

Asia: VN/21328/2021-YM-51

## **Luonnos hallituksen esitykseksi pitkän korkotukimallin kehittämisestä**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Luonnos hallituksen esitykseksi pitkän korkotukimallin kehittämisestä

Rakennusteollisuus RT kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikkoasiassa.

Rakennusteollisuus ry:n kannalta nyt lausunnolla oleva esitys on merkityksellinen koska jäsenkuntaamme kuuluvat urakoitsijat toimivat vuokra-asuntokohteissa urakoitsijoina. Tuetun tuotannon edellytysten varmistaminen on siten yrityksiemme kannalta tärkeää. RT:n jäsenkunnan kannalta on tärkeää, että asuntotuotannon ja rakentamisen volyymi on riittävä.

VTT:n selvitys Suomen asuntotuotantarpeesta vuosille 2020-2040 julkistettiin kesäkuussa 2020. Suurten kaupunkien asuntotarve kasvaa edelleen vuotuisen asuntojen lisärakentamistarpeen olevan 30 000–35 000 asuntoa vuosittain. Tästä tarpeesta yksin Helsingin seutukunnan osuus olisi melkein puolet. Uusien asuntojen tarve keskittyy neljälle suurimmalle kaupunkiseudulle.

Pidämme tärkeänä, että asuntotarjonnan ja kohtuuhintaisen asuntotarjonnan riittävyteen käytetään kaikki mahdolliset keinot. Asuntotuotannon tulisi olla monipuolista kattaen omistusasuntotuotannon, vapaarahoitteen vuokra-asuntotuotannon sekä tuetun tuotannon, joka sisältää vuokra-asuntoja ja ASO-asuntoja.

Lainsäädännöllä tulisi luoda hyvät edellytykset tuetun vuokra-asuntotuotannon toteuttamiseen. Pidämme erittäin tärkeänä, että vuokra- ja asumisoikeustaloja tuottavilla tahoilla on edellytykset tuottaa pitkäjänteisesti uusia asuntoja. Tämän lisäksi tulisi pyrkiä siihen, että saataisiin myös uusia toimijoita tuottamaan uusia asuntoja.

#### Autopaikoitus

ARA-kohteiden ja myös samassa korttelissa sijaitsevien vapaarahoitteisten kohteiden rakentamisen hidasteeksi ja jopa esteeksi suurissa kaupungeissa on muodostunut tontinluovutusehdoissa tai asemakaavassa edellytetty tapa järjestää korttelin autopaikoitus yhteisesti. Jäsenkunnaltamme on tullut runsaasti palautetta asiasta. Samaan kortteliin pyritään rakentamaan sekä vapaarahoitteista vuokra-asumista, omistusasumista ja ASO:a tai korkotuettua vuokra-asumista, jolloin korttelin pysäköintijärjestely palvelee kaikkia kohteita, mikä sinänsä on perusteltua ja tarkoituksenmukaista.

Korkotukilainoi-tetuissa kohteissa pysäköintijärjestelyt voivat kuitenkin estää autopaikkojen käyttämi-sen lainan vakuutena ja halvaannuttaa koko korttelin rakentamisen etenemisen.

Korkotukilainarahoituksella rahoittavan rakennuttajan pysäköinti on tällä hetkellä järjesteltävä korttelissa kiinnitettynä maapohjaan, jotta korkotukilainalla rahoitettava osuus saadaan kiinnitysvakuuskelpoiseksi. Tämä johtaa siihen, että ARA vaatii ”pysäköintikohteeseen” määräosaista omistusta ja hallinnanjakosopimusta. Myös rakennus- ja kiinteistöasite tai niihin verrattavissa oleva sopimusjärjestely katsotaan hyväksyttäväksi.

Kortteliratkaisuissa, joissa on useampi erillinen kiinteistö taloyhtiöineen, pysäköinti jär-jestetään käytännössä yhteisjärjestelysopimuksin ja niihin kytkeytyy yleensä erillinen pysäköintiyhtiö, joka hallinnoi pysäköintiä ja joka myös omistaa tontin. On huomattava, että hallinnanjakosopimuksia voidaan tehdä vain sellaisille kiinteistöille, joissa omiste-taan kiinteistö yhdessä toisten kanssa. Hallinnanjakosopimuksessa sovitaan yhteisesti omistetun kiinteistön hallinnasta ja käytöstä.

Tontinluovutusopimuksissa on jo saatettu edellyttää, että pysäköinti on järjestettävä kunnan omistamassa pysäköintiyhtiössä. Jos autopaikka sijoitetaan rasitetulla tontilla sijaitsevaan autotallirakennukseen, kyse on rakennusrasitteesta. Kiinteistörasitteesta on puolestaan kyse, jos autopaikka sijoitetaan rasitetun tontin pihamaalle tai esim. tontilla sijaitsevaan autokatokseen.

Pysäköinti tulee mielestämme olla mahdollista järjestää mahdollisimman joustavasti ei-kä lakimuutoksessa mainitulla tavalla määräosaisesta omistuksesta ja hallinnanjakosopimuksella. Hyväksyttävää tulee olla myös pysäköintilaitoksen omistamista varten pe-rustetun pysäköintiyhtiön osakkeenomistus ja hyväksymäksi vakuudeksi tulee katsoa rakennus- ja kiinteistöasite tai niihin verrattavissa oleva sopimusjärjestely tai pysäköin-tilaitoksen omistamista varten perustetun pysäköintiyhtiön osakkeet. Muutos mahdol-listaa paremmin ARA-asuntotuotannon tavoitteiden yhteensovittamisen vapaarahoit-teisen asuntotuotannon tarpeiden kanssa ja helpottaa siten uudisasuntotuotannon to-teuttamista ja alentaa pysäköintirakentamisen kustannuksia.

Autopaikoituksen kustannuksen osuus on usein 5-10 % kohteen hankinta-arvosta ja mi-käli kustannuksiin ei saada lainoitusta, kohteen toteuttaminen ei onnistu. Samalla myös vapaarahoitteisten kohteiden rakentaminen vaikeutuu. Pidämme tärkeänä, että edellä mainitut rajoitteet huomioidaan uudessa korkotukimallissa.

Asumisen tukijärjestelmän vaikuttavuus arvioitava kokonaisuutena

Asumisen tukijärjestelmän (kysyntä- ja tarjontatuet) vaikuttavuus tulisi arvioida kokonaisuutena. Tällainen vaikuttavuusarviointi antaisi pohjaa kysyntä- ja tarjontatukijärjestelmien kehittämiseksi, niiden kohdentamiselle sekä poliittiselle päätöksenteolle.

Rakennusteollisuuden kommentit lakiesitykseen

-Kannatamme ehdotettua muutosta siitä, että omakustannusvuokrassa voidaan varautua korjauksiin. Tämä edistää pitkäjänteistä kiinteistönpitoa.

- Mielestämme ehdotuksessa ei ole riittävästi huomioitu tarvetta korjata lyhennysohjelman takapainotteisuutta.

- Kannatamme esitettyä säännöstä korkotukilainaan liittyvien erillisten autopaikkojen vakuudesta vähäisin täsmennyksin. Korkotukilain vakuutta koskevaan 30 §:ään esitetään lisättäväksi uutta momenttia, jonka mukaan, mikäli korkotuettavaan hankkeeseen sisältyy eri kiinteistössä sijaitsevia pysäköintipaikkoja, ARA:n ei tarvitse vaatia niiden osalta erillistä vakuutta, jos pysäköintikiinteistöön liittyy kiinteistö- tai rakennusrasite tai mikäli valtion riski ei kohtuuttomasti kasva. Mikäli erillistä vakuutta ei vaadita, pysäköintipaikkojen kustannusten suhteessa hankkeen hankinta-arvoon tulee olla kohtuulliset. Pidämme esitettyä säännöstä hyvänä, koska vastaavat järjestämiskäytännöt pysäköintipaikkojen osalta ovat entistä yleisempiä. Varsinkaan isompia korttelikokonaisuuksia toteutettaessa autopaikkajärjestelyistä ei kuitenkaan yleensä perusteta erillisiä rasitteita, vaan ne otetaan osaksi laajempaa yhteisjärjestelysopimusta, joka rekisteröidään. Tämä tulisi huomioida laissa lisäämällä puheena olevaan 30 §:n uuteen momenttiin maininta yhteisjärjestelysopimuksesta esim. seuraavasti ”...ARA:n ei tarvitse vaatia niiden osalta erillistä vakuutta, jos pysäköintikiinteistöön liittyy kiinteistö- tai rakennusrasite, mikäli pysäköinnistä on sovittu rekisteröitävässä yhteisjärjestelysopimuksessa tai mikäli valtion riski ei kohtuuttomasti kasva.” Pysäköintiratkaisuihin liittyen lakiin tulisi lisätä mahdollisuus hyväksyä perustetun pysäköintiyhtiön osakkeiden hyväksyminen korkotukilainan vakuudeksi.

-Lakiehdotuksen mukaan korkotukilainaksi hyväksymisen yleisiä edellytyksiä koskevaan pykälään esitetään lisättäväksi lause: ”Tuettavien asuntojen on oltava energiatehokkaita ja niiden on edistettävä kestävää ja ympäristöystävällistä elämäntapaa.” Rakennusteollisuus vastustaa tällaista lisäystä korkotukilainsäädäntöön. On huomattava, että rakentamista ja energiatehokkuutta säädellään maankäyttö- ja rakennuslailla ja sen pohjalta annetuilla asetuksilla ja rakennusluvituksessa. Tuleva rakentamislaki pitää sisällään säädökset energiatehokkuudesta. On huomattava, että ARA:n käsittelyajat ovat huomattavan pitkiä ja edellä mainittu muutos tulisi todennäköisesti edelleen pidentämään käsittelyaikoja. ARA:n tulisi keskittyä tehtävänsä eli rahoituksen ohjaamiseen. Rakennuttamis- ja suunnitteluoppaan sisällöt tulee pitää erillään säädöstekstistä

- Asemakaavoissa asuntotonttienkin rakennusoikeudesta osa osoitetaan usein käytettäväksi liikehuoneistojen rakentamiseen, joille myös halutaan valtion tukemaa asuntotuotantoa. Sen kannalta liikehuoneistorakentamista koskeva vaade muodostaa rahoituksellisen haasteen, koska näitä investointeja ei saa rahoittaa korkotukilainalla ja koska ARA-asuntojen rakennuttajien mahdollisuudet saada tarkoitukseen markkinaehtoista rahoitusta ovat huonot muun muassa vakuuksien riittämättömyyden vuoksi. Jotta varmistettaisiin, että ARA-tuotantoa voidaan toteuttaa myös kaupunkien parhaille paikoille, esitämme, että liikehuoneistojen rahoittaminen korkotukilainoilla tehtäisiin rajoitetusti mahdolliseksi. Rahoittaminen voitaisiin rajata tilanteisiin, joissa liikehuoneiston toteuttaminen on kaavan mukaan välttämätöntä, eikä ARA-tuotanto lähialueelle ole muuten mahdollista.

Rakennusteollisuus RT ry

Kärkkäinen Anu  
Rakennusteollisuus RT ry