

SOPIMUS JOUKKOLIIKENNEINFRAN KUSTANNUSTEN KORVAAMISESTA

1 Sopijapuolet

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (jäljempänä HSL),
y-tunnus 2274586-3, ja

Kauniaisten kaupunki (jäljempänä jäsenkaupunki tai Kauniainen),
y-tunnus 0203026-2

2 Sopimuksen kohde ja tarkoitus

Tällä sopimuksella sovitaan jäsenkaupunkien/kuntien HSL:n käyttöön osoittaman joukkoliikenneinfraomaisuuden (jäljempänä "jl-infra") käytöstä maksettavasta käyttöoikeuskorvauksesta.

3 Taustaa

Kukin jäsenkaupunki/kunta tekee erillisen sopimuksen HSL:n kanssa omistamansa jl-infran käytöstä noudattaen HSL:n perussopimuksen (jäljempänä "perussopimus") periaatteita.

Perussopimuksen 2 §:n mukaan "kuntayhtymän tehtävänä on:

- suunnitella ja järjestää toimialueensa joukkoliikennekokonaisuus ja edistää sen toimintaedellytyksiä
==
- osallistua joukkoliikenteen infran kehittämisen ja ylläpitoinvestointien suunnitteluun yhdessä kuntien ja asianomaisten muiden tahojen kanssa
==."

Perussopimuksen 26 §:n mukaan "Jäsenkuntien kuntayhtymän käyttöön erillisillä sopimuksilla osoittaman joukkoliikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettavan käyttöoikeuskorvauksen laskentaperusteena käytetään infraomaisuuden tarkistettua käypää arvoa.

==

Joukkoliikenteen lipputulojen ja joukkoliikenteen järjestämisestä aiheutuvien kulujen kohdistamisessa jäsenkunnille noudatetaan seuraavia periaatteita:

==

Infrakulut

- liikennemuodoittain nousujen suhteessa

Infrakulut lasketaan käypien arvojen perusteella. Kuluihin sisältyvät 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä täysimääräisesti infran hallinto- ja ylläpitokulut. Infran hallinto- ja ylläpitokuluista neuvotellaan kuntayhtymän ja jäsenkuntien kesken vuosittain.

Jäsenkuntien uusien joukkoliikenneinvestointien osalta otetaan huomioon myös rakennusaikaiset korot. Määriteltäessä jäsenkuntien vanhojen joukkoliikenneinvestointien käypää arvoa ei rakennusaikaisia korkoja kuitenkaan jälkikäteen oteta huomioon.

Vantaan kehärata ja tulevat muut kaupunkiratahankkeet sisällytetään infrakustannuksiin, mutta ei vanhojen kaupunkiratojen kustannuksia.

Kustannusten jaossa käytettävä kysyntätieto (nousut ja matkustuskilometrit liikennemuodoittain ja kunnittain) perustuu lippulajitutkimuksiin ja matkakorttijärjestelmän keräämiin tietoihin. Kysyntätieto päivittyy raitiovaunun ja metron osalta syksyllä 2008 valmistuvan lippulajitutkimuksen perusteella. Käytettävä kysyntätieto ei saa olla kolmea (3) vuotta vanhempaa, ellei kuntayhtymän hallitus muuta päätä.

Kuntayhtymän hallitus päättää edellä selostettujen periaatteiden mukaisesti yksityiskohtaiset laskentaperiaatteet järjestämänsä joukkoliikenteen lipputulojen ja menojen kohdentamisesta jäsenkunnille.

Siirtymäsäännökset

Mikäli vuonna 2010 kuntakohtaiset nettokustannukset (kunnan netto-osuus joukkoliikenteen alijäämän kattamisesta) muuttuvat merkittävästi vuodesta 2009, sovelletaan tällöin siirtymäaikaan siten, että vuonna 2010 muutoksesta otetaan huomioon 33 %, vuonna 2011 67 % ja vuonna 2012 100 %."

4

Sopimusasiakirjat

Sopimus muodostuu tämän sopimuksen ehtojen lisäksi seuraavista liiteasiakirjoista:

1. Vanhan infran käyvät arvot (Catellan raportti)
2. Infraomaisuusluettelo (vanha, kohdan 6.5 mukainen jl-infra)
3. Infraomaisuusluettelo (uusi, kohdan 7.5 mukainen jl-infra)
4. Poistoajat (ohjeellinen)
5. Poistosuunnitelma ja korkolaskelma (vanha jl-infra)
6. Luettelo omaisuuseristä, joiden perusteella korvataan vain hallinto- ja ylläpitokulut kohdan 7.1.2 mukaisesti

Mikäli sopimusasiakirjat ovat keskenään ristiriidassa tai puutteellisia, noudatetaan ensiksi perussopimusta, sitten tätä sopimusta ja sen jälkeen tämän sopimuksen liitteitä yllä olevassa etusijajärjestyksessä.

5 Määritelmät

5.1 Jl-infra

Jl-infralla tarkoitetaan tässä sopimuksessa kaupungin/kunnan omistamaa, käytössä olevaa joukkoliikenneinfraomaisuutta siten, kuin tässä sopimuksessa tarkemmin määritellään. Jl-infraa eivät ole operointikalusto, varikkoinfra, joukkoliikenteen staattisen tai sähköisen informaation infra, kuljettajien sosiaalililat, liityntä-pysäköinnin infra, liiketilat eivätkä mainospaikat.

Jl-infra jakautuu sekä ns. vanhaan että ns. uuteen jl-infraan. Vanhaa omaisuutta on kohdan 6.5 mukainen omaisuus, joka on otettu käyttöön 31.12.2009 mennessä. Uutta omaisuutta on kohdan 7.5 mukainen uusi omaisuus sekä täydennys- ja peruskorjausinvestoinnit, jotka on otettu käyttöön 31.12.2009 jälkeen.

Kohdan 6.5 tai kohdan 7.5 mukainen jl-infra, jonka kunta omistaa tai jonka investointiin kunta on osallistunut, voi sijaita myös toisen HSL:n jäsenkaupungin/kunnan alueella. Jl-infrakorvaus määräytyy tällöin samoin perustein kuin kunnan omalla alueella sijaitsevan jl-infran osalta.

5.2 HSL-alue

HSL:n jäsenkuntien alue.

5.3 Poisto

Tässä sopimuksessa tarkoitettu poisto on määritelty vanhan infran osalta kohdassa 6.2 ja uuden infran osalta kohdassa 7.2.

5.4 Joukkoliikennemuodot

Joukkoliikennemuodoilla tarkoitetaan tässä sopimuksessa bussi-, juna, metro-, lautta- ja raitioliikennettä siten, kuin tässä sopimuksessa tarkemmin määritellään. Sopimusta voidaan täydentää mahdollisten muiden joukkoliikennemuotojen osalta kohdan 13 mukaisin menettelyin.

5.4.1 Metroliikenne

Metroliikenteellä tarkoitetaan HSL-alueen metroverkostossa tapahtuvaa HSL:n taksa- ja lippujärjestelmän piiriin kuuluvaa liikennöintiä.

5.4.2 Raitioliikenne

Raitioliikenteellä tarkoitetaan HSL-alueen raitioliikenneverkostossa tapahtuvaa HSL:n taksa- ja lippujärjestelmän piiriin kuuluvaa liikennöintiä.

- 5.4.3
Junaliikenne Junaliikenteellä tarkoitetaan HSL-alueen rautatieverkostossa tapahtuvaa HSL:n taksa- ja lippujärjestelmän piiriin kuuluvaa henkilöjunaliikennettä.
- 5.4.4
Bussiliikenne Bussiliikenteellä tarkoitetaan HSL-alueen bussiliikenneverkostossa tapahtuvaa HSL:n taksa- ja lippujärjestelmän piiriin kuuluvaa liikennöintiä.
- 5.4.5
Lauttaliikenne Lauttaliikenteellä tarkoitetaan HSL-alueen HSL:n taksa- ja lippujärjestelmän piiriin kuuluvaa henkilölauttaliikennettä.
- 5.5
Jl-Infrakorvaus Jl-infran käytöstä HSL:n kunnalle maksama kohtien 6.1 ja 7.1 mukainen käyttöoikeuskorvaus.
- 5.6
Jl-infrakulut Kohtien 6.1.1, 6.1.2, 7.1.1 ja 7.1.2 mukaiset kustannukset.

6 Vanha jl-infra

6.1 Jl-infrakorvaus (vanha jl-infra)

Perussopimuksen 26 §:n mukaisesti vanhan jl-infran käytöstä maksettavan käyttöoikeuskorvauksen laskentaperusteena käytetään infraomaisuuden tarkistettua käypää arvoa, jonka perusteella laskettava jl-infrakorvaus määräytyy niin, että korvaukseen sisältyy puolet pääoman poistoista ja koroista sekä infran hallinto- ja ylläpitokulut täysmääräisesti siten kuin tässä sopimuksessa tarkemmin on sovittu. Käypä arvo määritellään vain kerran ja se vähenee tasapoistojen kautta.

HSL hyväksyy vain tämän sopimuksen mukaiset kustannukset jl-infrakorvauksen maksamisen perusteeksi.

6.1.1 Pääomakustannukset

Pääomakustannukset on eritelty liitteessä 5.

- Korvattavat pääomakustannukset kohdistuvat kohdassa 6.5 määriteltyihin jl-infrainvestointeihin.

- Korvattavat kustannukset eivät sisällä niitä kuluja, jotka eivät ole tämän sopimuksen mukaisen vanhan jl-infran kustannuksia (kohta 5.1).
- Kustannukset eivät sisällä pääomakustannuksia siltä osin kuin ne kohdistuvat infraan, jonka pääomakustannusten osalta kaupunki/kunta saa erillisen korvauksen HSL:ltä tai muulta viranomaiselta erillisten sopimusten mukaan.

Pääoman poistot ja korot otetaan huomioon puolesta määrästä (50 %).

6.1.2

Hallinto- ja ylläpitokustannukset

Hallinto- ja ylläpitokustannukset kohdan 6.5 mukaisen vanhan jl-infran osalta korvataan kohdan 7.1.2 mukaisesti. Tämän lisäksi hallinto- ja ylläpitokulut korvataan 7.1.2. kohdan periaatteiden mukaisesti myös siltä osin, kuin ne perustuvat liitteessä 6 lueteltujen junaratojen asemien ja lauttaliikenneterminaalien sekä lauttaliikennelaitureiden johdosta kunnalle/kaupungille aiheutuviin hallinto- ja ylläpitokustannuksiin.

6.2

Poistojen laskeminen

Poistot perustuvat perussopimuksen mukaiseen jl-infraomaisuuteen, joka on arvostettu kohdassa 6.4 esitetyllä tavalla. Käyvät arvot määritellään kertaluonteisesti. Ohjeelliset poistoajat on määritetty liitteessä 4.

Mikäli jonkin vanhan omaisuuskohteen jäljelle jäävä poisto-aika on yli viisi (5) vuotta, noudatetaan jäljellä olevaa poisto-aikaa. Mikäli jonkin vanhan omaisuuskohteen jäljellä jäävä poisto-aika on kuitenkin alle viisi (5) vuotta 1.1.2010 alkaen, lisätään poisto-aikaa niin, että omaisuuskohteet poistetaan 5 vuodessa (31.12.2014 mennessä). Poistotapana on tasapoisto. Poistosuunnitelma on liitteenä 5.

Vanhan jl-infran poistot perustuvat kohdan 6.4 käyvän arvon mukaisiin arvoihin.

6.3

Korkojen laskeminen

Korko on 5 %. Korko lasketaan edellisen vuoden infraomaisuuden arvosta. Eli esimerkiksi vuoden 2010 korko lasketaan infraomaisuuden poistetusta arvosta hetkellä 31.12.2009.

6.4

Käyvän arvon määrittely

Vanha jl-infra arvostetaan Helsingin osalta niin, että 31.12.2008 mennessä käyttöön otetulle omaisuudelle lasketaan käyvät arvot. Omaisuus arvostetaan indeksitarkistuksin ja arvonalennuksin tilanteeseen 31.12.2009. Aikavälillä 1.1. - 31.12.2009 käyttöön otetusta omaisuudesta käytetään kirjanpidon arvoja. Muiden kuntien osalta vanha jl-infra arvostetaan niin, että 31.12.2009 mennessä käyttöön otetusta omaisuudesta lasketaan käyvät arvot.

Käyvät arvot on määritelty samoin perustein kaikkien kuntien osalta seuraavasti:

Omaisuu den luonteesta johtuu, että eräin vähäisin poikkeuksin kysymykseen tulee ainoastaan teknisen nykyarvon määrittely. Arviointi alkaa jälleenhankintakustannusten määrittelyllä. Hankintakustannuksesta vähennetään valtiolta, EU:lta ja muilta kunnilta saadut avustukset. Mahdollinen yksityisrahoitus ei vähennä investoinnin hankintahintaa. Tämän jälkeen lasketaan ikäalennus ja kontrolloidaan arvon alaraja.

Jälleenhankintahinta saadaan korottamalla alkuperäinen kirjanpidosta saatu hankintakustannus rakennuskustannusindeksillä arviointihetkeen. Jälleenhankintakustannus on alempi kuin vastaavan tuotteen nykyinen rakennuskustannus, koska vaatimus- ja laatutaso on vanha.

Ikäalennuksessa otetaan huomioon sekä tekninen kuluminen että käyttöarvon aleneminen, josta syystä ikäalennus on laskenta-ajan alussa ja lopussa loivempi ja keskivaiheessa jyrkempi. Käyttöarvon katsotaan käyttäytyvän tällä tavalla.

Laskenta-aika on kohdekohtainen ottaen huomioon omaisuuserän luonteen. Lähtökohtana on arvioinneissa yleisesti käytetty tavanomaisen rakennuksen laskenta-aika. (40 - 50 vuotta), jonka kuluessa arvo siis menee teoreettisesti nolnaan. Käytössä olevalla omaisuudelle on kuitenkin matemaattisesta tuloksesta huolimatta määritelty arvon alaraja, joka on kohdekohtainen. Lähtökohtana on käytetty arvioinneissa yleisesti esitettyä tavanomaisen rakennuksen alarajaa (30 %)

Kirjanpitoon sisällyvistä korjauksista otetaan mukaan vain sellaiset, jotka korottavat kohteen arvoa. Pois jätetään alkuperäiseen arvoon nähden suhteellisesti pienet korjaukset. Peruskorjausten laskenta-aika on hieman lyhyempi kuin alkuperäisen kohteen.

Tuloksissa ei ole mukana rakennusaikaisia korkoja, maapohjaa eikä arvonn lisäveroa.

Käyvät arvot määritellään kertaluonteisesti.

Arvojen ja pääomakulujen yhteenvetotaulukko on liitteenä 5.

6.5

Vanhan jl-infran määrittely liikennemuodoittain

6.5.1

Metrol liikenteen infraomaisuus

Metrol liikenteen infraomaisuus, joka kuuluu tämän sopimuksen mukaiseen jl-infraan:

6.5.1.1

Rata (sisältää myös varikko- ja huoltoradat):

- Tunnelit
- Alusrakenne
- Päälysrakenne
- Maarakenne
- Metrosillat (rataa kantavat sillat)
- Käytönohjaus- ja kulunvalvontajärjestelmät sekä muut tekniset järjestelmät
- Sähkösyöttöasemat ja muut sähköjärjestelmät

6.5.1.2

Asema:

- Rakennus
- Hissit
- Liukuportaat
- Kiinteät rakenteet
- Sähköjärjestelmät

6.5.2

Raitiol liikenteen infraomaisuus

Raitiol liikenteen infraomaisuus, joka kuuluu tämän sopimuksen mukaiseen jl-infraan:

6.5.2.1

Rata (sisältää myös varikko- ja huoltoradat):

- Radat ja vaihteet
- Alusrakenne
- Päälysrakenne
- Raitioratojen järjestelyt
- Raitioratojen pohjat
- Muut kiinteät rakenteet
- Sähkösyöttöasemat
- Raitioteiden ratasähkölaitteet
- Raitiopysäkit

6.5.3 Bussiliikenteen infraomaisuus

6.5.3.1

Bussiterminaali:

Tämän sopimuksen mukaiseen jl-infraan sisältyvät seuraavat terminaalit:

- Helsinki: Elielinaukio; Rautatientori; Kamppi, Espoo-terminaali; Itäkeskus; Malmi, liityntäliikenneterminaali; Herttoniemi
- Espoo: Leppävaaran asema; Kamppi, Espoo-terminaali; Tapiola
- Vantaa: Tikkurila; Myyrmäki; Martinlaakso

Bussiterminaaliin sisältyy:

- Rakennus
- Hissit
- Liukuportaat
- Kiinteät rakenteet
- Laiturialueet
- Odotustilat

7

Uusi jl-infra

7.1

Jl-infrakorvaus (uusi jl-infra)

Perussopimuksen 26 §:n mukaisesti uuden jl-infran käytöstä maksettavan käyttöoikeuskorvauksen laskentaperusteena käytetään infraomaisuuden kirjanpitoarvoa, jonka perusteella laskettava jl-infrakorvaus määräytyy niin, että korvaukseen sisältyy puolet pääoman poistoista ja koroista sekä infran hallinto- ja ylläpitokulut täysmääräisesti niin kuin siitä on tässä sopimuksessa jäljempänä tarkemmin sovittu.

HSL hyväksyy vain tämän sopimuksen mukaiset kustannukset jl-infrakorvauksen maksamisen perusteeksi.

7.1.1

Pääomakustannukset

Infran pääomakustannusten osalta käyttökorvaus perustuu kaupungin/kunnan infraomaisuusluetteloon (liitteenä 3).

- Korvattavat pääomakustannukset kohdistuvat kohdan 7.5 mukaisesti uus-, täydennys- ja peruskorjausinvestointeihin
- Korvattavat kustannukset eivät sisällä niitä kuluja, jotka eivät ole tämän sopimuksen mukaisen uuden jl-infran kustannuksia

(kohta 5.1)

- Kustannukset eivät sisällä pääomakustannuksia siltä osin kuin ne kohdistuvat infraan, jonka pääomakustannusten osalta kaupunki/kunta saa erillisen korvauksen HSL:ltä tai muulta viranomaiselta erillisten sopimusten mukaan.

Pääoman poistot, korot ja rakennusaikaiset korot otetaan huomioon puolesta määrästä (50 %) sen jälkeen kun omaisuus on otettu käyttöön (kohta 7.4).

7.1.2

Hallinto- ja ylläpitokustannukset:

Hallinto- ja ylläpitokustannuksilla tarkoitetaan välittömiä, jl-infraan liittyviä kustannuksia, jotka kertyvät infraomaisuuden huoltamisesta, korjaamisesta, ylläpidosta ja hallinnoinnista, kuten:

- työ,
- tarvikkeet,
- kalusto,
- kulkuneuvot,
- tilat,
- siivous,
- vartiointi,
- vesi,
- sähkö,
- hallinto,
- johtaminen ja
- tietojärjestelmät

Hallinto- ja ylläpitokulujen laskenta suoritetaan kaupungissa/kunnassa. Hallinto- ja ylläpitokustannukset perustuvat kaupungin/kunnan kirjanpidosta saatavaan määrän tai sen pohjalta luotettavasti osoitettuun määrään.

Sekä HSL:n että kunkin kaupungin/kunnan asiantuntijat/tilintarkastajat voivat tarkistaa laskelmat.

Korvattavat kustannukset eivät sisällä niitä kuluja, jotka eivät ole tämän sopimuksen mukaisen jl-infran kustannuksia (kohta 5.1).

Kustannukset eivät myöskään sisällä hallinto- ja ylläpitokustannuksia siltä osin kuin ne kohdistuvat infraan, jonka hallinto- ja ylläpitokustannusten osalta kaupunki/kunta saa erillisen korvauksen muualta tai HSL:ltä erillisten sopimusten mukaan.

Hallinto- ja ylläpitokulut huomioidaan täysimääräisesti (100 %).

7.2

Poistojen laskeminen

Poistot perustuvat perussopimuksen mukaiseen jl-infraomaisuuteen, joka on arvostettu kohdassa 7.4 esitetyllä tavalla. Ohjeelliset poistoajat on määritelty liitteessä 4. Poistotapana on tasapoisto.

Poistojen laskenta alkaa investoinnin käyttöönottokuukautta seuraavan kuukauden alusta alkaen.

Vuotuiset poistot lasketaan kaavalla

$$PO_t = I/n * K_t/12 * 0,5$$

PO_t = Poisto vuonna t

I = Investoinnin hankintahinta ml. rakennusaikaiset korot

n = Investoinnin pitoaika (vuosia)

K_t = Investoinnin käyttöaika vuonna t (kuukausia)

Mikäli investointi otetaan käyttöön kesken vuotta, ulottuu poistojen laskenta vuodelle n+1. Tällöin ensimmäisen vuoden ja viimeisen vuoden poistojen summa on I/n.

7.3

Korkojen laskeminen

Korko on 5 %.

Korkojen laskenta alkaa investoinnin käyttöönottokuukautta seuraavan kuukauden alusta alkaen.

Vuotuiset korot lasketaan kaavalla

$$K_t = I_t * 5/100 * K_t/12 * 0,5$$

K_t = Korko vuonna t

I_t = Investoinnin pääoma-arvo vuonna t

K_t = Investoinnin käyttöaika vuonna t (kuukausia)

7.4

Uuden jl-infran arvon määrittely

Uusi jl-infra arvostetaan kirjanpitoarvoonsa. Uuden jl-infran osalta otetaan huomioon myös rakennusaikaiset korot koko rakennusajalta. Rakennusaikainen korko on 5 %.

7.5

Uuden jl-infran määrittely joukkoliikennemuodoittain

7.5.1

Metrol liikenteen infraomaisuus

Metrol liikenteen infraomaisuus, joka kuuluu tämän sopimuksen mukaiseen jl-infraan:

7.5.1.1

Rata (sisältää myös varikko- ja huoltoradat):

- Tunnelit
- Alusrakenne
- Päällysrakenne
- Maarakenne
- Metrosillat (rataa kantavat sillat)
- Käytönohjaus- ja kulunvalvontajärjestelmät sekä muut tekniset järjestelmät
- Sähkösyöttöasemat ja muut sähköjärjestelmät

7.5.1.2

Asema:

- Rakennus
- Hissit
- Liukuportaat
- Kiinteät rakenteet
- Sähköjärjestelmät

7.5.2

Raitioliikenteen infraomaisuus

Raitioliikenteen infraomaisuus, joka kuuluu tämän sopimuksen mukaiseen jl-infraan:

7.5.2.1

Rata (sisältää myös varikko- ja huoltoradat):

- Radat ja vaihteet
- Alusrakenne
- Päällysrakenne
- Raitioratojen järjestelyt
- Raitioratojen pohjat
- Muut kiinteät rakenteet
- Sähkösyöttöasemat
- Raitioteiden ratasähkölaitteet
- Raitiopysäkit

7.5.3

Junaliikenteen infraomaisuus

Junaliikenteen infraomaisuus, joka kuuluu tämän sopimuksen mukaiseen jl-infraan:

7.5.3.1

Rata

- Tunnelit
- Alusrakenne
- Päälysrakenne
- Maarakenne
- Sillat (rataa kantavat sillat).
- Käytönohjaus- ja kulunvalvontajärjestelmät sekä muut tekniset järjestelmät
- Sähkönsyöttöasemat ja muut sähköjärjestelmät

7.5.3.2

Asema:

- Rakennus
- Hissit
- Liukuportaat
- Kiinteät rakenteet
- Sähköjärjestelmät.

7.5.4

Bussiliikenteen infraomaisuus

Bussiliikenteen infraomaisuus, joka kuuluu tämän sopimuksen mukaiseen jl-infraan:

7.5.4.1

Joukkoliikennekatu, joukkoliikennetunneli ja joukkoliikennesilta

Sopijapuolet neuvottelevat yksittäisen joukkoliikennekadun, -sillan tai -tunnelin sisällyttämisestä tämän sopimuksen piiriin. Sopimuksen piiriin hyväksytään ainoastaan pääasiassa joukkoliikennettä varten rakennettavat kohteet.

7.5.4.2

Bussiterminaali

Sopijapuolet neuvottelevat yksittäisen bussiterminaalin sisällyttämisestä tämän sopimuksen piiriin. Lähtökohtana pidetään tämän sopimuksen kohdassa 6.5.3.1 lueteltuja terminaaleja.

Bussiterminaalin sisältyy:

- Rakennus
- Hissit
- Liukuportaat

- Kiinteät rakenteet
- Laiturialueet
- Odotustilat

7.5.5

Lauttaliikenteen infraomaisuus

Lauttaliikenteen infraomaisuus, joka kuuluu tämän sopimuksen mukaiseen jl-infraan:

- Lauttaterminaalit.
- Laiturirakenteet.

8

Jl-infrakorvauksen maksaminen ja infrakulujen kohdistaminen

8.1

Jl-Infrakorvauksen maksaminen

Jl-infrakorvaus perustuu HSL:n talousarvioon. Kaupunki/kunta toimittaa HSL:lle vanhan infran osalta luettelon mukaisen ja uuden infran osalta käyttöomaisuuskirjanpitoonsa perustuvan hankkeittain eritellyn laskelman infran pääoma-, hallinto- ja ylläpitokustannuksista seuraaville kolmelle vuodelle vuosittain huhtikuun loppuun mennessä. Samalla kaupunki/kunta ilmoittaa edellisenä vuonna maksetun jl-infrakorvauksen mahdollisen yli- tai alijäämän. Kullekin kaupungille/kunnalle maksettavan jl-infrakorvauksen määrä vahvistetaan HSL:n talousarvion hyväksymisen yhteydessä.

Kaupunki/kunta laskuttaa HSL:ltä jl-infran tämän sopimuksen mukaiset kustannukset kuukausittain tasaerinä (1/12) siten, että laskun eräpäivä on kuukauden 15. päivä. Mikäli kaupungin/kunnan infran kustannukset poikkeavat HSL:n vahvistetusta talousarviosta, ottaa HSL mahdollisen ali/ylijäämän huomioon tilinpäätösvuotta seuraavana vuonna laadittavassa talousarviossaan. Esimerkiksi vuonna 2010 syntynyt ali/ylijäämä otetaan huomioon vuoden 2012 talousarviossa.

HSL:llä on oikeus saada tarvittaessa tietoja kaupungin/kunnan kirjanpidosta ja tilintarkastajan lausunto jl-infran kustannusten oikeellisuuden ja kuntien välisen yhdenvertaisuuden toteamiseksi.

Kunta erittelee laskuissa vanhasta ja uudesta infrasta maksettavan korvauksen pääoma-, hallinto- ja ylläpitokustannuksiin, joihin korvaus perustuu. Pääomakulut on lisäksi eriteltävä poistoihin ja korkokuluihin.

Mikäli vuoden aikana tulee tietoon huomattavia muutoksia jl-infrakorvauksen suuruuteen, käsitellään muutokset HSL:ssä talousarviomuutoksena.

8.2

Jl-infrakulujen kohdistaminen jäsenkaupungeille/kunnille

Bussiliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille linjastoittain nousujen suhteessa. Bussiliikenneterminaalien osalta kulut kohdistetaan ensin linjastoille terminaalista tehtyjen lähtöjen suhteessa.

Junaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille junaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Lauttaliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille lauttaliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Metroliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille metroliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Raitioliikenteen jl-infrakulut kohdistetaan jäsenkaupungeille/kunnille raitioliikenteeseen tehtyjen nousujen suhteessa.

Edellä sanotun estämättä vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien johdosta jl-infrakulujen kohdistamisesta jäsenkaupungeille/kunnille sovitaan kokonaisuudessaan erikseen. Tällaisia uusia, merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat ainakin Länsimetro ja Kehärata. Jl-infrakulujen kohdistamista jäsenkaupungeille/kunnille ei muuteta takautuvasti.

8.3

Poikkeuksellisten kustannusmuutosten vaikutus korvaukseen

Mikäli sopimuskauden aikana tapahtuu lakimuutoksia, jotka vaikuttavat korottavasti kaupungin/kunnan infratoimintojen kustannuksiin, lisätään tällaisista korotuksista aiheutuvat kustannukset jl-infrakorvaukseen.

Mikäli sopimuskauden aikana tapahtuu lakimuutoksia, jotka vaikuttavat alentavasti kaupungin/kunnan infratoimintojen kustannuksiin, alennetaan jl-infrakorvausta vastaavasti.

9

Sopimuksen seuranta ja ylläpito

HSL ja sen jäsenkaupungit/kunnat seuraavat tämän sopimuksen toteutumista ja neuvottelevat tämän sopimuksen perusteella maksettavan korvauksen määräytymisestä vuosittain.

10

Osakeyhtiö- tai kiinteistöosakeyhtiömuotoinen jl-infra

Osakeyhtiö- tai kiinteistöosakeyhtiömuotoisen jl-infran osalta jl-infrakorvaus määritellään niin, että jl-infrakorvaus vastaa määrältään

joko (vaihtoehto 1)

- yhtiölle syntyviä kustannuksia

tai (vaihtoehto 2)

- yhtiön kaupungilta/kunnalta perimiä vastikkeita.

Vaihtoehdossa 1 huomioidaan yhtiön hallinto- ja ylläpitokustannukset täysimääräisesti (100 %) lukujen 6.1.2 ja 7.1.2 mukaisesti ja yhtiön suunnitelman tai laskelman mukaiset poistot ja rahoituslainten korot puolesta määrästä (50 %) lukujen 6.1.1 ja 7.1.1 mukaisesti.

Vaihtoehdossa 2 huomioidaan hallinto- ja ylläpitokustannuksia vastaavat yhtiön hallinto- ja hoitovastikkeet täysimääräisesti (100 %) lukujen 6.1.2 ja 7.1.2 mukaisesti ja rahoitusvastikkeet puolesta määrästä (50 %) lukujen 6.1.1 ja 7.1.1 mukaisesti.

Yllä olevista vaihtoehdoista valitaan sopijapuolten yhteisellä hyväksynnällä yhtiökohtaisesti tarkoituksenmukaisin vaihtoehto.

Kumpaakin vaihtoehtoa sovellettaessa huomioidaan periaate, että kaupungeilla/kunnilla tulee olla mahdollisuus järjestää jl-infra joustavasti eri hallintamuotoja käyttäen, ja että jl-infran hallintamuodolla ei lähtökohtaisesti ole merkitystä määrittäessä jl-infran kuulumista sopimuksen piiriin tai jl-infrakorvauksen määrää laskettaessa.

Mahdollisissa hallintamuodon muutostilanteissa lähtökohtana on, että jl-infran kuulumisen sopimuksen piiriin tai sen perusteella laskettava jl-infrakorvauksen määrä pysyvät muuttumattomina, ellei erityisistä syistä tai tämän sopimuksen muusta määräyksestä muuta johdu.

Ns. vanhan jl-infran osalta käytetään vaihtoehdossa 1 laskelman mukaisten poistojen määrittelyssä kohdassa 6.4 tarkoitettuja käyviä arvoja.

Mahdollisen, jäsenkunnan/kaupungin vuokralle ottaman jl-infran infrakorvauksesta sovitaan erikseen.

11

Tilapäisesti käytöstä poissa olevasta jl-infrasta aiheutuvat lisäkustannukset

Jl-infra voidaan tilapäisesti poistaa käytöstä uuden jl-infran rakentamisen tai olemassa olevan jl-infran peruskorjauksen ajaksi. Tavoitteena on, että jl-infra on poissa käytöstä mahdollisimman lyhyen ajan, jotta matkustajille aiheutuva haitta jää mahdollisimman vähäiseksi. Rakentamisaikaisista poikkeusjärjestelyistä sovitaan tapauskohtaisesti ennalta kaupungin/kunnan ja HSL:n kesken.

Mikäli jl-infra on poissa käytöstä pidempään kuin mitä kaupunki/kunta on HSL:n talousarvion laadinnan yhteydessä ilmoittanut HSL:lle kohdan 8.1 mukaisesti, vastaa kaupunki/kunta ylittävältä ajalta kaikista joukkoliikenteen tarkoituksenmukaisesta järjestämisestä aiheutuvista lisäkustannuksista.

12

Sopimuksen voimassaolo

Sopimus on voimassa toistaiseksi ja se tulee voimaan sopijapuolten allekirjoitettua sopimuksen 1.1.2010 alkaen.

13

Sopimuksen tai sen osan muuttaminen

Kaikki muutokset sopimukseen tehdään kirjallisesti.

Kaikissa sopijapuolten neuvotteluissa pyritään yhdessä ratkaisuun, joka riittävästi turvaa kummankin sopijapuolen intressejä ja erityisesti niitä panostuksia, joita sopimuksen täyttämiseksi on jo tehty.

HSL tekee tämän sopimuksen kanssa yhteneväisiä periaatteita noudattaen vastaavan sopimuksen kaikkien jäsenkaupunkien/kuntien kanssa.

Mikäli sopimusta muutetaan yhden jäsenkaupungin/kunnan kanssa, on sopimusta muutettava vastaavalla tavalla kaikkien jäsenkaupunkien/kuntien kanssa.

Mikäli tähän sopimukseen tehdään muutoksia, joilla on merkittävä vaikutus muiden jäsenkaupunkien/kuntien maksuosuuksiin, tulee

tällaiset muutokset hyväksyttävä kaikilla jäsenkaupungeilla/kunnilla ja kaikkien jäsenkaupunkien/kuntien sopimuksiin tulee tehdä vastaavat muutokset.

14

Erimielisyyksien ratkaiseminen

Sopijapuolet noudattavat sopimuksen soveltamisessa ja kaikessa yhteistyössä hyvän kumppanuuden periaatteita ja ottavat kaikesa toiminnassaan ja päätöksenteossään huomioon myös toisen sopijapuolen edut ja tavoitteet sekä myös muiden HSL:n jäsenkaupunkien/kuntien edut.

Osapuolet pyrkivät ratkaisemaan kaikki mahdolliset sopimuksen soveltamiseen liittyvät erimielisyytensä neuvotteluilla. Ellei tämä onnistu, ratkaisee tätä sopimusta koskevat erimielisyydet Helsingin käräjäoikeus.

Sopimuksen tulkinnassa noudatetaan Suomen lakia.


15

Sopimuskappaleet

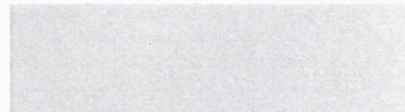
Tätä sopimusta on tehty kaksi (2) samansisältöistä kappaletta, yksi kummallekin sopijapuolelle.

Helsingissä, 24. päivänä lokakuuta 2011

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä



Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja



Réijo Mäkinen
osaston johtaja

Kauniaisissa, 31 . päivänä loka kuuta 2011

Kauniaisten kaupunki



Torsten Widén
kaupunginjohtaja



Marianna Harju
yhdyskuntatoimen johtaja