

Asia: VN/21328/2021

Pitkän korkotukimallin kehittämisen suuntaviivat

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto – Pitkän korkotukimallin kehittämisen suuntaviivat

Hiedanrannan Kehitys Oy (jäljempänä myös Yhtiö) on Tampereen kaupungin omistama Hiedanrannan maanomistaja sekä alueen operatiivisesta kehittämisestä vastaava yhtiö. Tampereen kaupunki ja Yhtiö ovat 31.12.2020 allekirjoittamassaan Hiedanrannan alueen kehittämistä koskevassa yhteistyösopimuksessa sopineet, että Yhtiö sitoutuu alueen tonttien luovuttamisessa toteuttamaan kaupungin asunto- ja maapolitiikan linjauksia sekä kulloinkin voimassa olevia MAL-sopimuksen linjauksia.

Yhtiö on sitoutunut myymään asuntopolitiikan ja kulloinkin voimassa olevan MAL-sopimuksen mukaisesti osan asuinrakennusoikeudesta kohtuuhintaiseen sekä erityisryhmien asumiseen tarkoitettuun tuotantoon. Tampereen kaupungin ja Yhtiön yhteisenä tavoitteena on edistää asumisvaihtoehtojen monipuolisuutta, sosiaalisen asuntotuotannon ja erityisryhmien asumisen kehittämistä sekä ehkäistä asuinalueiden negatiivista eriytymiskehitystä. Näillä toimenpiteillä on tarkoitus varmistaa kaupungin väestönkasvun mahdollistaminen, asuntotuotannon kilpailun syntyminen ja asumisen kohtuuhintaisuus.

Tausta ja asia

Pitkän korkotukimallin kehittämiseksi on asetettu 2 tavoitetta, korkotukimallin kannustavuuden ja läpinäkyvyyden lisääminen vuotuisten tuotantotavoitteiden saavuttamiseksi. Tästä näkökulmasta olennainen taustalla oleva tavoite on riittävän kohtuuhintaisen asuntotuotannon mahdollistaminen, mitä tukee asianmukainen tukien ja niihin liittyvien rajoitusten tasapaino.

Ympäristöministeriön lausuntopyyntöön tausta-aineistossa ”Pitkän korkotukimallin kehittäminen 2021-2022 – Suuntaviivat” läpinäkyvyyden kehittämisotsikon alla on nostettu esiin keskitettyjen

koko korttelia palvelevien pysäköintilaitosten toteuttamisen yleistyminen omille erillisille tonteilleen. Ko. ratkaisujen sopimusjärjestelyiden vaihtelevien toteutusmuotojen koetaan hidastavan lainahakemusten käsittelyä, heikentäen korkotukilainamallin ennustettavuutta ja läpinäkyvyyttä lainanhakijan näkökulmasta. Ratkaisuksi ongelmaan tausta-aineistossa esitetään ratkaisua, jossa autopaikoitus tulisi järjestää ensisijaisesti määräosaisen kiinteistönomistuksen ja hallinnanjakosopimuksen yhdistelmänä. Lakimuutoksella tarkennettaisiin, että rakennus- ja kiinteistöasite tai niihin verrattavissa oleva sopimusjärjestely katsottaisiin korkotukilain 30§:ssä tarkoitetuksi muuksi keskuksen hyväksymäksi vakuudeksi.

Yhtiön esittämät näkökulmat

Hiedanrannan Kehitys Oy pitää hyvin kannatettavana tavoitetta kehittää pitkän korkotukimallin, ja muidenkin ARA:n tukimuotojen ennustettavuutta ja läpinäkyvyyttä. Hankkeiden neuvotteluvaiheessa vallitsevat tarpeettomat epävarmuustekijät hidastavat ja hankaloittavat markkinaosapuolten välisiä neuvotteluita vaikuttaen usein negatiivisesti kohtuuhintaisen asuntotuotannon toteuttamisen tavoitteiden saavuttamiseen, mikä on keskeinen osa myös Tampereen kaupungin asuntopoliittisen ohjelman toteuttamista.

Yhtiö on kuitenkin hyvin huolissaan siitä, että esitetty lakimuutos voi itse asiassa hankaloittaa olennaisesti pitkän korkotukimallin kehittämiseksi asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Tämä johtuu seuraavista näkökulmista:

1) Ajatus siitä, että ARA:n tai muun viranomaisen toimesta raamitettaisiin yllä kuvatulla tavalla sitä, mikä on keskitettyjen pysäköintilaitosten, toki vain ensisijainen sallittu toteutusmalli, uhkaa merkittäväällä tavalla kohtuuhintaisen asuntotuotannon tavoitteiden saavuttamista. Tämä johtuu siitä, että vallitseva kiinteistöinvestointien arvonlisäverotusta koskeva oikeuskäytäntö ohjaa tällä hetkellä keskitettyjen pysäköintilaitosten toteutusmalleja vahvasti yhtiömuotoisiin toteutusmalleihin. Näissä toteutusmalleissa on lähtökohtaisesti mahdollista saavuttaa tilanne, jossa pysäköintilaitoksen investointikustannuksiin sisältyvä arvonlisävero on pysäköintiyhtiölle vähennykelpoinen. Tämä vähennysoikeus alentaa käytännössä pysäköintilaitoksen investointikustannusta jopa lähes 20%. Määräosaiseen kiinteistönomistukseen perustuvissa asukaspysäköintiä koskevissa ratkaisuissa tätä mahdollisuutta ei lähtökohtaisesti, ainakaan asuntojen osalta, ole. Yhtiömuodossa toteutettujen keskitettyjen pysäköintilaitosten mahdollistama kustannussäästö, joka tukee suoraan myös kohtuuhintaisen asuntotuotannon toteutumisen tavoitteita, on taloudellisesti hyvin merkittävä.

2) Ajatus siitä, että ARA:n tai muun viranomaisen pyrkimys raamittaa keskitettyjen pysäköintilaitosten omistus- ja hallintorakennetta edellä kuvatulla tavalla johtaisi toimintatapojen muutokseen ei ole realistinen. Tämä johtuu siitä, että keskitettyihin pysäköintilaitoksiin tukeutuvissa aluerakentamishankkeissa on lähtökohtaisesti mukana joukko muita markkinaosapuolia, kuten RS-asuntotuotantoa harjoittavia rakennusliikkeitä, vapaarahoitteisten vuokra-asuntojen rakennuttajia ja

muiden kiinteistötyyppien kuten liiketilojen, toimistojen, hotellien jne. rakennuttajia ja sijoittajia. Tämän lisäksi se, että keskitettyjen pysäköintilaitosten käyttäjäkunta ei kovinkaan usein rajoitu ainoastaan ympäröivien kiinteistöjen asukkaisiin / käyttäjiin, monimutkaistaa asetelmaa entisestään. Näistä taustasyistä johtuen, esimerkiksi hankkeiden tai luovutettavien tonttien arvolla / arvonluontipotentiaalilla mitattuna ARA-hankkeiden osuus aluerakentamishankekokonaisuuksista ei lähtökohtaisesti ole siinä määrin määräävässä asemassa, että hankekokonaisuuden yhteisten ratkaisujen toteutusmallit voitaisiin luoda niiden ehdoilla. Tämä markkinatodellisuus, jossa hankkeita toteutetaan voi luoda merkittäviä haasteita ARA-hankkeiden toteutettavuudelle ja siten myös kaupunkien asuntopoliittisten tavoitteiden saavuttamiselle, jos viranomaisen ei näkisi mahdolliseksi keskitettyjen pysäköintilaitosten toteuttamista yhtiömuodossa. Toteutuessaan tämä uhkakuva heikentäisi olennaisesti mahdollisuuksia saavuttaa vuotuiset kohtuuhintaisen asuntotuotannon tuotantovolyymit, asuntorakentamisen painottuessa vuosi vuodelta voimakkaammin tiivistyviin kaupunkirakenteisiin, joiden tilankäyttö käytännössä usein edellyttää keskitettyjen pysäköintiratkaisujen toteuttamista. Esitetyn linjauksen ensisijaisesta kiinteistömuotoisesta toteutusmallista lopputulema ei siis missään tapauksessa saisi olla se, että vaihtoehtoisten toissijaisten omistus- ja hallintomallien toteuttamiselle ei olisi käytännön edellytyksiä. Lakimuutosehdotus itsessään ei siis välttämättä ole erityisen haitallinen niin kauan kuin se ei sulje pois muita vaihtoehtoja. Sen käytännön soveltaminen tulee vain jäämään todennäköisesti rajalliseksi ja siten vaikutuksiltaan tavoitteisiin nähden tehottomaksi.

Yhtiön ehdotus

Hiedanrannan Kehitys Oy ehdottaa lakimuutoksen tavoitteiden näkökulmasta olennaisesti tehokkaampana ratkaisuvaihtoehtona yllä esitettyyn läpinäkyvyysongelmaan sitä, että ARA ohjeistaisi tarvittaessa asiaan kuuluvan lakimuutoksen tukemana selkeästi, ennustettavasti ja läpinäkyvästi laajemminkin sitä, mitkä muutkin käytännössä toteutuskelpoiset vaihtoehtoiset vakuus- tai sopimusjärjestelyt katsottaisiin korkotukilain 30§:ssä tarkoitetuksi muuksi keskuksen hyväksymäksi vakuudeksi. Nykyinen YM:n esitysluonnoksen sanamuoto korkotukilain 30§:n muuttamista on tältä osin hieman vaikeasti tulkittavissa. Sen pohjalta jää epäselväksi, tavoitellaanko sillä a) sen raamittamista, miten keskitetyt pysäköintilaitokset tulisi ylipäänsä toteuttaa vai b) korkotukilainan sallittujen vakuustyyppien laaventamista. Haluamme korostaa, että ko. sanamuodossa mainittu rakennus- tai kiinteistörasite eivät ole kiinnityskelpoisia, eivätkä voi toimia korkotukilainan vakuutena, kuten lausuntopyyntöön sanamuodosta voisi ymmärtää. Tätä kohtaa tulisi lopullisessa lakimuutosehdotuksessa selkeyttää. Yhtiö puoltaa kuitenkin vahvasti sitä, että tarvittaessa lakimuutoksen tukemana korkotukilainan vakuuksissa sallittaisiin nykyistä joustavammin vaihtoehtoisia vakuustyyppisiä, kuten esimerkiksi a) erillisen pysäköintiyhtiön osakkeiden panttaus, b) Asoy:n osakkeiden panttaus c) kiinteistökiinnitys rakennettavaan tonttiin / maanvuokraoikeuden kiinnitys d) erillisen LPA-tontin, jos hallinnanjakosopimuksella osoitettu ARA-hankkeelle, kiinnitys määräosaan, e) toteuttajan omavelkainen takaus f) pankin tai rahoituslaitoksen takaus. Näkemyksemme mukaan viranomaisen ei ole tarkoituksenmukaista pyrkiä rajoittamaan keskitettyjen pysäköintilaitosten vaihtoehtoisia toteutusmalleja.

Tampereella 1.2.2022

Kunnioittavasti,

Mikko Leinonen

Toimitusjohtaja

Hiedanrannan Kehitys Oy

Hakala Eeva

Hiedanrannan Kehitys Oy