



Lehdistötiedote

Luxemburg, 25. marraskuuta 2021

EU:n liikenneinfrastruktuurin kehittäminen etenee edelleen hitaammin kuin monissa muissa osissa maailmaa

EU:n tarkastajat ovat viime vuosina toistuvasti ottaneet esiin erilaisia puutteita, jotka vaikuttavat suurten liikennehankkeiden toteuttamiseen EU:ssa. Mutta miltä näyttää hankkeiden eteneminen EU:ssa verrattuna esimerkiksi Australiaan, Kanadaan tai Yhdysvaltoihin? Euroopan tilintarkastustuomioistuin selvitti asiaa vertaamalla, miten tällaisia hankkeita toteutetaan EU:ssa ja useissa maailman maissa. Vertailussa tuli esiin joitakin onnistumisia mutta se herättää huolta eräiltä muilta osin, esimerkiksi hankkeiden toteuttamisen osalta. Tarkastajat panivat merkille etenkin, että muualla maailmassa hankkeet pysyvät huomattavasti paremmin aikataulussaan.

Useimpien maiden tavoin myös EU on laatinut liikenneinfrastruktuuristrategian. Mutta EU:n strategia on ainutlaatuinen: missään muussa arvioiduista liikennestrategioista ei aseteta määräaika kokonaisen rajat ylittävän verkon valmistumiselle. Tarkastajat ovat kuitenkin aiemmin havainneet, että EU:n strategiset liikennetavoitteet – erityisesti Euroopan laajuisen TEN-T-ydinverkon valmistuminen vuoteen 2030 mennessä – ovat liian kunnianhimoisia eivätkä aina vastaa tosiasiallisia tuloksia. On esimerkiksi epätodennäköistä, että tavoite kolminkertaistaa EU:n suurten nopeuksien rautatieverkon pituus saavutettaisiin määräaikaan mennessä.

Tarkastajat toteavat myös, että hankkeiden valintavaiheessa tehdään harvoin asianmukaisia kustannus-hyötyanalysejä. Siksi EU:n yhteisrahoitusta saatetaan myöntää silloinkin, kun hankkeen sosioekonomiset kustannukset todennäköisesti ylittävät sen hyödyt. Näin kävi esimerkiksi yhden suurnopeusrataosuuden tapauksessa Ranskassa. Sen sijaan kaikissa muissa katsauksen yhteydessä arvioiduissa maissa käytetään järjestelmällisesti apuna luotettavaa yksityiskohtaista kustannus-hyötyanalyysiä, joka tukee ja parantaa päätöksentekoa.

“EU pyrkii saamaan valmiiksi Euroopan laajuisen kattavan liikenneinfrastrukturiverkon”, toteaa katsauksesta vastaava Euroopan tilintarkastustuomioistuimen jäsen Annemie Turtelboom. “Aiemmin pidimme talousarvion ja aikataulun ylityksiä yhtäläisinä esteinä tämän tavoitteen saavuttamiselle. Vertailu kuitenkin osoittaa, että EU on kustannusten osalta samankaltaisessa tilanteessa kuin muut maat, mutta suurten hankkeiden toteuttaminen viivästyy EU:ssa huomattavasti enemmän kuin muualla. Ratkaisua voitaisiin hakea muualla maailmassa havaitsemistamme käytännöistä.”

Lehdistötiedotteessa esitetään Euroopan tilintarkastustuomioistuimen katsauksen keskeiset tiedot. Katsaus löytyy kokonaisuudessaan sivustolta eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors eca.europa.eu

Tarkastajat ovat aiemmin tuoneet esiin erot EU:ssa toteutettujen suurten liikennehankkeiden arvioitujen ja todellisten kulujen välillä. Keskimääräinen talousarvion ylitys oli yli kaksi miljardia euroa hanketta kohti eli 47 prosenttia alkuperäisiin arvioihin verrattuna. Katsauksesta ilmenee kuitenkin, että talousarviot eivät ylity ainoastaan EU:ssa, vaan sellaista tapahtuu liikenneinfrastruktuurihankkeissa kaikkialla maailmassa. Talousarviot eivät myöskään ylittyneet katsauksessa käsitellyissä EU:n yhteisrahoittamissa liikennehankkeissa enempää kuin eri puolilla maailmaa keskimäärin – ainakaan toistaiseksi. Arvoituja EU:n hankkeita ei vielä ole saatu päätökseen.

Sen sijaan viivästyksiset muodostavat kenties merkittävimmän eron EU:n hankkeiden ja muualla toteutettujen hankkeiden välillä. Viime vuonna EU:n tarkastajat havaitsivat, että suuret liikenneinfrastruktuurit olivat viivästyneet keskimäärin 11 vuotta. Katsauksen mukaan tämä johtuisi osin siitä, että EU:n ja sen jäsenvaltioiden painopisteet ovat erilaiset ja joskus jopa ristiriidassa keskenään, sillä jäsenvaltioilla on taipumus keskittyä kansallisiin etuihinsa. Siksi jäsenvaltiot saattavat jättää huomiotta rajat ylittäviä osuuksia, joilla EU:n rahoittamat suuret infrastruktuurihankkeet pääosin sijaitsevat. Esimerkiksi Saksa ei priorisoinut rajat ylittävän pohjoisen reitin rakentamista Brennerin pohjatunneliin, vaikka EU oli yhdessä Itävallan ja Italian kanssa investoinut hankkeeseen jo vuodesta 1986 lähtien. EU voisi ottaa Yhdysvalloilta, Sveitsiltä ja Australialta oppia hankekoordinoinnissa.

Lisäksi EU:ssa hankkeisiin liittyy valinnan jälkeenkin monia epävarmuustekijöitä, joissa on kyse muun muassa tarpeesta saada ympäristöluvut sekä saavuttaa hankkeelle sidostyhmiä hyväksyntä. Nämä seikat myös venyttävät aikataulua. Tällaisiin takaiskuihin on varauduttu paremmin muualla maailmassa. Esimerkiksi Sveitsissä sidosryhmien hyväksynnän saaminen on todennäköisempää, sillä kantonit ja muut sidosryhmät voivat keskustella hankkeista neuvoo-antavissa komiteoissa. Siksi on vähemmän todennäköistä, että suunnittelu tai rakentaminen viivästyisivät oikeudenkäyntien takia.

Tarkastajat korostavat, että järjestelmällinen riskiperusteinen seuranta voisi olla yksi mahdollinen ratkaisu, jolla viivästyksiä ja talousarvion ylityksiä voitaisiin vähentää EU:n liikenneinfrastruktuurihankkeissa. Tällainen mekanismi on käytössä Yhdysvalloissa, missä suuririskisiksi tunnistettuja hankkeita seurataan tehostetusti. Esimerkiksi jos hankkeen kustannukset nousevat vuodessa yli kaksi prosenttia suhteessa talousarvioon, hankkeiden toteuttajien on raportoitava viranomaisille useammin ja liittovaltion valvojat alkavat seurata hanketta tiiviimmin.

Lopuksi tarkastajat toteavat, että EU:ssa ei ole oikeudellista velvollisuutta tehdä suurista liikennehankkeista järjestelmällisesti jälkiarviointia. Tällainen arviointi on tehty vain kerran (vuonna 2007), ja silloin keskityttiin yksinomaan rahoitusindikaattoreihin, kuten käytettävissä olevan EU:n rahoituksen käyttöasteeseen. Sitä vastoin Yhdysvalloissa, Ranskassa ja Norjassa sovelletaan toisenlaista lähestymistapaa, jossa hankkeista tehdään systemaattisesti jälkiarviointi.

Taustaa

Tämä ei ole tarkastuskertomus, vaan katsaus, joka perustuu pääasiassa julkisesti saatavilla oleviin tietoihin ja erityisesti tätä tarkoitusta varten kerättyyn aineistoon. Sen tavoitteena on verrata suurten infrastruktuurihankkeiden toteuttamista koskevaa EU:n kehystä eräiden maiden (Australia, Kanada, Norja, Ranska, Sveitsi ja Yhdysvallat) kehyyksiin ja löytää käytäntöjä, joista voisi olla hyötyä Euroopan komissiolle ja päätöksentekijöille myönnettäessä EU:n tukea tulevaisuudessa. Osaltaan katsaus myös tukee käynnissä olevaa TEN-T-asetuksen tarkistamista.

Tässä katsauksessa analysoitiin seuraavia kuutta EU:n liikennehanketta: Basque Y, Brennerin pohjatunneli, Fehmarninsalmen tunneli, Lyon–Torino-rautatietunneli, Rail Baltica ja Seine–Nord Europe -kanava. Niitä kaikkia on yhteisrahoitettu Verkkojen Eurooppa -välineestä. Vuosina 2007–2020 EU osoitti yli 109 miljardia euroa TEN-T-verkon liikenneinfrastruktuurihankkeisiin.

Euroopan tilintarkastustuomioistuimen katsaus ”Suuria liikenneinfrastruktuurihankkeita koskeva EU:n kehys: kansainvälinen vertailu” on saatavilla tilintarkastustuomioistuimen sivustolla eca.europa.eu 23:lla EU:n kielellä.

Tilintarkastustuomioistuin on viime vuosina julkaissut useita tarkastuskertomuksia EU:n liikennepolitiikasta. Kertomuksissa on käsitelty muun muassa [liikenteen megahankkeita EU:ssa](#), [EU:n ydintieverkkoa](#) ja [Eurooppalaista suurten nopeuksien rautatieverkkoa](#). Ensi vuonna tilintarkastustuomioistuin aikoo julkaista kertomuksen intermodaalisesta tavaraliikenteestä.

Lehdistö – yhteydenotot

Euroopan tilintarkastustuomioistuimen lehdistöpalvelu: press@eca.europa.eu

- Vincent Bourgeois: vincent.bourgeois@eca.europa.eu – matkapuhelin: (+352) 691 551 502
- Claudia Spiti: claudia.spiti@eca.europa.eu – matkapuhelin: (+352) 691 553 547