

Asia: VN/21328/2021

## **Pitkän korkotukimallin kehittämisen suuntaviivat**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Lausunto ympäristöministeriön muistiosta 20.12.2021 ”Pitkän korkotukimallin kehittäminen 2021–2022 – Suuntaviivat”

Ympäristöministeriö on esittänyt lausuntopyynnön koskien asuntorakentamisen pitkän korkotukimallin kehittämistä koskevan hallituksen esityksen valmistelua.

Lausunnon antaja SATO Oyj konserniyhtiöineen on vuokranantaja ja asuntorakennuttaja, joka omistaa 26 600 vuokra-asuntoa suurimmissa kasvukeskuksissa ja Pietarissa. SATO-konserni rakennuttaa jatkuvasti uusia asuntoja pääkaupunkiseudulla, Tampereella ja Turussa.

SATO-konserni tekee uudisrakennushankkeissa tiivistä yhteistyötä korkotuettua asuntotuotantoa toteuttavien tahojen, kuten kaupunkien omien vuokra-asuntoyhtiöiden ja säätiöiden, kanssa etenkin rakennettavien alueiden pysäköintijärjestelyihin ja yhteisiin alueisiin liittyen.

SATO Oyj esittää alla lausuntonsa ympäristöministeriön 20.12.2021 päivätystä hallituksen esityksen valmistelua koskevasta muistiosta.

#### **1. Pysäköintipaikkojen omistus- ja hallintamuoto**

##### **1.1. Muistiossa esitetty ehdotus pysäköintipaikkojen omistuksen ja hallinnan järjestämisestä**

Sanna Marinin hallituksen ohjelmassa on linjattu, että kohtuuhintaisen asuntotuotannon pitkän korkotuen tukijärjestelmä uudistetaan, jotta siitä tulee nykyistä kannustavampi ja läpinäkyvämpi. Lausunnon kohteena olevassa muistiossa luetellaan toimenpiteitä korkotukimallin tekemiseksi entistä läpinäkyvämmäksi (s. 3 - 4). Yhtenä toimenpiteenä läpinäkyvyyden lisäämiseksi ehdotetaan, että

”... hallituksen esitystä valmisteltaessa etsittäisiin ratkaisuja korkotukilainan vakuuksiin liittyviin haasteisiin, jotka johtuvat ARA-kohteiden autopaikkojen rakentamisesta muulle tontille osana laajempaa pysäköintiratkaisua. Viime vuosina erilliselle LPA-tontille rakennettavat pysäköintihallit ovat yleistyneet myös ARA-tuotannossa, ja niihin liittyvät sopimusjärjestelyt ovat olleen vaihtelevia. Järjestelyjen moninaisuus ja hankekohtainen arviointi vakuuden riittävydestä hidastuttaa lainahakemuksen käsittelyä ja heikentää korkotukilainamallin ennustettavuutta ja läpinäkyvyyttä lainanhakijan näkökulmasta. Ensisijainen tapa järjestää autopaikoitus olisi määräosainen omistus ja hallinnanjakosopimus. Lakimuutoksella tarkennettaisiin, että rakennus- ja kiinteistöasite tai niihin verrattavissa oleva sopimusjärjestely katsottaisiin korkotukilain 30 §:ssä tarkoitetuksi muuksi keskuksen hyväksymäksi vakuudeksi.”

SATO Oyj kannattaa muistiossa esitettyä näkemystä siitä, että ratkaisuja korkotukilainan vakuuksiin liittyviin haasteisiin etsitään hallituksen esitystä valmisteltaessa. SATO Oyj kuitenkin katsoo, että muistiossa korkotukilain 30 §:ään esitetty tarkennus ei ole sellaisenaan riittävä, vaan sitä tulee muuttaa jäljempänä esitetyin perustein. Keskeistä on, että hallituksen esityksen valmistelussa on otettava huomioon tehtävän muutoksen vaikutukset ARA-tuotantoa laajemmin myös koko uudisasuntotuotantoon. Korkotukilainan vakuuden määrittely vaikuttaa sekä ARA-toimijoihin että niiden kanssa yhteistyötä tekeviin vapaarahoitteista asuntotuotantoa rakennuttaviin toimijoihin.

## 1.2. Pysäköintihallit- ja laitokset ovat yleinen pysäköinnin toteutusmuoto kasvukeskuksissa

Kuten muistiossa todetaan, asuntotuotantotontista erilliselle LPA-tontille tai muulle erikseen pysäköintiin varatulle alueelle toteutettavat pysäköintihallit ja -laitokset ovat nykyään tyypillisiä pysäköintiratkaisuja etenkin tiiviimmin rakennetuilla alueilla, joilla maan hinta on korkea. Ratkaisu perustuu kuntien ja kaupunkien vahvistamiin asemakaavoihin, joissa tavoitellaan pysäköinnin keskittämistä tietyille alueille ja maanvaraisen pysäköinnin vähentämistä asuintonteilla. Pysäköinnin keskittämisen tavoitteena on mm. luoda parempaa kaupunkiympäristöä rauhoittamaan ajoneuvoliikennettä asuinalueella. Kyse ei siis ole tontinomistajien omista ratkaisuista. Pysäköintihalleihin ja -laitoksiin on mahdollista sijoittaa autopaikkoja useaan kerrokseen ja tehokkaammin kuin maanvaraisille pihapaikoille tai pysäköintikentille. Halli- ja laitospaikat ovat myös maanvaraispaikkoja huomattavasti kalliimpia toteuttaa, joten niiden toteutuskustannusten alentamiseen kohdistuu erityisen kova paine. Pysäköintihallit ja -laitokset palvelevat tyypillisesti useamman tontin rakennuksia eli niihin sijoitetaan muidenkin kuin korkotuetta asuntotuotantoa toteuttavien toimijoiden rakennushankkeiden autopaikkoja. ARA-sääntelyyn tehtävillä muutoksilla on siten vaikutusta myös laajemmin muuhunkin asuntotuotantoon. Pysäköinnin toteutuskustannukset ovat sekä ARA-tuotannossa että vapaarahoitteisessa asuntotuotannossa merkittävä tuotannon hintaan ja kannattavuuteen vaikuttava tekijä. ARA-tuotannossa

rakentamiskustannukset vaikuttavat myös vuokralaisilta omakustannuseriaatteen mukaan perittäviin vuokriin.

### 1.3. Kiinteistön määräosainen omistus tai rasitejärjestelyt eivät sovi pysäköintilaitoksiin

Pysäköintihallin tai -laitoksen omistamisen ja hallinnonin järjestäminen kiinteistön määräosaisen omistuksen ja hallinnanjakosopimuksen avulla tai rasitejärjestelyillä on epäkäytännöllinen ja keinotekoinen tapa verrattuna pysäköintihallin tai -laitoksen omistavan ja hallinnoivan kiinteistöyhtiön osakeomistukseen. Pysäköintihallin tai -laitoksen hallinto, ylläpitoon ja korjauksiin liittyvä rahaliikenne sekä pysäköinnin toteutuksen ja toiminnan edellyttämät sopimukset, kuten urakka-, huolto-, isännöinti-, sähkö-, pysäköinninvalvonta- ja vakuutus sopimukset, on tarkoituksenmukaista ja yksinkertaista järjestää pysäköintilaitoksen omistavan pysäköintiyhtiön kautta. Hallinnanjako- ja rasitesopimuksilla em. asioiden järjestäminen on epäkäytännöllistä ja vaikeaa etenkin, jos pysäköintihalli tai -laitos on useiden eri omistajien asuinrakennusten käytössä.

Mikäli ARA-toimijat voivat saada korkotukilainaa ainoastaan tietyn omistus- ja hallintamuodon pysäköintiratkaisuille, tämä vaikuttaa pahimmillaan useamman korttelin kaikkien toimijoiden rakennushankkeiden rahoitukseen ja toteutukseen. ARA-toimija, joka ei voi tulla muiden toimijoiden tapaan pysäköintiyhtiön osakkeenomistajaksi, aiheuttaa huomattavaa lisätyötä ja -kustannuksia pysäköinnin hallinnolliselle järjestämiselle. Käytännössä ARA-toimijoiden pysäköintipaikkojen omistus joudutaan järjestämään pysäköintiyhtiöstä erillisillä epäkäytännöllisillä hallinnanjakosopimuksilla tai 3D-kiinteistöjärjestelyillä siten, että osan pysäköintilaitoksesta omistaa pysäköintiyhtiö ja osan ARA-toimija. Pysäköinti olisi järjestettävä keinotekoisilla ratkaisulla, jotka antavat epäselvän kuvan pysäköintilaitoksen omistuksesta ja hallinnosta ja heikentävät pysäköintipaikkojen omistuksen läpinäkyvyyttä.

Hallinnanjakosopimuksella omistettujen laajojen kiinteistökokonaisuuksien omistusrajat ovat usein ulkoisesti havaittavissa, koska hallinnanjakosopimusta käytetään instrumenttina jakamaan tontti ja sen rakennusoikeus toimintokohtaisesti. Tällöin kiinteistökokonaisuuden omistuksen rajat ovat myös ulkoisesti havaittavissa (vrt. kauppakeskuksen päälle toteutettu asuinrakennus). Mikäli pysäköintilaitos jaetaan hallinnanjakosopimuksella omistettuihin alueisiin, ei ulkopuolisen ole mahdollista havaita omistusrajojen muuttumista rakennuksen ollessa yksi kokonaisuus, ja tällöin järjestely heikentää olennaisesti kiinteistönomistukseen liittyvää avoimuutta.

Erityisesti on syytä myös huomioida, että pysäköintipaikkoja toteutetaan usein asemakaavan edellyttämä määrä, jolloin keskitettyyn pysäköintilaitokseen sijoitettavat kunkin toimijan autopaikat harvoin noudattavat esimerkiksi pysäköintitasoja. Tämä johtaa siihen, että ARA-toimija saattaa omistaa hallinnanjakosopimuksen perusteella esimerkiksi 1/3 pysäköintilaitoksen tietystä kerroksesta muun osan pysäköintilaitoksesta ollessa kiinteistöyhtiön omistuksessa. On hallitusohjelmassa asetetun läpinäkyvyystavoitteen vastaista luoda järjestely, jossa kiinteistönomistuksen rajat hämärtyvät etenkin ulkopuolisille, mutta myös omistajien kesken.

Lausunnon kohteena olevassa muistiossa esitetty korkotukilakiin lisättäväksi ehdotettu suoran kiinteistönomistuksen tai rasitejärjestelyiden vaatimus on tästä syystä sellaisenaan kohtuuton eikä vastaa hallitusohjelmassa asetettuja tavoitteita.

#### 1.4. Pysäköintilaitoksen toteutuskustannusten ALV-vähennysmahdollisuus

Vapaarahoitteista asuntotuotantoa toteuttavat toimijat ovat siirtyneet järjestämään pysäköinnin usein ensisijaisesti ns. ”ALV-parkkeihin” viimeaikaisen pysäköintilaitosten toteutuskustannusten arvonlisäveron vähennyskelpoisuutta koskevan oikeuskäytännön muututtua EU-säädöksiä vastaavaksi. ALV-parkit edellyttävät pysäköintilaitoksen omistavan ja pysäköintitoimintaa harjoittavan pysäköintiyhtiön perustamista. Tämä pysäköintiyhtiö hakeutuu toiminnastaan arvonlisäverovelvolliseksi ja se harjoittaa arvonlisäverovähennyksen oikeuttavaa toimintaa.

Pysäköintipaikkojen toteuttamisen ALV-vähennysmahdollisuudella on huomattava vaikutus pysäköinnin toteutuskustannuksiin. Lausunnon kohteena olevassa muistiossa esitetty ARA-toimijoilta edellytetty pysäköinnin omistusmuoto käytännössä usein estää ALV-vähennysmahdollisuuden myös muilta toimijoilta, joiden pysäköintipaikkoja sijoitetaan pysäköintilaitokseen. Tämä aiheuttaa ongelmia ja intressiristiriitoja ARA-toimijoiden ja vapaarahoitteisen asuntotuotannon toteuttajien yhteistyössä ja pysäköintiratkaisuiden yhteisessä toteuttamisessa. Käytännössä eri osapuolten intressien sovittamiseksi pysäköintilaitosten omistus täytyisi jakaa keinotekoisesti ARA-toimijan ja pysäköintiyhtiön omistamiin osiin joko hallinnanjaolla tai 3D-kiinteistönmuodostuksella.

Yhteiskunnallisena tavoitteena tulee olla, että ARA-toimijoiden käytettävissä olevat keinot rakentamiskustannusten alentamiseen ja siten ARA-vuokralaisten kustannusten alentamiseen, olisivat täysimääräisesti käytössä. Nyt muistiossa esitetyt pysäköintiä koskevat tavoitteet johtavat korkeampaan ARA-vuokralaisten kustannustasoon, mikä on vastoin hallitusohjelman tavoitteita.

#### 1.5. Pysäköintiyhtiön osakkeiden käyttö korkotukilainan vakuutena tulee mahdollistaa

Pysäköintiyhtiön osakkeiden käyttö korkotukilainan vakuutena tulee mahdollistaa yhtä hyvänä vaihtoehtona kuin kiinteistöpanttioikeus suoraomisteiseen kiinteistöön. Vakuusinstrumenttina kiinteistöyhtiön osakkeet ovat käytännössä yhtä turvallinen ja läpinäkyvä vakuusmuoto kuin kiinteistöpanttioikeus.

Mikäli pysäköintiyhtiön osakkeiden vakuuskäyttöä ei mahdollisteta ARA-toimijoille, vain sellaiset yleishyödylliset toimijat, joilla on omia varoja niin paljon, että pysäköinti voidaan toteuttaa ilman

korkotuettua rahoitusta, voivat olla osallisina yhtiömuotoisissa pysäköintilaitoksissa ja saada hyväkseen pysäköintilaitoksen ALV-vähennysoikeuden. Tämä hankaloittaa ja viivästyttää uudistuotannon rakentamista ja aiheuttaa turhia ylimääräisiä kustannuksia kaikille osapuolille, erityisesti ARA-toimijoille. Lisäksi ARA-toimijat joutuvat keskenään hyvin eriarvoiseen asemaan.

## 2. Jatkovalmistelussa huomioon otettavat tavoitteet ja muutokset

SATO Oyj toteaa edellä esitetyin perustein, että korkotukilakiin tehtävien muutosten jatkovalmistelussa tavoitteiden tulee olla seuraavat:

- 1) ensisijainen tapa järjestää ARA-tuotannon autopaikoitus tulee olla määräosainen omistus ja hallinnanjakosopimus tai pysäköintilaitoksen omistamista varten perustetun pysäköintiyhtiön osakkeenomistus; ja
- 2) korkotukilain 30 §:ssä tarkoitettu muuksi keskuksen hyväksymäksi vakuudeksi tulee katsoa rakennus- ja kiinteistöasite tai niihin verrattavissa oleva sopimusjärjestely tai pysäköintilaitoksen omistamista varten perustetun pysäköintiyhtiön osakkeet.

Muutos on välttämätön kohtuuhintaisen asuntotuotannon pitkän korkotuen tukijärjestelmän läpinäkyvyyden lisäämiseksi ja keinotekoisien pysäköintipaikkojen omistusjärjestelyiden vähentämiseksi sekä kustannussäästöjen mahdollistamiseksi myös ARA-toimijoille. Lisäksi muutos mahdollistaa paremmin ARA-asuntotuotannon tavoitteiden yhteensovittamisen vapaarahoitteisen asuntotuotannon tarpeiden kanssa ja helpottaa siten uudisasuntotuotannon toteuttamista ja alentaa pysäköintirakentamisen kustannuksia.

SATO Oyj

Antti Aarnio

Katri Innanen

Toimitusjohtaja

Lakiasiainjohtaja

Lievonen Pauliina

SATO Oyj