



## Lehdistötiedote

Luxemburg, 24. toukokuuta 2016

### EU:n tarkastajat: EU:n rautateiden tavaraliikenne ei vielä oikeilla raiteilla

Euroopan tilintarkastustuomioistuimen uudessa kertomuksessa todetaan, että Euroopan komission tavoitteena on tavaraliikenteen siirtäminen maanteiltä rautateille, mutta rautatieliikenteen osuus EU:n tavaraliikenteestä on itse asiassa hieman pienentynyt vuoden 2011 jälkeen. Kertomuksen mukaan rautatieliikenne on ympäristöystävällisempi liikennemuoto ja se edellyttää vähemmän tuontiöljyä. Se ei ole kuitenkaan pystynyt kilpailemaan tieliikenteen kanssa.

Tarkastajat tutkivat, millainen rautatieliikenteen suorituskyky on ollut EU:ssa vuodesta 2000 alkaen. He tekivät tarkastuskäynnin viiteen jäsenvaltioon (Tšekiin tasavalta, Saksa, Espanja, Ranska ja Puola) vuoden 2014 puolivälin ja vuoden 2015 puolivälin välisenä aikana.

EU:n talousarviosta rahoitettiin vuosina 2007–2013 rautatiehankkeita noin 28 miljardilla eurolla. Tästä huolimatta, ja huolimatta siitä, että komissiolla oli painopisteenä tavaraliikenteen siirtäminen maanteiltä rautateille, rautateiden tavaraliikenne ei tarkastajien mukaan ole pystynyt viimeksi kuluneiden 15 vuoden aikana kilpailemaan EU:ssa tehokkaasti maantieliikenteen kanssa. Rautateiden tavaraliikenteen suorituskyky on yhä kaiken kaikkiaan epätydyttävä.

Tarkastajat havaitsivat, että rahdin lähettäjät kuljettavat tavaroita selvästi mieluummin maanteitse kuin rautateitse. Vaikka osa jäsenvaltioista (kuten Itävalta, Saksa ja Ruotsi) on onnistunut saavuttamaan parempia tuloksia, rautateiden tavaraliikenteen osuus EU:n tavaraliikenteestä on itse asiassa hieman pienentynyt vuoden 2011 jälkeen. Lisäksi tavarajunien keskimääräinen reittinopeus on EU:ssa hyvin alhainen (vain noin 18 km/h monilla kansainvälisillä reiteillä).

Tarkastajien mukaan yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen saavuttamisesta ollaan vielä kaukana. EU:n rautatieverkko on pitkälti pysynyt erillisten kansallisten rataverkkojen järjestelmänä, jossa on erilaisia kansallisia viranomaisia ja hyvin erilaisia sääntöjä, joilla säännellään reittien jakamista, hallinnointia ja hinnoittelua.

Rautatieliikenteen ohjausmenettelyt eivät vastaa rautateiden tavaraliikenteen tarpeita edes

*Lehdistötiedotteessa esitetään Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksen keskeiset tiedot.*

*Erityiskertomus löytyy kokonaisuudessaan sivustolta [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu)*

## ECA Press

Mark Rogerson – Tiedottaja Puh. (+352) 4398 47063 Matkapuhelin: (+352) 691 55 30 63  
Damijan Fišer – Lehdistöavustaja Puh. (+352) 4398 45410 Matkapuhelin: (+352) 621 55 22 24  
12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg  
Sähköposti: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditorsECA [eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

tavaraliikennekäytävillä: tavarajunilta peritään käyttömaksu jokaiselta rautateiden infrastruktuurikilometriltä. Samaa toimintatapaa ei aina noudateta maantieliikenteen yhteydessä.

Kolmessa tarkastuskäynnin kohteena olleessa jäsenvaltiossa EU:n varoja osoitettiin kaudella 2007–2013 enemmän maantieliikenteelle kuin rautatieliikenteelle, ja silloinkin kun EU:n varoja osoitettiin rautatieliikenteelle, niitä ei käytetty ensisijaisesti rautateiden tavaraliikenteen tarpeisiin. Rataverkon heikko kunnossapito voi vaikuttaa infrastruktuurin kestävyys ja suorituskykyyn.

*“Jos kertomuksessamme esiin tuotuihin ongelmiin ei puututa”, toteaa kertomuksesta vastaava Euroopan tilintarkastustuomioistuimen jäsen Ladislav Balko, “lisärahoitus ei yksinään ratkaise ongelmaa. Komission ja jäsenvaltioiden on autettava rataverkon haltijoita ja rautatieyrityksiä parantamaan rautateiden tavaraliikenteen luotettavuutta sekä yhteyksien tiheyttä, joustavuutta, asiakaslähtöisyyttä, kuljetusaikaa ja hintaa.”*

Tarkastajat suosittavat, että komissio yhdessä jäsenvaltioiden kanssa korjaisi havaitut puutteet, jotka liittyvät rautateiden tavaraliikennemarkkinoiden vapauttamiseen, liikenteenohjausmenettelyihin, hallinnollisiin ja teknisiin rajoitteisiin, rautateiden tavaraliikenteen suorituskyvyn seurantaan ja avoimuuteen sekä eri liikennemuotojen väliseen terveeseen kilpailuun.

Tarkastajat suosittavat myös, että komissio ja jäsenvaltiot hyödyntäisivät EU:n rahoitusta paremmin yhtäältä lisäämällä toimintapoliittisten tavoitteiden ja varojen kohdentamisen välistä johdonmukaisuutta ja toisaalta parantamalla hankkeiden valintaa, suunnittelua ja hallinnointia sekä rataverkon kunnossapitoa.

### Toimittajille tiedoksi

Entistä tehokkaampien ja kestävämpien kuljetustapojen, erityisesti rautateiden tavaraliikenteen, edistäminen on ollut EU:n politiikan keskeinen osa viimeksi kuluneiden 25 vuoden ajan. Jo vuonna 1992 Euroopan komissio asetti päätavoitteeksi eri liikennemuotojen välisen tasapainon muuttamisen. Vuonna 2001 komissio vahvisti, että rautatiealan elvyttäminen on tärkeää, ja se asetti tavoitteeksi rautateiden tavaraliikenteen markkinaosuuden säilyttämisen Keski- ja Itä-Euroopan jäsenvaltioissa ja 35 prosentin osuuden saavuttamisen vuoteen 2010 mennessä. Vuonna 2011 komissio asetti tavoitteeksi, että yli 300 km:n pituisista maanteiden tavarankuljetuksista siirretään muihin liikennemuotoihin, kuten rautatie- tai vesiliikenteeseen, 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja yli 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.

Liikenteen osuus EU:n energiankulutuksesta ja hiilidioksidipäästöistä on noin kolmannes. Suosimalla sellaisia tehokkaita ja kestäviä kuljetustapoja kuin rautatie- ja sisävesiliikenne maantieliikenteen sijaan voitaisiin pienentää Euroopan riippuvuutta tuontiöljystä ja vähentää saastumista. Euroopan ympäristökeskuksen mukaan rautatieliikenteestä aiheutuvat hiilidioksidipäästöt ovat tonnikipometriä kohti 3,5 kertaa pienemmät kuin maantieliikenteestä aiheutuvat päästöt. Kestävämpien kuljetustapojen avulla voitaisiin myös vähentää maanteiden ruuhkautumiseen liittyviä kustannuksia, joiden arvioidaan nykyisin kasvavan noin 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä eli lähes 200 miljardiin euroon vuodessa, sekä liikennekuolemien määrää.

Sisämaan tavaraliikennemäärät (maantie-, rautatie- ja sisävesiliikenne) ovat EU:ssa noin 2 300

miljardia tonnikilometriä vuodessa, josta maantieliikenteen osuus on noin 75 prosenttia.

Erityiskertomus nro 8/2016 "EU:n rautateiden tavaraliikenne ei ole vielä oikeilla raiteilla" on saatavissa 23:lla EU:n kielellä.