



## Lehdistötiedote

Luxemburg, 26. kesäkuuta 2018

### EU:n tarkastajat: EU:n suurnopeusrataverkko on rautateiden muodostama epäyhtenäinen kokonaisuus, jota varten ei ole realistista pitkän aikavälin suunnitelmaa

Euroopan tilintarkastustuomioistuimen uudessa kertomuksessa todetaan, että suurnopeusrataverkkoa koskeva EU:n nykyinen pitkän aikavälin suunnitelma ei todennäköisesti toteudu, eikä käytössä ole yhtenäistä EU:n laajuista strategista lähestymistapaa. Tarkastajat toteavat, että EU:n suurnopeusrataverkko on pelkkä jäsenvaltioiden itse suunnittelemista ja rakentamista kansallisista rautateistä muodostuva epäyhtenäinen kokonaisuus, johon ei sovelleta asianmukaista rajatylittävää koordinoitua. Tämän seurauksena yhteydet ovat huonot. Euroopan komissiolla ole oikeudellisia välineitä eikä valtuuksia tehdä päätöksiä sen varmistamiseksi, että jäsenvaltiot rakentavat ydinverkkokäytävät nopeasti valmiiksi.

Vuodesta 2000 lähtien EU on osoittanut 23,7 miljardia euroa yhteisrahoitusta suurnopeusratainvestointien tukemiseen. Tarkastajat tekivät tarkastuskäynnin kuuteen jäsenvaltioon (Ranska, Espanja, Italia, Saksa, Portugali ja Itävalta) ja analysoivat menoja, jotka kattoivat yli 5 000 kilometriä suurnopeusratoja. Määrä on noin 50 prosenttia EU:n alueen suurnopeusratojen kokonaispituudesta. Tarkastajat havaitsivat, että vaikka kansallisten suurnopeusrataverkkojen pituus kasvaa, EU:n tavoitetta kolminkertaistaa suurnopeusratojen kilometrimäärä (30 000 kilometriin) vuoteen 2030 mennessä ei saavuteta.

*”Rakennettu verkosto on tehoton ja epäyhtenäinen kokonaisuus, joka koostuu heikosti toisiinsa yhdistetyistä kansallisista verkoista”, toteaa kertomuksesta vastaava Euroopan tilintarkastustuomioistuimen jäsen Oskar Herics. ”Kansallisten rajojen yli kulkevien suurnopeusratojen rakentaminen ei ole jäsenvaltioiden prioriteettilistalla, eikä komissiolla ole hankkeiden täytäntöönpanoa koskevia toimivaltuuksia. Tämä merkitsee, että EU:n yhteisrahoituksen avulla saavutettava lisäarvo jää vähäiseksi”.*

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

Damijan Fišer – Lehdistöavustaja

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

Sähköposti: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

Puh. (+352) 4398 47063

Puh. (+352) 4398 45410

@EUAuditors

Matkapuhelin (+352) 691 55 30 63

Matkapuhelin (+352) 621 55 22 24

[eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

Suurnopeusratojen rakentamista koskevat päätökset tehdään usein poliittisin perustein, eikä kustannus-hyötyanalyysia yleensä käytetä kustannustehokkaan päätöksenteon tukena. Junat kulkevat erittäin suurinopeuksisilla radoilla usein paljon pienemmällä keskinopeudella (vain noin 45 prosenttia enimmäisnopeudesta) kuin mihin radat on suunniteltu. Tarkastajat toteavat, että näin paljon suunnitellun nopeuden alle jäävät keskinopeudet herättävät kysymyksiä varainhoidon moitteettomuudesta.

Suurnopeusratainfrastruktuuri on kallis: tarkastuskohteena olleiden ratojen keskimääräiset kilometrikohtaiset kustannukset olivat 25 miljoonaa euroa. Kymmenestä radasta neljä tulee maksamaan yli 100 miljoonaa euroa matka-ajassa säästettyä minuuttia kohti. Luku on suurin Stuttgart–München-radalla, joka maksaa 369 miljoonaa euroa säästettyä minuuttia kohti. Toisaalta voidaan todeta, että jos nykyisten tavanomaisten ratojen parantamista koskeva vaihtoehto otettaisiin asianmukaisesti huomioon, seurauksena saattaisi olla useiden miljardien eurojen säästöt.

Määrärahojen ylitykset ja viivästykset olivat sääntö eivätkä poikkeus.

Suurnopeusratainvestointeihin liittyvät määrärahojen ylitykset eivät vaikuta EU:n talousarvioon, sillä EU:n rahoitusosuus on rajattu ja ylitykset maksetaan kansallisista talousarvioista.

Tarkastettujen hankkeiden ja ratojen kustannusten ylitykset olivat yhteensä 5,7 miljardia euroa hankkeiden tapauksessa ja 25,1 miljardia euroa ratojen tapauksessa. Tarkastetuista 30 hankkeesta kahdeksan oli viivästynyt vähintään vuodella ja kymmenestä radasta viisi oli viivästynyt yli vuosikymmenen.

Tarkastajat toteavat relevanttien vertailuarvojen perusteella, että suurnopeusradalla olisi ihanteellisessa tapauksessa oltava yhdeksän miljoonaa matkustajaa vuodessa, jotta sitä voitaisiin pitää onnistuneena investointina. Matkustajien määrä oli kuitenkin paljon pienempi kolmella seitsemästä tarkastetusta valmiista radasta. Tähän liittyy suuri riski, että kyseisille radoille osoitettu 2,7 miljardin euron EU:n yhteisrahoitus käytetään tehottomasti. Lisäksi tarkastetuista 14 radasta ja rajatylittävästä yhteydestä yhdeksällä ei ollut menestymisen kannalta riittävän suurta potentiaalista matkustajamäärää vaikutusalueellaan.

Tarkastajat kehottivat jo vuonna 2010 toimimaan nopeasti rautateiden yhteentoimivuuden kaikkien teknisten, hallinnollisten ja muiden esteiden poistamiseksi. Tarkastajat kuitenkin havaitsivat, että nämä esteet ovat olemassa vielä vuonna 2018, joten aidosti saumaton ja kilpailukykyinen rajatylittävä EU:n suurnopeusrautatieliikenne ei toteudu. Rautatieliikenteen markkinoille pääsy ei ole vielä avointa Ranskassa ja Espanjassa. Italiassa raideliikennealalla on kilpailua, ja sitä on jonkin verran myös Itävallassa. Näissä jäsenvaltioissa liikennevuorot olivat tiheämpiä, palvelut laadukkaampia ja lippujen hinnat edullisempia. Suurnopeusliikennepalveluiden yleinen vaikuttavuus paranisi yhdennetyn lipunmyyntijärjestelmän ja asemien parempien kulku- ja liikenneyhteyksien avulla.

Tarkastajat suosittavat, että Euroopan komissio

- laatii realistisen pitkän aikavälin suunnitelman
- sopii jäsenvaltioiden kanssa, mitkä strategiset osuudet toteutetaan ensin ja arvioi tässä yhteydessä erittäin suurinopeuksisten ratojen tarvetta, ja huolehtii tiiviistä seurannasta ja täytäntöönpanovaltuuksista sen varmistamiseksi, että EU:n suurinopeuksisen ydinrataverkon valmistumista koskevia sitoumuksia noudatetaan

- sitoo EU:n yhteisrahoituksen ensisijaisiin strategisiin hankkeisiin, raideliikennealan tosiasialliseen kilpailuun ja tulosten saavuttamiseen
- yksinkertaistaa rajatylittävään rakentamiseen liittyviä tarjouskilpailumenettelyjä, ohjaa käyttämään rajamuodollisuuksiin keskitettyjä asiointipisteitä ja poistaa kaikki jäljellä olevat yhteentoimivuuden hallinnolliset esteet ja sääntelyesteet
- edistää suurnopeusrautatieliikenteen saumatonta toimintaa matkustajien kannalta esimerkiksi sähköisen lippujärjestelmän ja radankäyttömaksujen yksinkertaistamisen avulla.

### **Toimittajille tiedoksi**

Euroopan tilintarkastustuomioistuin esittää erityiskertomuksensa Euroopan parlamentille ja EU:n neuvostolle sekä muille kiinnostuneille tahoille, kuten kansallisille parlamenteille, elinkeinoelämän sidosryhmille ja kansalaisyhteiskunnan edustajille. Valtaosa tilintarkastustuomioistuimen kertomuksissa esitetyistä suosituksista pannaan täytäntöön. Suositusten korkea täytäntöönpanoaste osoittaa, että tilintarkastustuomioistuimen työstä on hyötyä EU:n kansalaisille.

Erityiskertomus nro 19/2018 ”Eurooppalainen suurten nopeuksien rautatieverkko: toteutumaton tavoite, toiminta epäyhtenäistä ja tehotonta” on saatavilla tilintarkastustuomioistuimen sivustolla ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)) englanniksi; muut kieliversiot julkaistaan lähiaikoina.