

13.06.2017

HSL -kunnat

**LAUSUNTOPYYNTÖ JÄSENKUNNILLE INFRAKORVAUSTEN KÄSITTELYSTÄ
KUNTAOSUUKSIS**

Kehäradan ja länsimetron käyttöönotto sekä muiden tulevien infrahankkeiden valmistuminen aiheuttavat tulevina vuosina merkittäviä paineita lippujen hintojen korottamiseen, mikäli kuntien keskimääräinen subventiotaso pidetään edelleen maksimissaan 50 %:ssa.

HSL:n yhtymäkokous päätti vuonna 2015 aloittaa omistajakuntien väliset neuvottelut kuntaosuuksien tasosta, subventioasteesta ja infrakustannusten mahdollisesta uudelleen jakamisesta siten, että lipunhintojen korotustarve taloussuunnitelmakaudella pienenee. Yleisesti HSL:n kustannusten nousupaine on mahdollista kattaa puuttumalla kuntaosuuksiin, lippujen hintoihin tai joukkoliikenteen palvelutasoon (tai itse kustannuksiin).

Neuvottelijat tapasivat kolme kertaa ja neuvotteluissa keskusteltiin mm. infrapääomalle laskettavan koron suuruudesta sekä eri asiakasryhmien alennusprosenttien yhdenmukaistamisesta. Neuvottelujen lopputulos oli, että yhteisesti hyväksyttäviä keinoja lipun hintojen korotustarpeen pienentämiselle ei löytynyt.

Helsingin kaupunginhallitus on 12.9.2016 lausunnossaan HSL:n vuoden 2017-2019 alustavasta Toiminta- ja taloussuunnitelmasta esittänyt seuraavaa: *"Omistajaohjauslinjauksena Helsingin kaupunki edellyttää jatkossa käytettävän periaatetta, että omistajakuntien subventio-osuus operointi- ja yleiskustannusten osalta saa olla korkeintaan 50%. Infrakustannusten osalta subventioaste määritellään erikseen ja voi olla korkeampikin. Lähtökohta on, että infrakorvaukset eivät jatkossa johda lipun hintojen nousuun, vaan kunnat maksavat ne, koska investointien taloudelliset hyödytkin kohdistuvat kunnille. HSL:n tulee määritellä tarkemmat infrakustannusten käsittelyperiaatteet osana strategiatyötään."*

HSL:n yhtymäkokous kehotti marraskuussa 2016 HSL:ää jatkamaan tuloksettomina päättyneitä omistajakuntien välisiä neuvotteluja kuntaosuuksien tasosta, subventioasteesta ja infrakustannusten mahdollisesta uudelleen jakamisesta siten, että lipunhintojen korotustarve taloussuunnitelmakaudella pienenee.

HSL:n hallitus päätti lähettää alustavan Toiminta- ja taloussuunnitelman 2018-2020 yhteydessä lausuntopyynnön kuntiin siitä, miten jäsenkuntien infrakustannuksia tulisi käsitellä HSL:n kuntaosuuksissa.

13.06.2017

HSL:n perussopimus

HSL:n perussopimuksessa infraa käsitellään kahdessa kohdassa. Perussopimuksen 2 §:ssa HSL:n tehtäviin on sisällytetty osallistuminen joukkoliikenteen infran kehittämis- ja ylläpitoinvestointien suunnitteluun yhdessä kuntien ja asianomaisten muiden tahojen kanssa.

Infran kustannusten jakoperiaatteista HSL:n kuntaosuuksissa on sovittu toiminnan rahoituksesta sekä lipputulojen ja kulujen jakamisesta §:ssa 26:

- Jäsenkuntien kuntayhtymän käyttöön erillisillä sopimuksilla osoittaman joukko-liikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettavan käyttöoikeuskorvauksen laskentaperusteena käytetään infraomaisuuden tarkistettua käypää arvoa.
- Infrakustannukset jaetaan jäsenkunnille kuntaosuuksina 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 käy-pää arvoa ei rakennusaikaisia korkoja kuitenkaan jälkikäteen oteta huomioon.
- Vantaan kehärata ja muut tulevat kaupunkiratahankkeet sisällytetään infrakustannuksiin, mutta ei vanhojen kaupunkiratojen kustannuksia.

Voimassaolevat infrasopimukset

HSL ja jäsenkunnat ovat allekirjoittaneet infrasopimukset, joissa on sovittu jäsenkaupunkien/kuntien HSL:n käyttöön osoittaman joukkoliikenneinfraomaisuuden käytöstä maksettavasta käyttökorvauksesta.

Kukin jäsenkaupunki/kunta teki erillisen sopimuksen HSL:n kanssa omistamansa jl-infran käytöstä noudattaen HSL:n perussopimuksen periaatteita.

Sopimuksen mukaan infrakulut lasketaan käypien arvojen perusteella. Kuluihin sisältyy 50 % pääoman poistoista ja koroista sekä täysimääräisesti infran hallinto- ja ylläpitokulut. Jäsenkuntien uusien joukkoliikenne-

13.06.2017

investointien osalta otetaan huomioon myös rakennusaikaiset korot. Määriteltäessä jäsenkuntien vanhojen joukkoliikenneinfrainvestointien käypää arvoa, ei rakennusaikaisia korkoja kuitenkaan jälkikäteen oteta huomioon.

Pääoman poistot perustuvat perussopimuksen mukaiseen jl-infraomaisuuteen, joka on arvostettu infrasopimukseen kirjatulla tavalla. Ohjeelliset poistoajat on määritelty infrasopimuksen liitteessä 4.

Pääoman korkojen laskeminen on määritelty sopimuksen kohdassa 6.3. (ja 7.3.). Joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentiksi on sovittu 5 % ja korko lasketaan jo käytössä olevan infran osalta edellisen vuoden poistamattoman infraomaisuuden arvosta. Uusien joukkoliikenneinvestointien osalta korkojen laskenta alkaa investoinnin käyttöönottovuokautta seuraavan kuukauden alusta alkaen.

HSL:n hallitus hyväksyi 27.5.2014 § 95 sopimuksen joukkoliikenteen infrakulujen kohdistamisesta *uuden joukkoliikenneinfran* osalta. Tällä sopimuksella sovittiin alkuperäisen sopimuksen mukaisesti vuonna 2012 tai sen jälkeen käyttöön otettavien, merkittävien joukkoliikenneinvestointien infrakulujen kohdistamisesta jäsenkaupungeille/kunnille. Tällaisia uusia, merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ovat ainakin Länsimetro ja Kehärata. Aikaisempi sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta jäi sellaisenaan voimaan.

Tulevaisuudessa infrakustannusten osuus tulee kasvamaan aina uusien joukkoliikenteen infrahankkeiden valmistuttua. Esimerkiksi Länsimetron jatkaminen Kivenlahteen ja Raide-Jokerin valmistuminen kasvattavat HSL:ltä laskutettavia infrakustannuksia 2020-luvulla ja aiheuttavat sellaisenaan lipun hintoihin korotuspaineita.

HSL:n ensimmäisenä toimintavuotena 2010 HSL:ltä laskutettavat infrakustannukset olivat 59,1 milj. euroa ja ne muodostivat 12,2 % HSL:n toimintamenoista. Alustavassa talousarvioissa 2018 infrakustannukset ovat yli kaksinkertaistuneet ja ovat 140,8 milj. euroa, 19,4 % HSL:n toimintamenoista.

Taulukko 1: Merkittävimmät infrahankkeet tulevina vuosina

	Invest. M€ 1)	Valtion os. 2)	Kunnan osuus	Valmist. vuosi	Infran po-kustannus 3)		PO-kust. yhteensä
					poisto, M€	korko, M€	
Kantakaupungin raitioverkko	120,6	0 %	120,6	2016-26	1,5	3,0	4,5
L-metron jatke Kivenlahteen	801,0	30 %	560,7	2021	7,0	14,0	21,0
Raide-Jokeri	276,0	30 %	193,2	2021	2,5	4,9	7,4
Kruunusillat 4)	158,8	0 %	158,8	2025	2,3	4,0	6,3
Espoon kaupunkirata	268,0	50 %	134,0		1,7	3,4	5,1
Pisara	956,0	60 %	382,4		4,8	9,6	14,4
Yhteensä	2 580,4	39,94 %	1 549,7		19,8	38,9	58,7
1) Ilman rakennusaikaisia korkoja							
2) Arvio							
3) 50 % po:n poistosta ja 50 % 1. vuotena poistamattomalle po:lle lasketusta 5 % korosta							
4) Joukkoliikenteen osuus investoinnista							

13.06.2017

Omistajaohjauksen asettamat tavoitteet

Pääkaupunkiseudun koordinaatioryhmä on Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien ylimmän luottamushenkilöjohdon ohjaus- ja koordinoitelin pääkaupunkiseudun yhteistyössä. Koordinaatioryhmä toimii pääkaupunkiseudun merkittävien yhteisten yhteisöjen omistajaohjausryhmänä ja sen toiminta perustuu Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten kaupunkien kaupunginvaltuustojen hyväksymään pääkaupunkiseudun kaupunkien yhteistyösopimukseen.

Koordinaatioryhmä on asettanut HSL:n omistajaohjauksen tavoitteeksi valtuustokaudelle 2013-2016, että *kuntaosuuksilla katetaan kokonaiskustannuksista enintään 50 %*.

Omistajaohjauksen linjausta on tulkittu siten, että kuntaosuuksilla (ennen edellisten vuosien yli-/alijäämien huomioon ottamista) voidaan kattaa keskimäärin korkeintaan 50 % kuntaosuuksiin kohdistetuista kaikista kustannuksista, ml. infrakustannukset.

Kysymys 1: Joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentin suuruus

Joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosentiksi on infrasopimuksissa sovittu 5 % ja korko lasketaan jo käytössä olevan infran osalta edellisen vuoden poistamattoman infraomaisuuden arvosta. Uusien joukkoliikenneinvestointien osalta korkojen laskenta alkaa investoinnin käyttöönottokuukautta seuraavan kuukauden alusta alkaen.

Jäsenkuntia pyydetään ottamaan kantaa, voidaanko infrasopimuksessa määriteltä joukkoliikenneinfran pääoman korkoprosenttia alentaa viidestä prosentista ja mikä olisi sopiva korkoprosentti nykyisessä markkinatilanteessa? Voitaaisiinko korko sitoa esimerkiksi 12 kuukauden euribor-korkoon, sovittavalla marginaalilla lisättynä?

Koron osuus on infrakustannuksissa merkittävä. Vuoden 2018 alustavassa talousarviossa koron osuus infrakustannuksista on 48,4 miljoonaa euroa.

- Jos korkoprosenttia laskettaisiin yhdellä prosenttiyksiköllä 5 %:sta 4 %:iin, pienenisivät infran korot n. 9,7 M€. Jos subventio-% halutaan pitää edelleen noin 50 %:ssa, voitaisiin lipputulot vähentää puolella tuosta summasta eli noin 4,8 milj. eurolla. *Tämä merkitsisi n. 1,9 % lippujen hintojen laskua siitä tasosta, millä alustavan talousarvion 2018 lipputulot on laskettu (nykyisen järjestelmän mukaiset lipputulot ja hinnat).*
- Jos infran pääomalle laskettua 5 % korkoa ei otettaisi huomioon lainkaan vuonna 2018, pienenisivät infrakulut 48,4 M€ ja *nykyjärjestelmän mukaisten lippujen hintojen voitaisiin laskea n. 9,5*

13.06.2017

% Tällöin lipputulot olisivat noin 24,2 M€ pienemmät kuin nykyjärjestelmän mukaiset alustavan TA2018 lipputulot.

Taulukko 2: Infran pääoman korko%:n muutoksen vaikutus lippujen hintoihin.

Infran PO:n korko	5,0 %	4,0 %	3,0 %	2,0 %	1,0 %	0,0 %
Infran korot, M€	48,419	38,735	29,051	19,368	9,684	0,000
Infrakulujen vähennys 100%		9,684	19,368	29,051	38,735	48,419
Infrakulujen vähennys 50%		4,842	9,684	14,526	19,368	24,210
Hintojen muutos% 1)		-1,9 %	-3,8 %	-5,7 %	-7,7 %	-9,5 %

1) Lippujen hintojen muutos%, jotta keskimääräinen subventio% pysyy n. 50 %:ssa

Kysymys 2: Jäsenkuntien subventio-osuuden laskentatapa

Jäsenkuntia pyydetään ottamaan kantaa, voiko jäsenkuntien subventio-osuus ilman infrakustannuksia olla korkeintaan 50 %? Vrt. Helsingin kaupunginhallituksen syksyllä 2016 antama lausunto kuntien subventio-osuuden tasosta.

Taulukossa 3 on laskettu kuntien subventio-osuudet HSL-historian ajalta vuosilta 2010-2018 ilman infrakustannuksia. Vuosien 2010-2018 keskimääräisen subvention keskiarvo ilman infrakustannuksia on ollut 40,1 %.

Taulukko 3: Kuntaosuudet ja subventio-% ilman infrakustannuksia 2010-2018.

Kuntaosuudet milj. euroa ja subventio% ilman infrakustannuksia 2010 - 2018

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	K.nummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Yhteensä
2010	94,9	40,1	0,5	29,4	2,3	2,7				169,8
subventio%	38,5 %	44,3 %	28,2 %	42,7 %	39,0 %	41,9 %				40,5 %
2011	106,3	41,7	0,5	31,7	2,4	3,3				185,9
subventio%	40,5 %	44,1 %	26,5 %	43,8 %	38,7 %	44,9 %				41,8 %
2012	114,5	44,7	0,5	35,3	2,7	3,4	0,7			201,7
subventio%	41,0 %	44,3 %	25,9 %	45,3 %	39,9 %	43,9 %	36,6 %			42,4 %
2013	117,1	47,9	0,6	36,4	2,9	3,8	1,1			209,7
subventio%	40,9 %	45,6 %	29,7 %	45,6 %	39,9 %	45,8 %	44,1 %			42,7 %
2014	128,9	47,5	0,5	33,5	2,4	4,4	1,9			219,2
subventio%	42,5 %	44,2 %	26,0 %	42,9 %	28,6 %	44,7 %	58,1 %			42,8 %
2015	119,4	45,1	0,6	33,6	2,8	5,4	2,2			209,2
subventio%	39,3 %	41,7 %	26,6 %	41,1 %	30,1 %	47,3 %	58,3 %			40,2 %
2016	109,2	45,2	0,5	28,2	2,4	4,3	2,1			191,7
subventio%	35,6 %	39,9 %	22,1 %	34,2 %	26,1 %	40,4 %	54,7 %			36,3 %
2017 TA	115,2	44,6	0,3	32,0	3,0	6,1	2,2			203,5
subventio%	34,8 %	37,5 %	15,0 %	34,1 %	28,7 %	45,9 %	52,5 %			35,4 %
2018 TA	130,6	46,7	0,8	39,2	2,5	3,7	1,8	2,6	0,5	228,4
subventio%	38,2 %	39,3 %	33,3 %	40,6 %	24,2 %	33,9 %	46,5 %	33,4 %	55,0 %	38,5 %
Keskiarvo	115,1	44,8	0,5	33,3	2,6	4,1	1,7	2,6	0,5	202,1
subventio%	39,0 %	42,3 %	25,9 %	41,1 %	32,8 %	43,2 %	50,1 %	33,4 %	55,0 %	40,1 %

13.06.2017

Kysymys 3: Jos subventio-osuus lasketaan edelleen kuten aiemmin, voiko subventio-osuus tilapäisesti ylittää 50 %, jos kuntien keskiarvo HSL-ajalla on alle 50 %?

Oletetaan, että subventio-osuuden laskenta halutaan määritellä edelleen entiseen tapaan eli lasketaan millä osuudella kuntien maksuosuudet kattavat kuntaosuuksiin kohdistetut operointi-, infra- ja yleiskustannukset ennen edellisten vuosien yli-/alijäämien käytön huomioimista.

Jäsenkuntia pyydetään ottamaan kantaa, voiko subventio-osuus ylittää tilapäisesti 50 %:in rajan, jos kuntien keskiarvo HSL-ajalla on alle 50 %? Taulukossa 4 on esitetty HSL-ajan subventioasteen kehitys ja keskiarvo tällä hetkellä on 48,4 % eli alle tuon 50 %:in.

Taulukko 4: Kuntien subventio-osuudet 2010-2018.

	Helsinki	Espoo	Kauniainen	Vantaa	Kerava	Kirkkonummi	Sipoo	Tuusula	Siuntio	Kaikki kunnat yhteensä
2010	48,9 %	47,0 %	31,6 %	45,4 %	41,3 %	43,5 %				47,8 %
2011	50,8 %	46,6 %	30,0 %	46,2 %	40,8 %	46,7 %				49,0 %
2012	51,3 %	46,8 %	29,5 %	47,7 %	42,2 %	46,2 %	41,8 %			49,6 %
2013	51,1 %	48,1 %	33,5 %	47,9 %	42,0 %	48,4 %	46,8 %			49,8 %
2014	51,6 %	46,5 %	29,8 %	45,2 %	31,3 %	46,4 %	59,6 %			49,3 %
2015	48,6 %	44,2 %	30,3 %	45,9 %	34,2 %	49,2 %	60,1 %			47,1 %
2016	46,6 %	42,9 %	26,7 %	42,8 %	31,3 %	42,5 %	56,7 %			45,0 %
TA2017	49,5 %	49,4 %	29,0 %	47,8 %	37,6 %	53,6 %	61,6 %			49,1 %
Enn2017	48,5 %	45,9 %	28,1 %	42,5 %	31,6 %	42,2 %	55,5 %			46,7 %
TAE2018	48,0 %	54,9 %	35,2 %	40,3 %	21,8 %	28,2 %	38,9 %	37,3 %	57,9 %	47,4 %
Keskiarvo	49,4 %	48,8 %	33,7 %	45,6 %	33,1 %	42,6 %	49,5 %	37,3 %	57,9 %	48,4 %

Taulukko 3: Kuntien subventio ennen yli-/alijäämiä 2010-2018.

Kysymys 4: Jäsenkunnan ehdotus infrakustannusten käsittelystä kuntaosuuksissa

Jäsenkunta voi lausunnossaan tehdä oman ehdotuksensa ja/tai omia huomioita infrakustannusten käsittelystä HSL:n talousarviossa ja kuntaosuuksissa.

Lausuntopyyntö

HSL pyytää jäsenkuntien lausuntoa infrakorvausten käsittelystä jäsenkuntien kuntaosuuksissa 31.8.2017 mennessä ja kannanottoa edellä mainittuihin neljään vaihtoehtoiseen käsittelytapaan.

Lisätietoja antavat:

Osastonjohtaja Ilmari Mäkinen, p. 050 364 8772

Talouspäällikkö Maarit Hauskamaa, p. 040 721 7546

Vastaava taloussuunnittelija Jukka Kaikko, p. 040 725 2995