioiden on toimitettava nämä suunnitelmat komissiolle, joka antaa virallisen – muttei kuitenkaan sitovan – lausunnon.
- 29** Vaikka vuoden 2024 TEN-T-asetus ei sisällä säännöksiä, joilla parannettaisiin lupamenettelyjä, se pohjautuu vuonna 2021 annettuun EU:n direktiiviin lupamenettelyjen yhdenmukaistamistoimenpiteistä. Direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltiot vähentävät EU:n ydinverkon keskeisillä osuuksilla toteutettavien hankkeiden lupaprosessien hallinnollista rasitetta. Jäsenvaltioiden on siten nimettävä keskitetty yhteyspiste hankkeiden toteuttajille, yksinkertaistettava menettelyjä ja vahvistettava enimmäisaika päätöksen tekemiselle (joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta). Rajatylittävien lupamenettelyjen osalta eurooppalaisilla koordinaattoreilla on oikeus saada tietoa menettelystä ja pyytää edistymisraportteja, jos viivästyksiä ilmenee.

¹² Erityiskertomus 10/2020, kohdat 75–78.

- 30** Direktiivin vaikutus riippuu kuitenkin suurelta osin siitä, saatetaanko direktiivi asianmukaisesti ja oikea-aikaisesti osaksi kansallista lainsäädäntöä. Tämän tilanpäivityksen ajankohtaan mennessä komissio oli käynnistänyt viiden jäsenvaltion kanssa rikkomusmenettelyt, jotka liittyivät direktiivin saattamiseen osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Suurin osa komission hyväksymistä vuonna 2020 annetuista suosituksista on pantu täytäntöön

- 31** Tilintarkastustuomioistuin antoi [vuoden 2020 erityiskertomuksessaan](#) 12 alasuositusta, jotka koskivat liikenteen lippulaivainfrastruktuurien investointien pitkän aikavälin suunnittelua, hallinnointia ja valvonnan vahvistamista. Komissio hyväksyi kokonaan tai osittain kuusi näistä alasuosituksista.
- 32** Tilintarkastustuomioistuin on jo raportoinut [varainhoitovuotta 2023 koskevan vuosikertomuksensa kolmannessa luvussa](#) komission hyväksymien alasuositusten edistymisestä ja oikea-aikaisuudesta. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi, että neljä alasuositusta oli pantu täytäntöön ajoissa, joko kokonaan tai olennaisilta osin. Kahden muun alasuosituksen täytäntöönpano viivästyi, joten ne oli saatettu päätökseen vain osittain. Jäljelle jääneiden kuuden alasuosituksen osalta, joita komissio ei ollut hyväksynyt, ei ole toteutettu mitään kehitys- tai jatkotoimia.
- 33** Tilintarkastustuomioistuin on havainnut varainhoitovuoden 2023 vuosikertomuksen julkaisemisen jälkeen, että täytäntöönpanopäätösvälineen kehittämistä koskevan alasuosituksen täytäntöönpano on edistynyt jonkin verran (4a): komissio on antanut uusia tai päivittänyt olemassa olevia säädöksiä, joilla on merkitystä Pohjois-Seine–Eurooppa-kanava-, Rail Baltica- ja Lyon-Torino-ratayhteys-lippulaivainfrastruktuurien kannalta ([liite III](#)).

Tilintarkastustuomioistuimen II jaosto on tilintarkastustuomioistuimen jäsenen Annemie Turtelboomin johdolla hyväksynyt tämän kertomuksen Luxemburgissa 3. joulukuuta 2025 pitämässään kokouksessa.

Tilintarkastustuomioistuimen puolesta



Tony Murphy
presidentti

Liitteet

Liite I – Tietoja tarkastuksesta

- 01** Tilintarkastustuomioistuin julkaisi vuonna 2020 [erityiskertomuksen](#), jossa arvioitiin komission roolia EU:n yhteisrahoittamien rajatylittävien liikenteen megahankkeiden suunnittelun ja tehokkuuden varmistamisessa (tilintarkastustuomioistuin kutsuu näitä hankkeita liikenteen lippulaivainfrastruktuureiksi). Tilintarkastustuomioistuin valitsi otokseensa kahdeksan liikenteen lippulaivainfrastruktuuria, jotka ovat ratkaisevan tärkeitä vuodelle 2030 asetetun EU:n ydinliikenneverkon valmiiksi saattamista koskevan tavoitteen kannalta.
- 02** Tilintarkastustuomioistuin totesi kyseisessä tarkastuksessa, että verkko ei todennäköisesti toimi täydellä kapasiteetilla vuoteen 2030 mennessä, koska kuusi kahdeksasta liikenteen lippulaivainfrastruktuurista liityntäyhteyksineen ja yhteysinfrastruktuureineen ei todennäköisesti kykene toimimaan täydellä kapasiteetillaan asetettuun määräaikaan mennessä. Tähän oli useita syitä:
- o kansalliset painopisteet ja hallinnolliset menettelyt vaihtelivat suuresti jäsenvaltioittain, mikä hidasti rajatylittävien yhteyksien edistymistä. Komissiolla oli vain rajalliset oikeudelliset välineet sovittujen sitoumusten täytäntöönpanemiseksi, eikä se ollut hyödyntänyt niitä täysimääräisesti.
 - o suunnittelun laadussa oli parannettavaa: liikenne-ennusteet olivat usein liian optimistisia tai niitä koordinoitiin huonosti yli rajojen. Jäsenvaltiot eivät hyödyntäneet kustannus-hyötyanalyysijä vaikuttavalla tavalla koko hanketta koskevana päätöksentekovälineenä, mikä heikensi avoimuutta ja luotettavuutta.

- o täytäntöönpano oli tehotonta, ja liikenteen lippulaivainfrastruktuurien keskimääräinen rakennusaika oli 15 vuotta. Täytäntöönpanoa leimasivat myös suuret kustannusten ylitykset ja pitkät viivästykset alkuperäisiin aikatauluihin verrattuna.
- o komissio on valvonut etäältä jäsenvaltioiden ydinverkkokäytävien valmiiksi saattamista ja keskittynyt tällöin suurelta osin tuotoksiin tulosten tai pitkän aikavälin kestävyuden sijaan. Vaikka täytäntöönpanopäätösten tuolloinen käyttöönotto oli myönteinen edistysaskel, näiden välineiden soveltamisala ja täytäntöönpanokelpoisuus olivat edelleen liian rajalliset, jotta niiden avulla olisi voitu varmistaa verkon valmistuminen ajoissa.

03 Esiin tuotujen puutteiden korjaamiseksi tilintarkastustuomioistuin antoi komissiolle neljä suositusta, jotka sisälsivät 12 alasuositusta (*liite III*).

04 Tilintarkastustuomioistuin julkaisi vuonna 2021 [katsauksen](#), jossa verrattiin megahankkeiden toteuttamista koskevaa EU:n kehystä muiden maiden vastaaviin kehyksiin. Samassa yhteydessä tilintarkastustuomioistuin vertasi kuutta liikenteen lippulaivainfrastruktuuria kahdeksasta talousarvion ja aikataulun ylitysten osalta useisiin satoihin maailmanlaajuisesti toteutettuihin liikennehankkeisiin. Tilintarkastustuomioistuin totesi, että useimmissa hankkeissa tosiasiallisten kustannusten poikkeama suhteessa arvioituun määrärahatarpeeseen oli pienempi kuin maailmanlaajuinen keskiarvo. Suurimmassa osassa näistä kuudesta hankkeista viivästykset olivat kuitenkin keskimäärin pidempiä kuin muualla maailmassa toteutetuissa vertailukelpoisissa hankkeissa.

05 Tässä kertomuksessa esitetään tilannepäivitys siitä, mitä kehitystä on tapahtunut tilintarkastustuomioistuimen [vuoden 2020 erityiskertomuksessa](#) esitettyjen keskeisen osatekijöiden osalta kertomuksen julkaisemisen ja marraskuun 2025 välisenä aikana. Tilintarkastustuomioistuin keskittyy pääasiassa kahdeksan liikenteen lippulaivainfrastruktuurin kustannus- ja aikataulumuutoksiin sekä komission rooliin liikenteen lippulaivainfrastruktuurien valvonnassa. Myös muissa TEN-T-ydinverkon megahankkeissa tapahtunut kehitys on otettu tarvittaessa huomioon. Tarkastajat tutkivat myös sitä, miten [vuonna 2024 tarkistetun TEN-T-asetuksen](#) avulla voitaisiin edistää [vuoden 2020 erityiskertomuksessa](#) yksilöityjen ongelmien käsittelyä.

- 06** Mitä tulee verkon täytäntöönpanoon rautateiden tavaraliikenteen TEN-T-vaatimusten osalta, on huomattava, että tilintarkastustuomioistuimen päivitetty arvio liittyy edelleen [vuoden 2013 TEN-T-asetuksen](#) vaatimuksiin. Tilintarkastustuomioistuimen [vuoden 2020 erityiskertomuksen](#) julkaisemisen jälkeen on tullut voimaan tarkistettu TEN-T-asetus (kohta **22**), joka sisältää päivitettyt ydinverkkoa koskevat tekniset vaatimukset ([liite II](#)). Tätä tilannepäivitystä varten tilintarkastustuomioistuin ei arvioinut näiden uusien vaatimusten vaikutusta, koska ne eivät kuuluneet alkuperäisen tarkastuksen kattamaan alaan.
- 07** Tämä tilannepäivitys perustuu asiakirjatarkastukseen, joka on toimitettu komission, kansallisten viranomaisten ja liikenteen lippulaivainfrastruktuureista Espanjassa, Puolassa ja Romaniassa vastaavien hankkeiden toteuttajien toimittamien tietojen pohjalta. Lisäksi tarkastajat analysoivat julkisesti saatavilla olevat tiedot. Tilintarkastustuomioistuin ei tehnyt tarkastuskäyntejä paikan päälle eikä haastatellut hankeviranomaisia tai sidosryhmiä. [Tarkastusmenetelmät](#) ovat [ylimpien tarkastuselinten kansainvälisen järjestön \(INTOSAI\)](#) laatimien kansainvälisten tilintarkastusstandardien mukaisia.
- 08** Tilintarkastustuomioistuin tutki uudelleen kaikkien vuoden 2020 erityiskertomuksessa esitettyjen suositusten täytäntöönpanotason, jotta se pystyi määrittämään, oliko komission toimissa ja toimenpiteissä tapahtunut muutoksia. Hyväksytyjen suositusten osalta tilintarkastustuomioistuin arvioi, oliko suositusten täytäntöönpanossa tapahtunut muutoksia sen jälkeen, kun niihin kohdistettiin edellisen kerran seuranta vuonna 2024 [varainhoitovuoden 2023 vuosikertomuksen](#) yhteydessä.
- 09** Tilintarkastustuomioistuin sovelsi samaa menetelmää kuin vuoden 2020 tarkastuksessa tulosten vertailukelpoisuuden varmistamiseksi. Tilintarkastustuomioistuin yksilöi selkeästi ne harvat tapaukset, joiden osalta oli sovellettava erilaista menetelmää.
















Liite II – Tärkeimmät vuoden 2024 TEN-T-asetuksella tehdyt muutokset










Osa-alue	Muutokset vuoden 2013 tekstiin verrattuna
Yleistä: Verkon valmistumiselle asetetut määräajat	Ydinverkolle ja kattavalle verkolle asetettujen määräaikojen vahvistaminen (2030 ja 2050). Määritellään tarkemmin, mikä on laajennettu ydinverkko (aiemmin osa kattavaa verkkoa), joka on määrä saada valmiiksi vuoteen 2040 mennessä.
Yleistä: Ensisijaisten käytävien määrittäminen	Perustetaan yhdeksän eurooppalaista liikennekäytävää (joihin sisältyy ydinverkon ja kattavan verkon osuuksia), joilla korvataan nykyiset ydinverkkokäytävät (painopiste infrastruktuuriin liittyvissä näkökohdissa) ja rautateiden tavaraliikennekäytävät (painopiste toiminnassa).
Yleistä: Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri	Uusi vaatimus sisällyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden latauspisteitä sisävesi- ja merisatamia, lentoasemia, teitä ja kaupunkisolmukohtia koskeviin infrastruktuurinormeihin.
Rautateiden tavaraliikenne: Intermodaalisia yksikköjä koskevat vähimmäisvaatimukset	Uusi vaatimus, jonka mukaan tavarajunat, jotka kuljettavat enintään neljän metrin korkuisia vakio puoliperävaunuja, voivat liikennöidä vuoteen 2040 mennessä.
Rautateiden tavaraliikenne: Liikenneinfrastruktuuria koskevat vaatimukset (22,5 tonnin akselikuormitus, 100 km/h ratanopeus tavarajunille ja mahdollisuus käyttää 740 metriä pitkiä junia).	Laajennetaan tavaraliikenteen nykyisiä infrastruktuurivaatimuksia (22,5 t, 100 km/h ja 740 m) koskemaan <ul style="list-style-type: none"> – ydinverkkoa vuoteen 2030 mennessä – laajennettua ydinverkkoa vuoteen 2040 mennessä – muuta kattavaa verkkoa vuoteen 2050 mennessä.
Rautateiden matkustajaliikenne: Radan vähimmäisnopeus	Uusi vaatimus, jonka mukaan vähimmäisnopeus ydinverkon ja laajennetun ydinverkon matkustajaliikenne radoilla on 160 km/h vuoteen 2040 mennessä.
Rautatieliikenne: Eurooppalainen rautatieliikenteen hallintajärjestelmä	Uudet vaatimukset: <ol style="list-style-type: none"> a) Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän käyttöönotto laajennetussa ydinverkossa vuoteen 2040 mennessä ja kattavassa verkossa vuoteen 2050 mennessä b) nykyiset luokan B järjestelmät on poistettava käytöstä ydinverkon osalta vuoteen 2040 mennessä, laajennetun ydinverkon osalta vuoteen 2045 mennessä ja kattavan verkon osalta vuoteen 2050 mennessä.





















Osa-alue	Muutokset vuoden 2013 tekstiin verrattuna
Sisävesiväylät: Hyvät navigointiolot	Ydinverkon sisävesiväyliin sovellettava uusi vaatimus, jolla varmistetaan ”hyvät navigointiolot” eli käyttäjien on voitava navigoida tehokkaasti, luotettavasti ja turvallisesti, (mukaan lukien vesiväyliä koskevat vähimmäisvaatimukset ja palvelutasot). Vaatimus määritellään tarkemmin komission täytäntöönpanosäädöksissä.
Maantieliikenne: Levähdysalueet	Muutetaan nykyistä vaatimusta, joka edellyttää, että levähdysalueita on 100 kilometrin välein ydinverkon alueella vuoteen 2030 mennessä ja kattavan verkon alueella vuoteen 2050 mennessä siten, että levähdysalueita on oltava 60 kilometrin välein vuoteen 2040 mennessä sekä ydinverkon että kattavan verkon osalta.
Tavaraliikenteen multimodaalisuus: Terminaaleja koskeva markkina-analyysi	Uusi vaatimus, jonka mukaan jäsenvaltioiden on tehtävä markkina- ja ennakoiva analyysi multimodaalisista tavaraliikenneterminaaleista alueellaan. Analyysin perusteella jäsenvaltioiden on lisäksi laadittava multimodaalisessa tavaraliikenteessä käytettävän terminaaliverkon kehittämistä koskeva toimintasuunnitelma.
Täytäntöönpano ja seuranta Komission täytäntöönpanosäädökset	Lisätään komission valtaa hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä (joista tulee pakollisia kunkin käytävän työsuunnitelman osalta ja vapaaehtoisia käytävien osuuksien osalta riippumatta siitä, ovatko säädökset rajatylittäviä vai puhtaasti kotimaisia).
Täytäntöönpano ja seuranta Euroopan koordinaattoreiden rooli	Vahvistetaan eurooppalaisten koordinaattoreiden roolia. Koordinaattoreiden tehtävänä on osallistua tiiviisti rautateiden tavaraliikenteen hallinointiin ¹ (ja seurata rautateiden tavaraliikennepalvelujen suorituskykyä), ja heillä on oikeus tulla komission kuulemiksi sen varmistamiseksi, että hankkeet, joille ollaan hakemassa Verkkojen Eurooppa -välineen rahoitusta ovat yhdenmukaisia käytäviä koskevan työsuunnitelman painopisteiden kanssa.
Täytäntöönpano ja seuranta Kansallisten strategioiden yhdenmukaistaminen TEN-T:n kanssa	Uusi vaatimus, jonka mukaan kansallisten liikenne- ja investointisuunnitelmien on oltava johdonmukaisia asetuksessa ja käytäviä koskevissa työsuunnitelmissa asetettujen painopisteiden ja määräaikojen kanssa. Tiukennetaan veloitetta toimittaa suunnitelmaluonnokset komissiolle mahdollisimman pian sen jälkeen, kun julkista suunnitelmaa koskeva kuuleminen on käynnistetty, ja annetaan komissiolle uusi mahdollisuus antaa lausunto.
Muut: Turvallisuuden tai yleiseen järjestykseen kohdistuvat riskit	Uusi vaatimus, jonka mukaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista asianmukaisista toimenpiteistä, joita on toteutettu turvallisuuden tai yleiseen järjestykseen liittyvistä syistä TEN-T-verkon infrastruktuuriin kohdistuvien mahdollisten riskien lieventämiseksi.

¹ Asetus (EU) N:o 913/2010, 8 artikla.

Liite III – Erityiskertomuksessa 10/2020 esitettyjen suositusten seuranta

<p style="text-align: center;">Komissiolle annetut suositukset</p> <p>Hyväksymisaste:  hyväksytty  hyväksytty osittain  ei hyväksytty.</p> <p>Täytäntöönpanoaste:  kaikilta osin  suurimmaksi osaksi  joiltakin osin</p> <p> ei ole pantu täytäntöön.</p>	Hyväksymisaste	Täytäntöönpanon tilanne huhtikuussa 2024	Muutos marraskuuhun 2025 mennessä
1) Tarkistetaan nykyiset välineet, joilla pitkän aikavälin suunnitelmien toteutumista valvotaan, ja käytetään kyseisiä välineitä			
1a) Komission olisi ehdotettava, että otetaan käyttöön oikeudellisia välineitä, joiden täytäntöönpano olisi tehokkaampaa. Esimerkiksi täytäntöönpanopäätösten soveltamisalan olisi oltava laajempi. Näin voitaisiin puuttua siihen, että ydinverkkoa koskevat työt aloitetaan tai saadaan valmiiksi merkittävästi myöhässä.			–
1b) Komission olisi ehdotettava, että ydinverkon ja kattavan verkon teknisten vaatimusten osuvuus arvioidaan uudelleen. Tällöin olisi otettava huomioon aika, joka hankkeiden toteuttamiselle on vielä jäljellä, sekä sellaisista ongelmatilanteista saadut kokemukset, jotka on havaittu aiempien ja meneillään olevien hankkeiden toteuttamisen yhteydessä.			–
1c) Komission olisi ehdotettava, että laaditaan säännöksiä, joiden avulla vahvistetaan kansallisten liikennesuunnitelmien ja TEN-T-sitoumusten yhdenmukaisuutta. Näin varmistetaan, että TEN-T-asetus pannaan täytäntöön ja sen noudattamista valvotaan asianmukaisesti.			–
1d) Komission olisi toteutettava ns. yhdenmukaistamishdotuksensa seurantatoimia tukemalla jäsenvaltioita suunnittelutoimissa ja julkisissa hankinnoissa sekä toimissa, joilla perustetaan keskitettyjä yhteyspisteitä hallinnollisen rasitteen vähentämiseksi. Komission olisi pyrittävä edistämään sitä, että rajat ylittävissä liikenteen lippulaivainfrastruktuureissa hyödynnetään yhteisiä julkisten hankintojen menettelyjä.			–

<p style="text-align: center;">Komissiolle annetut suositukset</p> <p>Hyväksymisaste:  hyväksytty  hyväksytty osittain  ei hyväksytty.</p> <p>Täytäntöönpanoaste:  kaikilta osin  suurimmaksi osaksi  joiltakin osin</p> <p> ei ole pantu täytäntöön.</p>	Hyväksymisaste	Täytäntöönpanon tilanne huhtikuussa 2024	Muutos marraskuuhun 2025 mennessä
<p>2) Ennen kuin EU:n yhteisrahoituksen myöntämisestä liikenteen lippulaivainfrastruktuureja vastaaville megahankkeille päätetään, komission olisi edellytettävä parempia analyysejä</p>			
<p>2a) Suorassa hallinnoinnissa komission olisi edellytettävä, että tietyjä osuuksia kattavien yksityiskohtaisten kustannus-hyötyanalyysien lisäksi yksittäisistä megahankkeista kokonaisuutena (jotka ovat samanlaisia kuin liikenteen lippulaivainfrastruktuurit) tehdään kokonaisvaltainen sosioekonominen kustannus-hyötyanalyysi, joka on luotettava, kattava ja läpinäkyvä. Tällaiset kustannus-hyötyanalyysit olisi tehtävä korkeammalla strategisella tasolla kuin täytäntöönpanon kohteena olevan yksittäisen hankkeen tai osuuden tasolla, ja niiden olisi katettava myös liitännäisinfrastruktuuri.</p>			–
<p>2b) Komission olisi yhteistyössä toteutettavan hallinnoinnin menojen osalta pyrittävä edistämään sitä, että hallintoviranomaiset ottavat käyttöön samat vaatimukset ennen EU:n tuen myöntämistä megahankkeille.</p>			–
<p>3) Komission olisi lujitettava tapaa, jolla se hallinnoi liikenteen lippulaivainfrastruktuureja vastaaviin megahankkeisiin kuuluville osatoimille myönnettävää EU:n yhteisrahoitusta</p>			
<p>3a) Komission olisi annettava etusija sellaisiin megahankkeisiin kuuluville osatoimille, joiden avulla luodaan puuttuvia yhteyksiä ja poistetaan pullonkauloja ja jotka on nimetty keskeisiksi painopisteiksi käytävän työsuunnitelmassa.</p>			–
<p>3b) Komission olisi ohjattava megahankkeisiin kuuluvien osatoimien valintaa ja pyrittävä tällä siihen, että hallinnointi tehostuu ja keinotekoista kilpailua muiden hankkeiden kanssa vältetään. Komission olisi johdonmukaisuuden ja yhdenmukaisuuden varmistamiseksi suosittava käytäntöä, jossa kustakin megahankkeesta tehdään yksi avustussopimus kutakin monivuotista rahoituskautta kohti. Tällaiseen sopimukseen olisi sisällytettävä kaikki toimet, jotka ovat riittävän kypsiä pantavaksi täysimääräisesti täytäntöön monivuotisen rahoituskauden aikana</p>			–

<p style="text-align: center;">Komissiolle annetut suositukset</p> <p>Hyväksymisaste:  hyväksytty  hyväksytty osittain  ei hyväksytty.</p> <p>Täytäntöönpanoaste:  kaikilta osin  suurimmaksi osaksi  joiltakin osin  ei ole pantu täytäntöön.</p>	Hyväksymisaste	Täytäntöönpanon tilanne huhtikuussa 2024	Muutos marraskuuhun 2025 mennessä												
<p>3c) Komission olisi puututtava heikkouksiin, jotka on havaittu jäsenvaltioiden toteuttamassa liikenteen lippulaivainfrastruktuurien täytäntöönpanossa, sekä lisättävä EU:n yhteisrahoituksen vaikuttavuutta. Varmistaakseen verkon valmistumisen ajoissa sen olisi hyödynnettävä kaikkia käytettävissä olevia välineitä täytäntöönpanon varhaisessa vaiheessa ja ennakoivasti. Lisäksi komission olisi perustettava erityisiä osaamiskeskustoja, jotka arvioivat hankevastaavien laatimien asiakirjojen laatua ja koordinoivat hankevastaavien ohjaamiseen ja opastamiseen liittyviä toimia.</p>			–												
<p>4) Komission olisi kehitettävä täytäntöönpanopäätöksiä aiempien kokemusten pohjalta ja vahvistettava eurooppalaisten koordinaattoreiden asemaa</p>				<p>4a) Komission olisi kehitettävä uutta täytäntöönpanopäätösvälinettä edelleen siten, että se esittää täytäntöönpanopäätöksen tekemistä kunkin sellaisen rajat ylittävän lippulaivainfrastruktuurin osalta, jota on määrää yhteisrahoittaa kaudella 2021–2027. Näissä päätöksissä olisi selvennettävä säännöt ja kaikkien osapuolten, mukaan lukien komission, velvollisuudet. Niissä olisi todettava, mitkä ovat odotetut tulokset (esimerkiksi liikennemuotosiirtymän tai liikenne-ennusteita koskevien tavoitteiden suhteen) ja mitkä ovat välitavoitteet. Lisäksi kunkin jäsenvaltion olisi sitouduttava antamaan jälkiarviointiansa tulokset tiedoksi komissiolle.</p>			Hieman parannusta (ei vaikuta luokkaan)	<p>4b) Sen jälkeen kun suosituksessa 1 a ehdotettu uusi oikeusperusta on hyväksytty, komission olisi esitettävä täytäntöönpanopäätöksen tekemistä myös kaikista sellaisista liikenteen lippulaivainfrastruktuureista, joilla on ”rajat ylittäviä vaikutuksia”.</p>			–	<p>4c) Komission olisi ehdotettava eurooppalaisten koordinaattoreiden aseman vahvistamista siten, että ydinverkkokäytävien työsuunnitelmien täytäntöönpanon valvontaa tehostetaan, koordinaattoreiden osallistuminen hallintoneuvostojen keskeisiin kokouksiin sallitaan ja heidän tehtäviään TEN-T-toimintapolitiikan tavoitteita koskevassa viestinnässä lisätään.</p>			–
<p>4a) Komission olisi kehitettävä uutta täytäntöönpanopäätösvälinettä edelleen siten, että se esittää täytäntöönpanopäätöksen tekemistä kunkin sellaisen rajat ylittävän lippulaivainfrastruktuurin osalta, jota on määrää yhteisrahoittaa kaudella 2021–2027. Näissä päätöksissä olisi selvennettävä säännöt ja kaikkien osapuolten, mukaan lukien komission, velvollisuudet. Niissä olisi todettava, mitkä ovat odotetut tulokset (esimerkiksi liikennemuotosiirtymän tai liikenne-ennusteita koskevien tavoitteiden suhteen) ja mitkä ovat välitavoitteet. Lisäksi kunkin jäsenvaltion olisi sitouduttava antamaan jälkiarviointiansa tulokset tiedoksi komissiolle.</p>			Hieman parannusta (ei vaikuta luokkaan)												
<p>4b) Sen jälkeen kun suosituksessa 1 a ehdotettu uusi oikeusperusta on hyväksytty, komission olisi esitettävä täytäntöönpanopäätöksen tekemistä myös kaikista sellaisista liikenteen lippulaivainfrastruktuureista, joilla on ”rajat ylittäviä vaikutuksia”.</p>			–												
<p>4c) Komission olisi ehdotettava eurooppalaisten koordinaattoreiden aseman vahvistamista siten, että ydinverkkokäytävien työsuunnitelmien täytäntöönpanon valvontaa tehostetaan, koordinaattoreiden osallistuminen hallintoneuvostojen keskeisiin kokouksiin sallitaan ja heidän tehtäviään TEN-T-toimintapolitiikan tavoitteita koskevassa viestinnässä lisätään.</p>			–												

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin.

Lyhenteet

Lyhenne	Määritelmä/selitys
TEN-T	Euroopan laajuinen liikenneverkko

Sanasto

Termi	Määritelmä/selitys
Euroopan laajuinen liikenneverkko	Joukko tie-, rautatie-, lento- ja vesi-infrastruktuurin kehittämishankkeita, joiden avulla toteutetaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevaa toimintapolitiikkaa muun muassa suurnopeusrataverkon, satelliittinavigointijärjestelmän ja älykkäiden liikenteenhallintajärjestelmien muodossa.
Liikenteen lippulaivainfrastruktuuri	Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksessa 10/2020 tällä tarkoitetaan liikenneinfrastruktuuria, jolle on myönnetty EU:n yhteisrahoitusta ja jonka tukikelpoiset kokonaiskustannukset ovat yli miljardi euroa. Lisäksi näillä infrastruktuureilla oli oltava seuraavat ominaisuudet: niille oli myönnetty tai maksettu huomattava määrä EU:n yhteisrahoitusta (ei määrällistä rajaa), infrastruktuuri oli EU:n liikenneverkon kannalta olennainen (koskee erityisesti rajat ylittäviä yhteyksiä) ja sen odotettiin aiheuttavan sosioekonomisia muutoksia.

Komission vastaukset

<https://www.eca.europa.eu/fi/publications/sr-2026-02>

Aikataulu

<https://www.eca.europa.eu/fi/publications/sr-2026-02>

Tarkastustiimi

Euroopan tilintarkastustuomioistuin esittää erityiskertomuksissaan tulokset tarkastuksista, joita se kohdistaa EU:n toimintapolitiikoihin ja ohjelmiin tai yksittäisten talousarvioalojen hallintoihin liittyviin aihealueisiin. Tilintarkastustuomioistuin valitsee ja suunnittelee nämä tarkastustehtävät tavoitteenaan mahdollisimman suuri vaikuttavuus. Se ottaa huomioon tuloksellisuuteen tai sääntöjen noudattamiseen kohdistuvat riskit, tulojen tai menojen määrän, tulevat kehityssuuntauukset sekä poliittiset näkökohdat ja yleisen edun.

Tästä tuloksellisuuden tarkastuksesta vastasi tilintarkastustuomioistuimen II tarkastusjaosto, jonka vastuualueeseen kuuluvat yhteenkuuluvuutta, kasvua ja osallisuutta tukevat investoinnit. Jaoston puheenjohtaja on Euroopan tilintarkastustuomioistuimen jäsen Annemie Turtelboom. Tarkastus tehtiin Euroopan tilintarkastustuomioistuimen jäsenen Annemie Turtelboomien johdolla, ja siihen osallistuivat kabinettipäällikkö Eric Braucourt, kabinettivastustaja ja tehtävävastaava Guido Fara, toimialapäällikkö Gediminas Macys, tarkastajat Manja Ernst ja Rafal Gorajski sekä harjoittelija Zsafia Kelemen. Lisäksi tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksen 10/2020 tehtävävastaava (eläkkeellä oleva virkamies) Luc T'Joens antoi tukeaan. Kielellisissä kysymyksissä avusti Richard Moore. Graafiseen suunnitteluun liittyvää tukea antoi Alexandra Damir-Binzaru.



Vasemmalta oikealle: Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom, Rafal Gorajski.

TEKIJÄNOIKEUDET

© Euroopan unioni, 2026

Datan ja asiakirjojen uudelleenkäyttöä koskevat Euroopan tilintarkastustuomioistuimen periaatteet vahvistetaan avoimen datan politiikkaa ja asiakirjojen uudelleenkäyttämistä koskevassa [Euroopan tilintarkastustuomioistuimen päätöksessä 6-2019](#).

Ellei toisin ilmoiteta (esimerkiksi yksittäisissä tekijänoikeusilmoituksissa), Euroopan tilintarkastustuomioistuimen sisältöihin, jotka EU omistaa, myönnetään käyttöoikeudet [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\) licence](#) -käyttöoikeuden nojalla. Tämä merkitsee, että uudelleenkäyttö on yleensä sallittua, jos sisällön tuottaja mainitaan asianmukaisesti ja sisältöön tehdyistä muutoksista ilmoitetaan. Euroopan tilintarkastustuomioistuimelle kuuluvan sisällön uudelleenkäyttäjä ei saa vääristää asiakirjojen alkuperäistä merkitystä tai sanomaa. Euroopan tilintarkastustuomioistuin ei vastaa mistään seurauksista, jotka johtuvat uudelleenkäytöstä.

Uudelleenkäyttäjän on hankittava tarvittavat lisäoikeudet, jos tietyssä sisällössä (esimerkiksi Euroopan tilintarkastustuomioistuimen henkilöstöstä otetuissa valokuvissa) esitetään tunnistettavissa olevia henkilöitä tai jos sisällössä on mukana kolmansien tahojen töitä.

Jos tällainen lisäoikeus saadaan, se kumoaa ja korvaa yllä mainitun yleisen käyttöoikeuden. Lisäoikeutta koskevassa luvassa on selvästi ilmoitettava käyttöoikeuden rajoitukset.

Jos sisällöt eivät ole EU:n omaisuutta, voi olla, että lupa niiden käyttöön tai jäljentämiseen on pyydettävä suoraan asianomaisilta tekijänoikeuksien haltijoilta.

Tietokoneohjelmistot tai asiakirjat, joihin kohdistuu teollisoikeuksia, kuten patentteja, tavaramerkkejä, rekisteröityjä malleja, logoja ja nimiä, eivät kuulu Euroopan tilintarkastustuomioistuimen uudelleenkäyttöperiaatteiden piiriin.

EU:n toimielinten verkkosivuilla (joiden verkkotunnuksen loppuosa on europa.eu) on linkkejä ulkopuolisille Internet-sivustoille. Koska Euroopan tilintarkastustuomioistuin ei vastaa näistä sivustoista, on suositeltavaa, että tutustutte niiden tietosuoja- ja tekijänoikeusperiaatteisiin.

Tilintarkastustuomioistuimen logon käyttö

Euroopan tilintarkastustuomioistuimen logoa ei saa käyttää ilman tilintarkastustuomioistuimen ennakkosuostumusta.

HTML	ISBN 978-92-849-6206-8	ISSN 1977-5792	doi:10.2865/9314812	QJ-01-25-061-FI-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6207-5	ISSN 1977-5792	doi:10.2865/6562278	QJ-01-25-061-FI-N

LAINAUKSET

Euroopan tilintarkastustuomioistuin, [erityiskertomus 02/2026](#) EU:n liikenneinfrastrukturi – Lisäviivästyksiä ja kustannusten nousua, mutta vahvistettu hallintokehys on valmiina tulevaa varten (tilannepäivitys tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomukseen 10/2020), Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2026.

Megahankkeet ovat erittäin tärkeitä EU:n liikenneverkon valmiiksi saamisen kannalta. Tilintarkastustuomioistuin julkaisi vuonna 2020 erityiskertomuksen, jossa todettiin, että tarkastetuissa megahankkeissa ilmeni merkittäviä viivästyksiä ja kustannusten nousua. Lisäksi jäsenvaltioiden välinen koordinointi oli heikkoa ja komission valvonta puutteellista. Tässä kertomuksessa esitetään ajantasainen tilannepäivitys, jossa otetaan huomioon vuoden 2020 kertomuksen julkaisun jälkeen tapahtunut kehitys. Tarkastajat havaitsivat, että megahankkeiden yhteenlasketut kustannukset ovat kasvaneet entisestään. Lisäkustannukset liittyvät suurimmilta osin kahteen hankkeeseen. Tarkastajien mukaan hankkeissa ilmeni myös lisää viivästyksiä, joten on todennäköistä, ettei EU:n ydinverkkoa saada valmiiksi vuoden 2030 määräaikaan mennessä. Vuonna 2024 otettiin käyttöön uusia säännöksiä, joiden avulla on mahdollista parantaa verkon täytäntönnäpön valvontaa komissiossa. Muutokset ovat kuitenkin merkityksellisiä lähinnä niiden hankkeiden osalta, jotka on aloitettu tilintarkastustuomioistuimen tarkastamien megahankkeiden jälkeen.

Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomus, annettu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 287 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan nojalla.



EUROOPAN
TILINTARKASTUS-
TUOMIOISTUIN



Euroopan unionin
julkaisutoimisto

EUROOPAN TILINTARKASTUSTUOMIOISTUIN
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBURG

Puh. +352 4398-1

Tiedustelut: eca.europa.eu/fi/contact
Verkkosivut: eca.europa.eu
Sosiaalinen media: @EUauditors