

Liikennepalvelut taloyhtiöissä

Ville Voltti, Mobinet Oy



KIINTEISTÖLIITTO
Kotisi asialla

Sisällys

Johdanto	2
1. Liikenneaiheiden ajankohtaisuus taloyhtiöissä	3
2. Autopaikat	4
Autopaikkojen hallinta	4
Autopaikkojen riittävyys	5
Autopaikkojen hinnat	6
Autopaikkojen hinnoitteluperusteiden arviointi	8
Arvioinnin tausta ja tarkastelutapa	8
Taloyhtiöiden näkökulma ryhmäkeskustelujen pohjalta	9
Yhdenvertaisuusperiaatteen näkökulma	11
Toimenpide-ehdotukset	12
3. Yhteiskäyttöautot	13
Yhteiskäyttöautojen potentiaali	13
Autopaikan osoittaminen yhteiskäyttöautopalvelun käyttöön	14
Yhteiskäyttöauton kustannukset	15
4. Pyörien säilytys	17
Lukittujen säilytystilojen riittävyys	17
Varastoihin hylätyt pyörät	18
Peräkärryt ja erikoispyörät	18
5. Taloyhtiön yhteiskäyttöinen kuormapyörä	19
Yhteiskäyttöisten kuormapyörien potentiaali	19
Yhteiskäyttöisen kuormapyörän hankkiminen Asunto-osakeyhtiölain näkökulmasta	20
6. Kokemukset vuorovaikutuksesta taloyhtiöiden hallitusten kanssa	22
7. Kiinteistöliiton jatkotoimenpiteet	23
Yhteenveto	24

Johdanto

Asunto-osakeyhtiöt (AsOy, taloyhtiö) ovat keskeinen osa liikennejärjestelmää: päätökset koskien esim. ulkoiluvälinevarastoja tai autojen pysäköintiä vaikuttavat oleellisesti asukkaiden liikkumismahdollisuuksiin. Asunto-osakeyhtiölain säädöksistä johtuen uusien liikkumispalveluiden ja jakamistalouden hyödyntäminen taloyhtiössä voi olla haasteellista.

Liikennepalvelut taloyhtiöissä hankkeen tavoitteena oli selvittää taloyhtiöiden tulevaisuuden kestäväan liikkumiseen liittyviä näkemyksiä, tarpeita ja mahdollisuuksia, lisätä asunto-osakeyhtiöiden tietoisuutta uusista liikkumisen ratkaisuista sekä nostaa näitä aiheita keskusteluun taloyhtiöiden hallituksissa ja yhtiökokouksissa.

Tavoitteena oli myös tunnistaa mahdolliset tutkimustarpeet ja Kiinteistöliiton tarvittavia jatkotoimenpiteitä ja linjauksia asiassa sekä löytää käytännön keinoja, joilla asunto-osakeyhtiöt voivat edistää kestäväan liikkumista ja varautua tulevaisuuteen.

Kiinteistöliiton hanke toteutettiin yhteistyössä jäsenyhdistysten sekä Mobinet Oy:n kanssa. Kiinteistöliittoon kuuluu 23 alueellista kiinteistöyhdistystä, joiden jäsenenä jo runsaat 27 000 asunto- tai kiinteistöosakeyhtiötä. Lisäksi Kiinteistöliittoon kuuluu Suomen Vuokranantajat ry, jossa on jäsenenä runsaat 14 000 yksityishenkilöä tai muuta tahoa. Jäsenkunnan piiriin kuuluu noin 2 milj. suomalaista. Hankkeelle on myönnetty Liikenneviraston liikkumisen ohjauksen valtionavustusta.

Työssä toteutettiin laaja asunto-osakeyhtiöiden hallitusten puheenjohtajille suunnattu kysely, jolla selvitettiin taloyhtiöiden näkemyksiä, tarpeita ja mahdollisuuksia liittyen liikkumispalveluihin ja kestäväan liikkumiseen. Kyselyn aluerajauksena oli pääkaupunkiseutu sekä Tampereen, Oulun, Turun, Jyväskylän, Lahden ja Kuopion kaupungit (myöhemmin TOTJLK). Kyselyyn saatiin lähes 2700 vastausta, joista valtaosa hallitusten puheenjohtajilta. Tässä raportissa on esitetty kyselyn keskeiset tulokset, minkä lisäksi tulokset on raportoitu kattavammin kalvosarjana.

Kyselyn tuloksia syvennettiin taloyhtiöiden hallitusten ryhmäkeskusteluilla, joihin valittiin kolme teemaa: autopaikkojen hinnat, yhteiskäyttöautot ja kuormapyörät. Kustakin teemasta tuotettiin johdantovideo, joka taustoitti aihetta ja esitteli ryhmäkeskustelun tehtävänannon hallituksen pohdittavaksi. Puheenjohtajille annettiin ohjeet ryhmäkeskustelun toteuttamiseen ja tulosten raportointiin sähköisellä kyselytyökalulla. Kustakin aiheesta toteutettiin yli 20 ryhmäkeskustelua.

Keskeinen osa työtä oli lakien asettamien reunaehtojen tarkastelu Kiinteistöliiton asiantuntijoiden kanssa. Kiinteistöliiton työryhmä piti lisäksi kaksi työpajaa, joissa pohdittiin johtopäätöksiä ja kiinteistöliiton linjauksia sekä tunnistettiin jatkotoimenpiteitä.

Työn ohjausryhmä kokoontui työn aikana kuusi kertaa. Ohjausryhmään kuuluivat pääekonomisti Jukka Kero, vanhempi lakimies Kaisu Terkki ja viestintäpäällikkö Annakaisa Mänttari. Liikennevirastossa hankkeen ohjauksesta vastasi Maija Rekola. Hankkeen konsulttina toimi Mobinet Oy, jonka työstä vastasi Ville Voltti.

1. Liikenneaiheiden ajankohtaisuus taloyhtiöissä

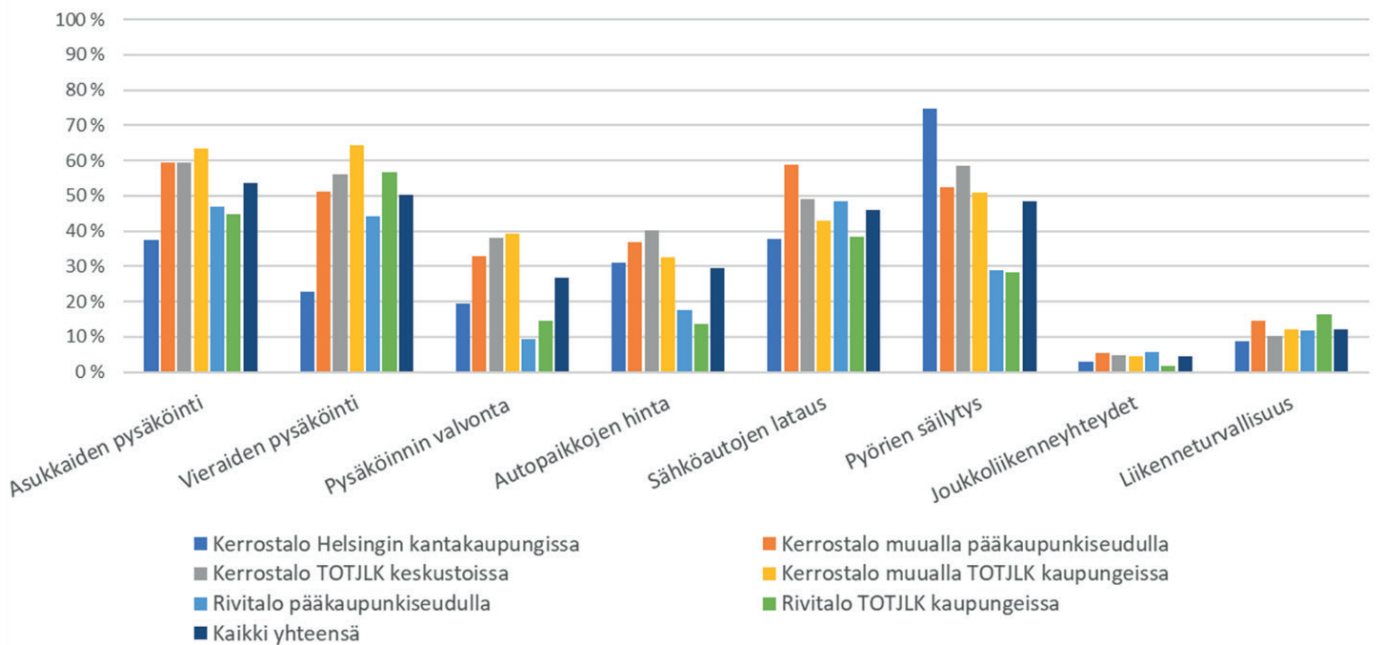
Liikenneaiheet ovat taloyhtiöissä ajankohtaisia. Jopa 91 %:ssa taloyhtiöistä oli käsitelty tai olisi tarvetta käsitellä vähintään yhtä liikenneaihetta. Kyselymenetelmä voi jonkin verran yliarvioida liikenneaiheiden käsittelyn yleisyyttä, koska kyselyyn vastaaminen on todennäköisempää, jos aihe on ajankohtainen.

Autojen pysäköintiä, vieraspysäköintiä ja sähköautojen latausta on käsitelty tai olisi tarvetta käsitellä noin joka toisen taloyhtiön hallituksessa. Pysäköinnin valvontaa ja autopaikkojen hintaa on käsitelty tai olisi tarvetta käsitellä joka kolmannessa taloyhtiössä, kerrostaloissa selvästi useammin kuin rivitaloissa. Kiinteistöliitolle tulevien neuvontapuheluiden perusteella autopaikat aiheuttavat taloyhtiöissä monia kiistoja ja hankalia päätöksentekotilanteita.

Pyörien säilytystä oli käsitelty noin joka toisen taloyhtiön hallituksessa. Aihe oli erityisen yleinen Helsingin kantakaupungissa ja hieman harvemmin käsitelty rivitaloissa.

Liikenneturvallisuutta ja joukkoliikennettä hallituksissa käsitellään muita aiheita harvemmin.

Kuvio 1. Onko taloyhtiösi hallitus käsitellyt tai olisiko tarvetta käsitellä jotain liikenneaihetta?



2. Autopaikat

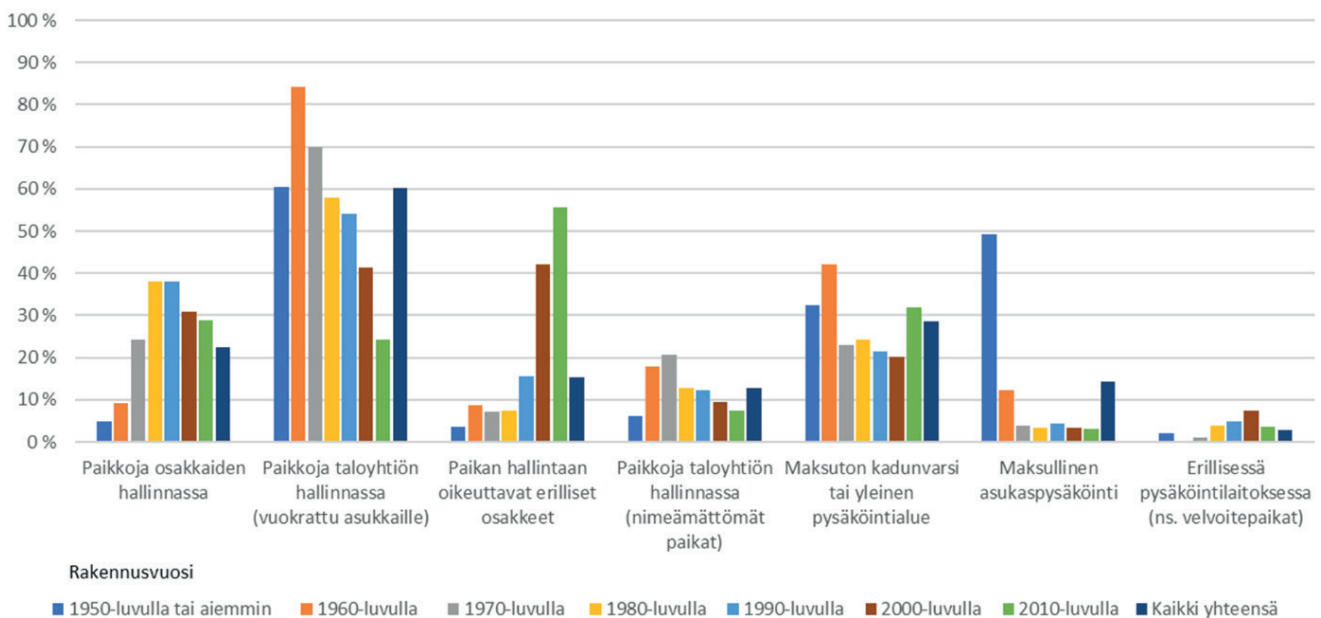
Autopaikkojen hallinta

Taloyhtiön autopaikat voivat olla osakkaiden tai taloyhtiön hallinnassa. Osakashallinta voi perustua erillisten autopaikkaosakkeiden omistukseen tai vaihtoehtoisesti osakkeet, jotka tuottavat oikeuden hallita asuntoa, voivat tuottaa oikeuden hallita myös autopaikkaa. Taloyhtiön paikkojen lisäksi asukkaat voivat pysäköidä yleisillä alueilla ja erillisissä pysäköintilaitoksissa. Tässä työssä mielenkiinto kohdistuu erityisesti taloyhtiön hallinnassa oleviin autopaikkoihin, joita taloyhtiö vuokraa tai luovuttaa veloituksetta asukkaiden käyttöön.

Autopaikkojen hallinnan suhteen kerrostalot, rivitalot ja Helsingin kantakaupunki erottuvat selvästi toisistaan. **Kerrostaloissa autopaikat ovat tyypillisesti taloyhtiön hallinnassa ja niitä vuokrataan asukkaille.** Näin toimitaan noin 70 %:ssa kerrostaloista. Noin kolmanneksessa kerrostaloista on ns. osakepaikkoja ja myös noin kolmanneksessa pysäköidään maksuttomilla yleisillä alueilla. **Rivitaloissa autopaikat ovat tyypillisesti osakkaiden hallinnassa** (60 %:ssa rivitaloyhtiöistä) siten, että jokaiselle asunnolle kuuluu yksi autopaikka. Vajaassa 40 %:ssa rivitaloyhtiöistä on taloyhtiön hallinnassa olevia asukkaille vuokrattavia paikkoja. Helsingin kantakaupungissa vallitseva käytäntö on maksullinen asukas-pysäköinti kadulla (noin 75 % taloyhtiöistä). Lisäksi noin puolessa taloyhtiöistä on taloyhtiön hallinnassa olevia paikkoja, joita vuokrataan asukkaille. Helsingin kantakaupungissa tällaisia paikkoja on kuitenkin usein lukumääräisesti vähän.

2000-luvulta alkaen uudisrakennusten autopaikkojen järjestämistavassa on tapahtunut nopea muutos kohti erillisiä autopaikkaosakkeita. Kun 1960-luvulla rakennetuissa taloissa yli 80 %:ssa autopaikat olivat taloyhtiön hallinnassa, niin 2010-luvulla enää reilussa 20 %:ssa taloyhtiöistä on tällaisia paikkoja. Vastavasti ns. osakepaikkoja oli 1960-luvulla vain alle 10 %:ssa taloyhtiöistä, mutta 2010-luvulla jo yli 50 %:ssa taloyhtiöistä.

Kuvio 2. Mihin taloyhtiön asukkaat pysäköivät autonsa?

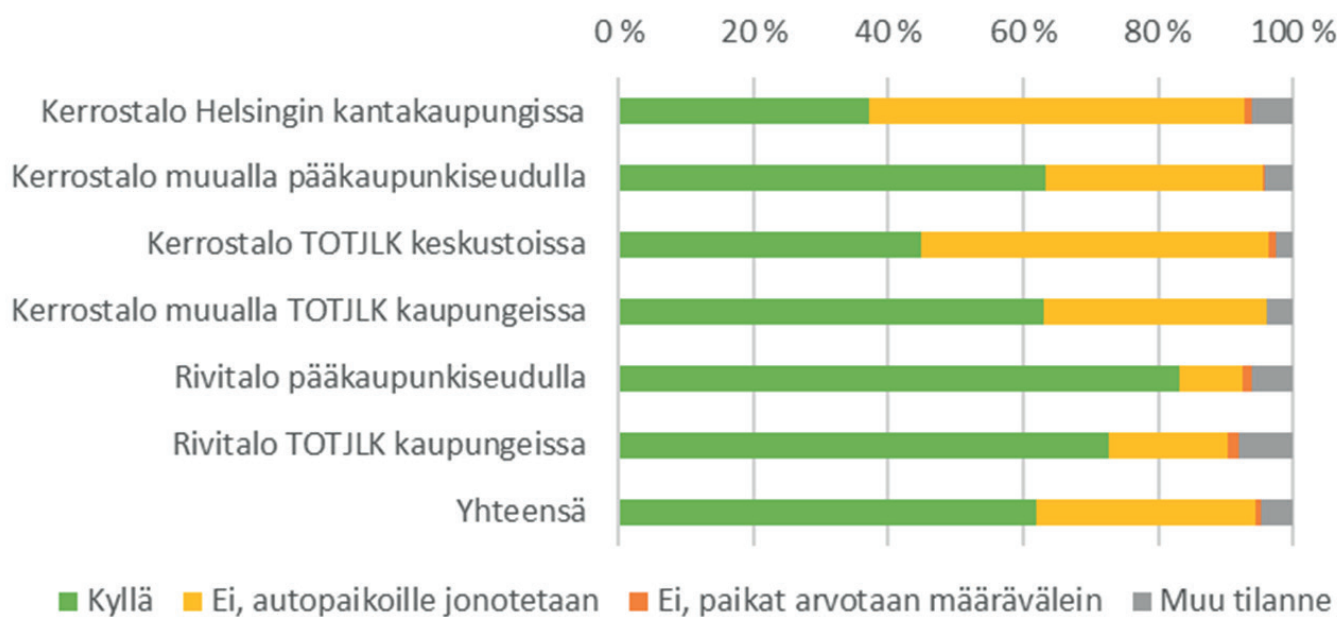


Autopaikkojen riittävyys

Noin joka kolmannessa taloyhtiössä autopaikkoja ei riitä kaikille, joten niitä jonotetaan. Eniten jonoja on keskustojen kerrostaloissa, joista yli puolessa taloyhtiöistä autopaikoille on jonoa. Helsingin kantakaupungin osalta tulokseen tulee suhtautua varauksella, sillä osa vastaajista on saattanut tulkita kysymyksen siten, että kaupungin asukaspysäköintilupia kyllä riittää kaikille halukkaille. Rivitaloissa paikat riittävät paremmin, pääkaupunkiseudulla paikoista on pulaa vain noin joka viidennessä rivitaloyhtiössä ja muissa kaupungeissa vain noin yhdessä yhtiössä kymmenestä.

Jos autopaikkoja ei riitä kaikille halukkaille, jonottamisen ohella toinen ratkaisu olisi paikkojen arpominen uudelleen sopivin väliajoin. Arvontaan on kuitenkin käytetty vain 14 kyselyn vastaajien taloyhtiöissä, kun jonotusta käytettiin kaikkiaan 573 yhtiössä.

Kuvio 3. Riittääkö taloyhtiön hallinnossa olevia autopaikkoja kaikille asukkaille?

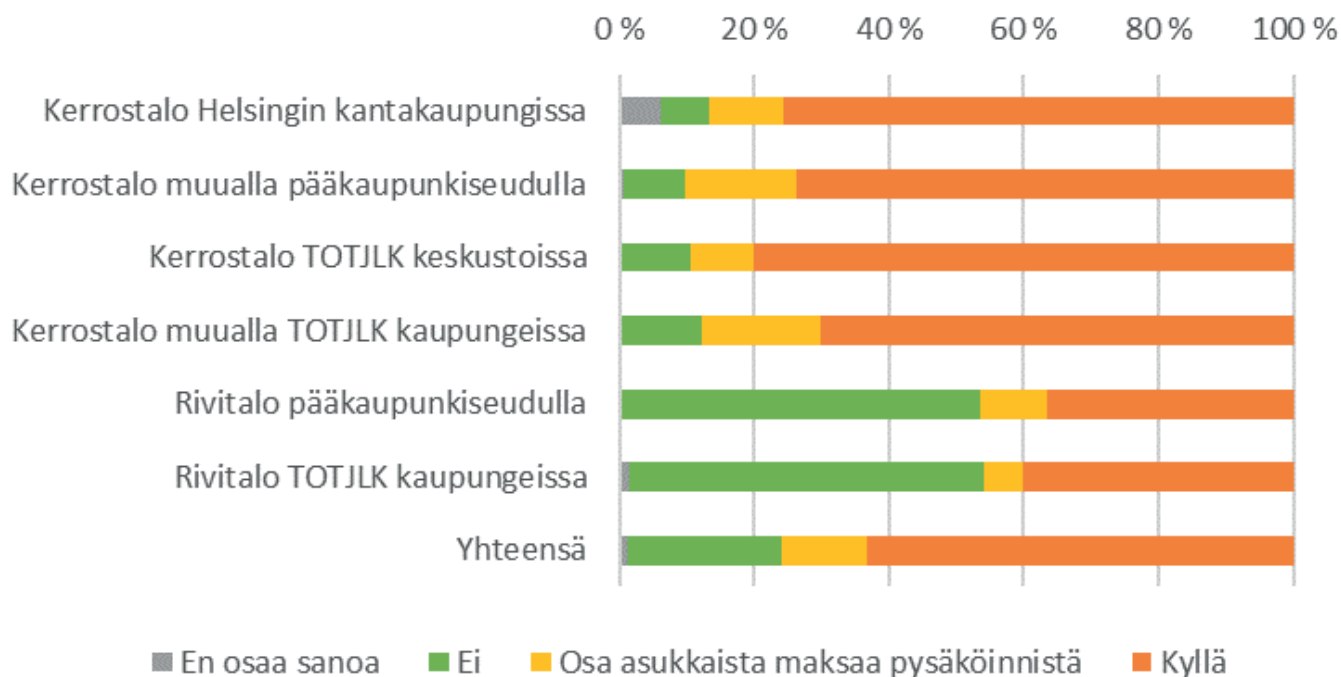


Autopaikkojen hinnat

Pysäköinti on maksullista 89 %:ssa kerrostaloyhtiöistä, joten lähes kaikki kerrostaloyhtiöissä asuvat maksavat pysäköinnistä. Rivitaloyhtiöissäkin pysäköinti on maksullista lähes joka toisessa taloyhtiössä.

Pysäköinnin hinta vaihtelee taloyhtiön sijainnin ja autopaikan tyyppin mukaan vain eurosta jopa kolmeensataan euroon kuukaudessa (taulukko 1). Pysäköinti on ymmärrettävästi kalleinta Helsingin kantakaupungin kerrostaloissa, joissa mediaanihinta lämpimästä autotallista on 75 €/kk ja pihapaikasta 30 €/kk. Kerrostaloissa muualla pääkaupunkiseudulla ja muissa kaupungeissa lämpimän autotallin mediaanihinta on 36-50 €/kk ja pihapaikan mediaanihinta on 10-15 €/kk. Rivitaloissa lämpimien autotallien havaintomäärä ei riitä luotettavaan arvioon, mutta pihapaikan mediaanihinta 8-10 €/kk.

Kuvio 4. Onko asukkaiden pysäköinti maksullista?



Taloyhtiökyselyn vastaajien arvion mukaan taloyhtiön perimät autopaikkamaksut kattavat paikkojen ylläpitokustannukset ainakin yli 60 %:ssa taloyhtiöistä. Joka neljäs vastaaja ei kuitenkaan osannut sanoa, kattavatko maksut kustannukset. Epätietoisten suuri määrä johtunee myös siitä, että autopaikan ylläpitokustannuksia on vaikea määrittellä täsmällisesti. Vastaajien mukaan 11 %:ssa taloyhtiöistä autopaikkamaksut eivät kata paikkojen ylläpitokustannuksia. Tulos oli sama riippumatta siitä, oliko autopaikoille jonoa vai ei. Näin ollen 11 %:ssa taloyhtiöistä ei peritä ylläpitokustannuksia kattavia autopaikkamaksuja silloinkaan, kun paikkoja ei riitä kaikille halukkaille.

Euromääräinen pihapaikan ylläpitokustannus on vaikeasti määriteltävissä, koska luotettavia lähteitä ei ole. Suuntaa-antavana kustannusarviona voidaan käyttää 3-10 €/kk. Lämmitystolpan sähkönkulutus voi vaihdella paljon, mutta keskimääräisenä kustannuksena voidaan pitää noin 5 €/kk tasoa koko vuodelle jaksotettuna. Näin ollen lämpötolpallisen pihapaikan ylläpitokustannus on suuruusluokkaa 8-15 €/kk. Muiden kuin pihapaikkojen kustannuksia ei ole tarkasteltu.

Pihapaikkojen hinnoissa Helsingin kantakaupunki ja muiden kaupunkien keskustat erottuvat siten, että niissä pihapaikkojen mediaanihinnat ovat 30 €/kk ja 25 €/kk eli luultavasti ylläpitokustannuksia suuremmat. Muilla alueilla ja rivitaloissa pihapaikkojen mediaanihinta on 8-12 €/kk, joka on ylläpitokustannusten suuruusluokkaa. Hintojen alakvartiili on näillä alueilla 5-10 €/kk, joten suuntaa-antavalla tarkkuudella voidaan todeta, että yleensä pihapaikkojen hinnat kattavat niiden ylläpitokustannukset. Toisaalta keskustojen ulkopuolella pienimmät tutkimuksessa havaitut pihapaikkojen hinnat olivat vain 1-2 €/kk, mikä ei kattane paikan ylläpitokustannuksia.

Johtopäätöksenä voidaan todeta, että autopaikkamaksut kattavat autopaikkojen kustannukset yleensä, mutta eivät aina.

Taulukko 1. Autopaikkojen hinnat alueittain ja paikkatyypeittäin.

Taloyhtiön hallinnassa olevien autopaikkojen hinnat* alueittain ja paikkatyypeittäin							
Kerrostalo Helsingin kantakaupungissa	Keskiarvo	Mediaani	Min***	1/4	3/4	Maks****	N
Lämmin autotalli	88,8	75	10	54	113	300	92
Kylmä autotalli	44,6	35	15	25	50	100	17
Autokatos	25,8	26	9	25	29	40	6
Pihapaikka (parkkiruutu)****	37,4	30	5	20	50	150	115
Sopimus pysäköintilaitoksessa	93,9	54	27	48	105	280	12
Kerrostalo muualla pääkaupunkiseudulla	keskiarvo	Mediaani	Min***	1/4	3/4	Maks****	N
Lämmin autotalli	54,6	50	5	40	66	125	144
Kylmä autotalli	36,7	30	6	25	49	82	67
Autokatos	22,8	22	8	18	26	45	52
Pihapaikka (parkkiruutu)****	14,4	12	1,6	10	15	50	405
Sopimus pysäköintilaitoksessa	37,6	32	15	25	39	98	29
Kerrostalo TOTJKL** keskustoissa	keskiarvo	Mediaani	Min***	1/4	3/4	Maks****	N
Lämmin autotalli	49,1	45	5	30	65	130	81
Kylmä autotalli	24,3	25	5	11	30	50	18
Autokatos	25,1	21	5	14	35	70	18
Pihapaikka (parkkiruutu)****	18,8	15	4	12	25	41	149
Sopimus pysäköintilaitoksessa	69,1	60	18	27	81	200	8
Kerrostalo muualla TOTJKL** kaupungeissa	keskiarvo	Mediaani	Min***	1/4	3/4	Maks****	N
Lämmin autotalli	43,1	36	7	30	50	200	115
Kylmä autotalli	20,7	20	5	14	25	43	54
Autokatos	18,2	15	5	12	20	80	79
Pihapaikka (parkkiruutu)****	12,1	10	2	8	14	155	440
Sopimus pysäköintilaitoksessa	31,3	34	7	26	39	51	4
Rivitalo pääkaupunkiseudulla	keskiarvo	Mediaani	Min***	1/4	3/4	Maks****	N
Lämmin autotalli	36,6	37	2	14	53	80	12
Kylmä autotalli	23,5	23	6	17	29	35	39
Autokatos	14,1	15	2	10	19	35	39
Pihapaikka (parkkiruutu)****	11,1	10	2	7	15	40	130
Rivitalo TOTJKL** kaupungeissa	keskiarvo	Mediaani	Min***	1/4	3/4	Maks****	N
Lämmin autotalli	37,0	40	20	35	40	50	5
Kylmä autotalli	14,5	15	5	10	19	30	12
Autokatos	11,0	10	2	6	15	30	44
Pihapaikka (parkkiruutu)****	9,4	8	1	5	10	60	88

* Tunnusluvut on laskettu taloyhtiökyselyn vastauksista ilman painotuksia esimerkiksi taloyhtiön koon tai autopaikkojen määrän mukaan. Ilmeisen virheelliset vastaukset on jätetty analyysissä huomiotta.

** TOTJKL = Tampere, Oulu, Turku, Jyväskylä, Kuopio ja Lahti

*** Minimi ja maksimi perustuvat yksittäiseen vastaukseen, joten niihin tulee suhtautua varauksella

**** Pääosaan pihapaikoista kuuluu lämmitystolppa. Jos paikkoja on eri hintaisia (esim. kylmä/tolppa), analyysissä on huomioitu korkein hinta. Tyypillisesti lämpötolpan sisältävä paikka on 3-10 euroa kalliimpi kuin ns. kylmä paikka. Jotkut taloyhtiöt veloittavat sisätilälämmittimen käytöstä lisämaksua.

Paitsi ylläpitokustannuksiin, autopaikkojen hintoja voidaan verrata myös markkinoilla muodostuvaan käypään hintaan. Autopaikkamaksujen vertailu käypään hintaan on tarkoituksenmukaista vain silloin, kun sijainniltaan ja laadultaan vastaavia paikkoja on yleisesti tarjolla vuokrattavaksi. Käytännössä tämä pätee lähinnä autotallien tapauksessa.

Käypää hintaa arvioitaessa etsittiin Oikotiellä 12.9.2018 vuokralle tarjotut lämpimät autotallit ja –hallit sekä paritallit ja havaintomäärän kasvattamiseksi tarvittaessa myös kylmät hallit. Käyväksi hinnaksi valittiin pienin sijainnin ja laadun puolesta relevantti hintapyyntö, vaikka palvelussa oli selvästi suurempiakin hintapyyntöjä. Pienintä hintaa käytettiin vertailukohtana tarkoituksella, koska ennakkoon osattiin odottaa, että taloyhtiöiden autopaikkamaksut jäävät selvästi alle markkinahintojen. Käyttämällä pienintä hintaa vertailussa pyrittiin varmistamaan johtopäätösten luotettavuus.

Taulukko 2. Kerrostalojen lämpimien autotallien hintavertailu.

Alue	Mediaani	Yläkvartaali	Vertailuhinta*
Helsingin kantakaupunki	75 €	113 €	150 €
Muu pääkaupunkiseutu	50 €	66 €	90 €
TOTJKL** keskusta	45 €	65 €	75-90 €, tre 130 75 €
TOTJKL** muut alueet	36 €	50 €	Ei riittäviä hintatietoja

* Vertailuhinta on arvio markkinoilla muodostuvasta käyvästä hinnasta. Käypää hintaa arvioitaessa on etsitty Oikotiellä 12.9.2018 vuokralle tarjotut lämpimät autotallit ja -hallit sekä paritallit sekä tarvittaessa vertailuun myös kylmät hallit. Varmuuden vuoksi vertailuhinnaksi on valittu pienin löydetty sijainnin ja laadun puolesta relevantti hintapyyntö.

** TOTJKL = Tampere, Oulu, Turku, Jyväskylä, Kuopio ja Lahti

Kerrostaloyhtiöiden vuokraamien lämpimien autotallien maksut olivat ennako-odotusten mukaisesti edulliset. Kaikilla alueilla, joille vertailuhinta oli määriteltävissä, autotallimaksujen yläkvartiili oli selvästi alle käyvän hinnan. Tämä tarkoittaa, että yli 75 %:ssa yhtiöistä autotallista perittävä maksu on selvästi käypää hintaa alhaisempi. Taloyhtiöiden lämpimistä autotalleista perimien maksujen mediaani oli noin puolet vertailuhinnasta. Käytännössä siis yli puolessa kerrostaloyhtiöistä lämpimän autotallin vuokra on alle puolet vastaavan autotallin käyvästä vuokrasta vapailla markkinoilla.

Asunto-osakeyhtiön tarkoitus on tarjota asumispalveluja eikä mikään edellytä, että autopaikoista pitäisi periä käypää vuokraa. Olettaen että autopaikkoja ei vuokrata taloyhtiön ulkopuolisille, kaikki maksut ovat taloyhtiön sisäisiä, jolloin korkeammat autopaikkamaksut johtavat vastaavasti alhaisempiin vastikkeisiin. Käytännössä autopaikkamaksuissa on kyse siitä, kuinka paljon tuloja kerätään vastikkeina kaikilta osakkailta ja kuinka paljon autopaikkamaksuina autopaikan haltijoilta. Käypä hinta on yksi vertailukohta, joka voi auttaa arvioimaan sitä, mikä olisi tarkoituksenmukainen jako vastikkeiden ja maksujen välillä.

Myös pihapaikkojen ja autokatosten vuokria pyrittiin vertailemaan, mutta tällaisia paikkoja oli julkisesti vuokrattavana liian vähän, jotta vertailuhintaa olisi voitu luotettavasti määrittää. Muutamia esimerkkeihin perustuvan vertailun pohjalta voidaan kuitenkin todeta, että luultavasti tilanne on samankaltainen autotallien kanssa. Pihapaikat ja autokatokset vaikuttavat nekin olevan edullisia verrattuna julkisesti esitettyihin hintapyyntöihin.

Autopaikkojen hinnoitteluperusteiden arviointi

Arvioinnin tausta ja tarkastelutapa

Autopaikkamaksujen tiedetään olevan taloyhtiöissä erimielisyyksiä aiheuttava aihe. Autopaikkamaksujen vaikutus on erilainen autollisille, autottomille ja vuokranantajille. Koska kyse on käytännössä kustannusten jakamisesta autopaikan haltijoiden ja muiden osakkaiden välillä, näiden ryhmien välille voi syntyä

taloyhtiön muista päätöksentekotilanteista poikkeava eturistiriita. Autoiluun ja sen hintaan saatetaan suhtautua tunteellisesti ja oma tilanne, esimerkiksi jonottamalla saatu autopaikka, saattaa vaikuttaa päätöksentekijöiden näkemyksiin. Autopaikkoja koskevia muutoksia voi olla vaikea saada läpi hallituksessa tai yhtiökoukussa tai niitä ei riitojen pelossa uskalleta edes ehdottaa.

Aiheen haasteellisuuden takia kerran päätetyt autopaikkasäännöt ja -maksut voivat säilyä muuttumattomina pitkään. Jos autopaikkamaksuja ei sidota indeksiin tai tarkisteta automaattisesti, ne saattavat jäädä jälkeen yleisestä hintakehityksestä. Autopaikkasäännöissä esitetyt käytännöt heijastavat päätöksentekohetken aikaista tilannetta, eivätkä välttämättä vastaa sitä, miten osakkaat ja asukkaat haluaisivat asiansa tänä päivänä järjestää. Esimerkiksi yleisen autoistumiskehityksen myötä autopaikoista saattaa olla suurempi pula, kuin mikä on ollut tilanne autopaikkasääntöjä hyväksyttäessä.

Autopaikkojen hinnoittelun arvioinnin tueksi laadittiin kolme vaihtoehtoista autopaikkojen hinnoitteluperustetta perusteluineen. Kaikkiin vaihtoehtoihin liittyi arvioinnin kannalta keskeinen oletus, että autopaikkoja ei riitä kaikille halukkaille. Nämä hinnoitteluperusteet esitettiin ryhmäkeskustelujen johdannoksi ja hallitukset saivat ottaa niihin kantaa muun muassa kertomalla, mikä periaate vastasi lähinnä taloyhtiön nykyistä käytäntöä ja toisaalta mikä olisi taloyhtiölle mielekkäin hinnoitteluperiaate. Samoja hinnoitteluperusteita arvioitiin myös yhdenvertaisuusperiaatteen näkökulmasta asiantuntijatyönä.

Johdannoksi esitellyt kolme mahdollista hinnoitteluperustetta perusteluineen olivat:

- 1. Autopaikkojen tulee olla mahdollisimman edullisia.**
 - a. Taloyhtiön tarkoitus ei ole harjoittaa liiketoimintaa autopaikoilla ja autopaikat tulee tarjota niitä tarvitseville kohtuulliseen hintaan.
- 2. Autopaikan hinnan tulee kattaa autopaikasta aiheutuvat kustannukset**
 - a. Autopaikkojen kustannukset tulee kohdistaa vain niille, jotka autopaikan saavat. Autopaikan kustannuksina pitää huomioida ainakin välittömät menot, kuten talvihoito ja sähkö, ja lisäksi voidaan huomioida myös pitkävaikutteisia menoja.
- 3. Autopaikka pitää vuokrata käypään hintaan.**
 - a. Jos paikasta maksetaan käypää vuokraa, paikan haltijoille ei synny etua, vaikka autopaikkajono eiliikkuisikaan. Käypää hintaa halvempi vuokra taas olisi piilotukea autopaikan haltijoille.

Taloyhtiöiden näkökulma ryhmäkeskustelujen pohjalta

Autopaikkojen hintoja koskevaan ryhmäkeskusteluun osallistui yhteensä 21 taloyhtiötä, joista kymmenessä autopaikkojen nykyinen hinnoittelu oli kustannuksia vastaava. Edullisempi hinnoittelu oli käytössä neljässä yhtiössä ja käypää hintaa perittiin vain kolmessa yhtiössä.

Kun hallitukselta kysyttiin omassa taloyhtiössä mielekkäintä hinnoitteluperustetta, useat valitsivat kalliimman hinnoittelun, kuin mitä yhtiössä oli siihen mennessä noudatettu. Mahdollisimman edullinen hinnoittelu oli käytössä neljässä taloyhtiössä, mutta vain kaksi taloyhtiötä piti sitä omalle yhtiölle mielekkäimpänä perusteena. Käypä hinta taas oli käytössä vain kolmessa taloyhtiössä, mutta jopa kuusi taloyhtiötä piti sitä itselleen mielekkäimpänä hinnoitteluperusteena.

Kustannuksia vastaava hinnoittelu oli käytetyin ja useimmiten mielekkäimpänä pidetty hinnoitteluperuste. Kustannuksia vastaava hinnoittelu onkin helposti hyväksyttävissä ja perusteltavissa varsinkin silloin, kun autopaikkajonon kiertonopeus on kohtuullinen.

Pysäköintimaksujen vaikutuksia arvioitaessa hallitusten näkemykset jakoutuivat tasan kahtia. Puolet halli-

tuksista uskoi, että korkeampi pysäköintimaksu vaikuttaisi autojen määrään ja autopaikkajonon kiertonopeuteen ja puolet hallituksista oli päinvastaista mieltä. Kysymyksen sanamuoto viittasi nimenomaan vastaajien omaan taloyhtiöön.

Ryhmäkeskustelujen palaute ja avoimet vastaukset vahvistivat ennako-oletusta, että autopaikkojen hintojen korotus on haastava aihe taloyhtiöympäristössä ja että autopaikkojen haltijoiden oma etu voi vaikuttaa näkemyksiin ja vaikeuttaa päätöksentekoa.

Kuvio 5. Mikä esitetystä hinnoitteluperusteista on lähinnä taloyhtiönne nykyistä käytäntöä?

Value		Percent	Responses
Mahdollisimman edullinen		19.0%	4
Kustannuksia vastaava		47.6%	10
Käypä hinta		14.3%	3
Emme löytäneet yhteistä näkemystä		4.8%	1
Muu vastaus (click to view)		14.3%	3
			Totals: 21

Kuvio 6. Uskotteko, että korkeampi pysäköintimaksu vaikuttaisi autojen määrään tai autopaikkajonon kiertonopeuteen taloyhtiössänne?

Value		Percent	Responses
Kyllä		42.9%	9
Ei		42.9%	9
Muu vastaus (click to view)		14.3%	3
			Totals: 21

Kuvio 7. Mikä olisi mielekkäin autopaikkojen hinnoitteluperuste taloyhtiössänne?

Value		Percent	Responses
Ilmainen tai mahdollisimman edullinen		9.5%	2
Kustannuksia vastaava		57.1%	12
Käypä hinta		28.6%	6
Muu vastaus (click to view)		4.8%	1
			Totals: 21

Yhdenvertaisuusperiaatteen näkökulma

Asunto-osakeyhtiölain mukaan kaikki osakkeet tuottavat yhtiössä yhtäläiset oikeudet, jollei yhtiöjärjestyksessä määrätä toisin. Yhtiökokous, hallitus tai isännöitsijä eivät saa tehdä päätöstä tai ryhtyä muuhun toimenpiteeseen, joka on omiaan tuottamaan osakkeenomistajalle tai muulle epäoikeutettua etua yhtiön tai toisen osakkeenomistajan kustannuksella. Käytännössä tämä yhdenvertaisuusperiaate tarkoittaa muun muassa sitä, että kenelläkään osakkeenomistajalla ei voi olla toista parempaa oikeutta yhtiön hallussa oleviin autopaikkoihin.

Yhdenvertaisuusperiaatteen toteutumista tarkasteltiin ensisijaisesti Kiinteistöliiton asiantuntijatyönä, mutta myös ryhmäkeskusteluun osallistuneiden hallitusten näkemystä kysyttiin. Ryhmäkeskusteluun osallistuneilta hallituksilta kysyttiin näkemystä siitä, miten edellisessä kappaleessa kuvatut hinnoitteluperusteet noudattavat yhdenvertaisuusperiaatetta. Tässäkin tapauksessa kysymykseen sisältyi keskeinen oletus, että autopaikkoja ei riitä kaikille halukkaille.

Kuvio 8. Toteutuuko mielestänne yhdenvertaisuusperiaate, jos hinnoittelu on

	Kyllä		Ei		Emme löytäneet yhteistä näkemystä		Responses
	Count	Row %	Count	Row %	Count	Row %	Count
mahdollisimman edullinen?	3	16.7%	14	77.8%	1	5.6%	18
kustannuksia vastaava?	17	81.0%	3	14.3%	1	4.8%	21
käypä hinta?	16	80.0%	3	15.0%	1	5.0%	20

Mahdollisimman edullinen hinnoittelu koettiin selkeästi ongelmalliseksi. Noin 80 % hallituksista piti edullista hinnoittelua yhdenvertaisuusperiaatteen vastaisena. Kustannuksia vastaava hinnoittelu ja käypää hintaa pidettiin hyväksyttävänä ratkaisuna. Noin 80 % hallituksista piti näitä hinnoitteluperiaatteita yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisina.

Taloyhtiöiden autopaikkojen hinnoittelua koskevaa oikeuskäytäntöä ei ole, joten ei ole mahdollista antaa selkeitä vastauksia siihen, toteutuuko yhdenvertaisuus jollain tietyllä hinnoittelulla vai ei. Oikeuskäytäntöä on olemassa vain koskien yhdenvertaisuusperiaatteen noudattamista autopaikkojen jaossa. Oikeuskäytännössä ei ole otettu kantaa siihen, voiko yhdenvertaisuus toteutua siten, että paikoista peritään käypää vuokraa.

Autopaikkojen hinnoittelu on joka tapauksessa nollasummapieliä koko taloyhtiön tasolla. Suuremmat autopaikkamaksut tarkoittavat vastaavasti pienempiä hoitovastikkeita. Kyse on siis siitä, miten asumisen kustannukset kohdistuvat autopaikan haltijoille, autopaikkaa jonottaville ja autottomille osakkaille.

Johtopäätöksenä voidaan arvioida yhdenvertaisuusperiaatteen toteutumista eri hinnoitteluperiaatteilla tilanteessa, jossa autopaikkoja ei riitä kaikille halukkaille:

- Autopaikkojen hinnoittelu alle ylläpitokustannusten saattaa olla yhdenvertaisuuden näkökulmasta haasteellista.
- Kustannuksia vastaava hinta saattaa olla paremmin yhdenvertaisuusperiaatteen mukainen ratkaisu edellyttäen, että autopaikkojen käyttäjien vaihtuvuus on riittävä.
- Autopaikoista voidaan periä käypää hintaa, jolloin autopaikkojen käyttäjien vähäinen vaihtuvuus ei ole samalla tavalla ongelmallinen kuin tilanteessa, jossa paikat ovat käypää hintaa edullisempia.

Nähdäksemme yhdenvertaisuusperiaate edellyttää kuitenkin ensisijaisesti sitä, että paikat jaetaan yhdenvertaisuutta noudattaen ja, että myös jonottamalla tai arvonnan kautta on mahdollisuus saada autopaikka itselleen. Autopaikkojen hinnoittelu ei ole ainut, eikä nähdäksemme edes ratkaisevin tekijä autopaikkoihin liittyvää yhdenvertaisen kohtelun periaatetta tarkasteltaessa. Kiinteistöliitto kuitenkin suosittelee, että taloyhtiöissä, joissa autopaikkoja (pihapaikkoja, katospaikkoja, hallipaikkoja tai autotalleja) ei riitä kaikille, niistä perittäisiin vähintään korvaus, joka kattaa paikkojen ylläpidosta syntyvät kustannukset.

Toimenpide-ehdotukset

Toimenpiteenä ehdotetaan taloyhtiöiden hallituksille ja isännöitsijöille suunnattujen ohjeiden laatimista. Tavoitteena on tukea taloyhtiöiden päätöksentekoa, jotta autopaikkoihin liittyviä käytäntöjä olisi helpompi kehittää osakkaiden ja asukkaiden tahtotilaa vastaavasti.

Ohjeen aiheita olisivat esimerkiksi:

- Autopaikkasääntöjen tarkastelu sopivin väliajoin
- Autopaikkojen kierrättäminen arpomalla
- Autopaikkojen kierrättäminen sopimusteitse
 - Malleja isännöitsijöille
- Autopaikkojen hinnoittelu eri näkökulmista katsottuna
 - Mitä asioita kannattaa ottaa huomioon autopaikkojen hinnoittelussa
 - Autopaikkamaksujen mahdolliset vaikutukset paikkojen käyttöön
 - Tasapaino autopaikkavastikkeiden ja hoitovastikkeiden välillä
 - Yhdenvertaisuus

Tarkoitus ei ole ohjeistaa mitään tietynlaista hinnoittelua tai käytäntöä, vaan tukea taloyhtiön hallintoa ja päätöksenteon valmistelua siten, että keskustelu on rakentavaa ja yhteinen näkemys helpommin löydettävissä.

3. Yhteiskäyttöautot

Yhteiskäyttöautojen potentiaali

Yhteiskäyttöauto on autonvuokrauksen tapainen palvelu, joka soveltuu arkiseenkin käyttöön. Yhteiskäyttöautoa ei kuitenkaan haeta vuokraamosta, vaan niitä on sijoitettu eri puolille kaupunkia ja myös taloyhtiöiden autopaikoille. Auton voi ottaa käyttöönsä itsepalveluna esimerkiksi älypuhelimella ja autoa voi käyttää lyhyenkin ajan kerrallaan. Veloitus tapahtuu käytön mukaan. Suomessa toimii useita palveluntarjoajia, joilla on hieman erilaisia palvelu- ja hinnoittelumalleja. Tutkimusten mukaan yhteiskäyttöauto säästää ympäristöä ja pysäköintipaikkoja, koska se korvaa useita yksityisautoja ja vähentää ajettuja kilometrejä. On toki mahdollista, että joukko ihmisiä hankkii auton yhteiseen käyttöön ja hallinnoi sitä omatoimisesti, mutta tässä työssä yhteiskäyttöautolla tarkoitetaan nimenomaan julkisesti tarjolla olevaa kaupallista palvelua.

Jopa 90 % taloyhtiökyselyn vastaajista ilmoitti tietävänsä, että yhteiskäyttöautoja on tarjolla Suomessa. Kuitenkin vain alle 10 % vastaajista oli käyttänyt tai edes harkinnut yhteiskäyttöauton käyttämistä. Suurin potentiaali on Helsingin kantakaupungin kerrostaloissa, joiden vastaajista 6 % on käyttänyt ja 9 % harkinnut käyttävänsä yhteiskäyttöautoa.

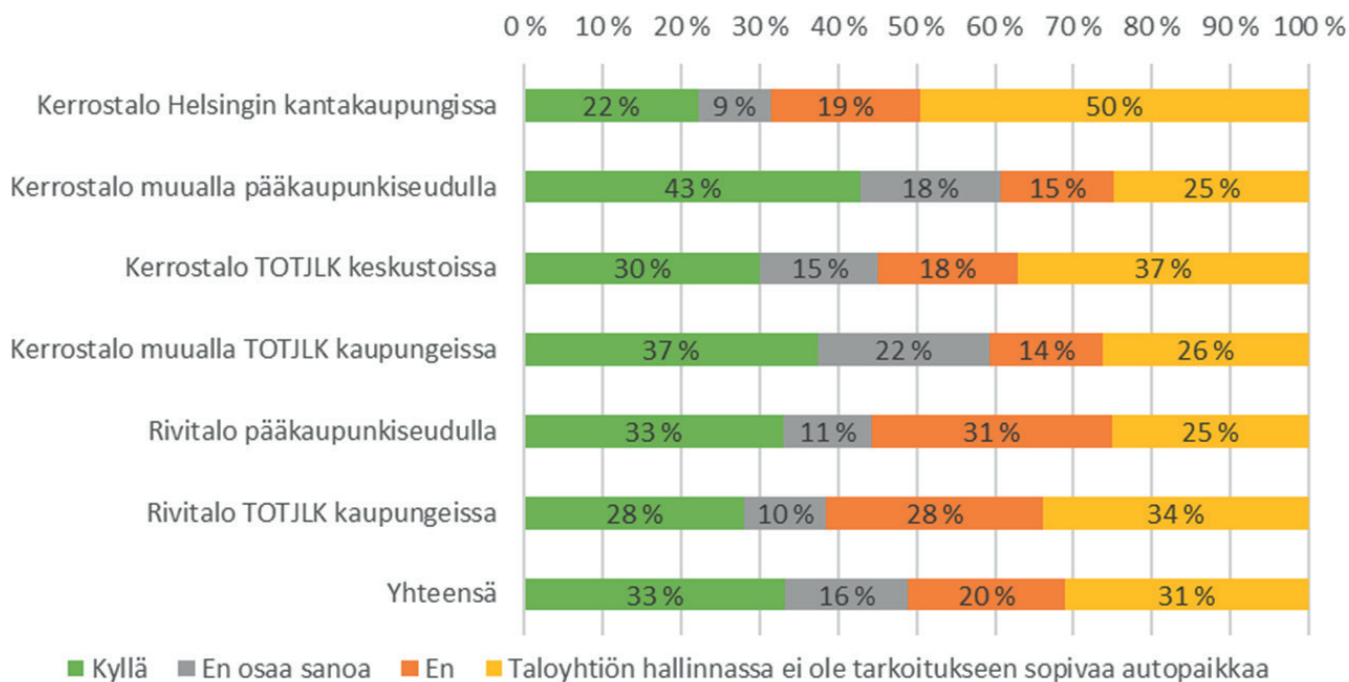
Melko harva taloyhtiökyselyn vastaaja oli sitä mieltä, että yhteiskäyttöauto parantaisi asumisen laatua tai nostaisi asuntojen arvoa. Kerrostaloissa sijainnista riippuen 15-19 % vastaajista näki, että asukkaille tarjolla oleva yhteiskäyttöautopalvelu parantaisi asumisen laatua tai nostaisi asuntojen arvoa. Rivitaloissa 9-12 % vastaajista oli tätä mieltä. Yli kolmannes vastaajista ei osannut sanoa kantaansa ja noin puolet oli eri mieltä väitteen kanssa. Ryhmäkeskusteluissa, joihin on voinut valikoitua yhteiskäyttöautosta kiinnostuneita taloyhtiöitä, vajaa puolet hallituksista näki yhteiskäyttöauton parantavan asumisen laatua tai nostavan asuntojen arvoa. Vain joka kymmenes ryhmäkeskusteluja käyneistä taloyhtiöistä päätyi vastaamaan, että yhteiskäyttöiselle autolle olisi riittävästi kysyntää heidän taloyhtiössään.

Kuvio 9. Pidättekö uskottavana väitettä, että yhteiskäyttöautolla voidaan helpottaa autopaikkapulaa?

Value	Percent	Responses
Kyllä	57.1%	12
Mahdollista, mutta epätodennäköistä	33.3%	7
Ei	9.5%	2
		Totals: 21

Ryhmäkeskustelujen perusteella vaikuttaisi siltä, että hallitukset tunnistavat yhteiskäyttöauton vaikutusmekanismin ja potentiaaliset hyödyt taloyhtiölle siinä tapauksessa, että autopaikoista on pulaa. Ryhmäkeskustelun osallistujille esitettiin väite, että yhteiskäyttöautolla voidaan helpottaa autopaikkapulaa. Kaksitoista hallitusta 21:stä piti väitettä uskottavana ja 7 piti tällaista vaikutusta mahdollisena, mutta epätodennäköisenä. Vain kaksi taloyhtiötä päätyi tulokseen, etteivät pidä väitettä uskottavana.

Kuvio 10. Jos ryhmä asukkaita tekisi aloitteen, pidätkö mahdollisena, että taloyhtiösi osoittaisi autopaikan yhteiskäyttöautopalvelun käyttöön?



Taloyhtiökyselyn vastausten perusteella autopaikan osoittaminen yhteiskäyttöautolle olisi mahdollista noin joka kolmannessa taloyhtiössä. Paikan osoittamisen esteenä on useimmiten, ettei taloyhtiön hallinnassa ole sopivaa autopaikkaa. Jos tällaiset taloyhtiöt jätetään huomiotta, muista taloyhtiöistä karkeasti noin puolet voisi osoittaa autopaikan yhteiskäyttöautolle ja toinen puoli ei voisi tai ei osaa sanoa. Kyselyssä saatu tulosta voidaan pitää yhteiskäyttöautojen yleistymisen kannalta kohtuullisen hyvänä, sillä usein tämänkaltaisiin, vasta yleistymässä oleviin jakamistalouden palveluihin suhtaudutaan varauksella.

Taloyhtiökyselyn ja ryhmäkeskusteluiden pohjalta voidaan todeta, että vaikka yhteiskäyttöauto ei sovellu läheskään kaikille taloyhtiöille, taloyhtiöiden hallitusten näkemykset tai paikkojen saatavuus yhteiskäyttöjen käyttöön eivät ole esteenä yhteiskäyttöautojen yleistymiselle taloyhtiökäytössä. Toisaalta taloyhtiöt eivät välttämättä tule olemaan asiassa aktiivisia, vaan aloitteet tulevat osakkaalta tai palveluntarjoajalta. Aloitteen jälkeen taloyhtiö voi kartoittaa kiinnostusta, viestiä palvelusta asukkaille ja muilla tavoin edistää asiaa. Yhteiskäyttöautoilun yleistyminen edellyttää siis kaupallista tarjontaa, jolle taloyhtiö voi puolestaan tarjota toimintaedellytykset autopaikan muodossa.

Autopaikan osoittaminen yhteiskäyttöautopalvelun käyttöön

Yhteiskäyttöauto on maksullinen palvelu, jonka tarjoaminen edellyttää, että palveluntarjoajalla on tarkoitukseen soveltuva autopaikka käytettävissään. Asunto-osakeyhtiölain mukaisen päätöksenteon kannalta autopaikan osoittamista yhteiskäyttöautolle ja varsinaisesta palvelusta syntyvien kustannusten kattamista kannattaa tarkastella erikseen.

Taloyhtiön hallinnassa olevien autopaikkojen käytöstä päättää yhtiö. Käytännössä taloyhtiön hallitus huolehtii yhdessä isännöitsijän kanssa yhtiön hallinnassa olevien tilojen vuokraamisesta ja käytöstä. Autopaikkasäännöt on kuitenkin hyvä käsitellä ja hyväksyä erikseen yhtiökokouksessa, jotta osakkaat ovat niistä tietoisia ja sitoutuvat niitä noudattamaan. Autopaikkasäännöissä vahvistetaan autopaikkojen vuokraamisen periaatteet eli se, miten yhtiön hallinnassa olevat paikat jaetaan yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti asukkaiden käyttöön.

Jos taloyhtiössä ei ole yhtiökokouksen aiemmin vahvistamia autopaikkasääntöjä, eikä yhdenvertaisuus-periaat-teesta poiketa, hallitus voisi periaatteessa osoittaa autopaikan yhteiskäyttöautopalvelun käyttöön omalla päätöksellään. Suositeltavampi menettelytapa on kuitenkin laatia yhtiökokouksessa vahvistettavat autopaikkasäännöt, joissa otetaan kantaa myös autopaikkojen luovuttamiseen yhteiskäyttöautopalvelun käyttöön.

Jos taloyhtiössä on yhtiökokouksen aiemmin vahvistamat autopaikkasäännöt, hallitus voi päättää autopaikkojen käytöstä vain näiden sääntöjen puitteissa. Autopaikkasäännöissä on tuskin koskaan varauduttu yhteiskäyttöautoihin, joten sääntöjä on tarvittaessa uudistettava siten, että autopaikkojen luovuttaminen yhteiskäyttöautopalvelun käyttöön on mahdollista.

Autopaikkojen jaossa on noudatettava osakkaiden yhdenvertaista kohtelua. Yhteiskäyttöauto on lähtökohtaisesti palvelu, jota kuka tahansa voi käyttää korvausta vastaan. **Näin ollen autopaikan osoittaminen yhteiskäyttöauton käyttöön on yhdenvertaisuusperiaatteen mukainen ratkaisu**, koska se ei aseta ketään osakasta toista parempaan tai huonompaan asemaan. Autopaikka on ikään kuin välillisesti kaikkien asukkaiden käytettävissä samoilla ehdoilla.

Yhteiskäyttöautoa voi lähtökohtaisesti käyttää kuka tahansa, myös muut kuin taloyhtiön asukkaat. Joidenkin palveluntarjoajien kanssa on mahdollista sopia, että yhteiskäyttöauto on vain taloyhtiön asukkaiden käytettävissä. Taloyhtiöstä on silloin kuitenkin löydyttävä riittävästi käyttäjiä, jotta palvelu on taloudellisesti elin-kelpoinen. Useimmissa tilanteissa taloyhtiön ulkopuolinen käyttö lienee marginaalista, mutta on kuitenkin mahdollista, että autopaikka palvelee naapurustoa laajemminkin.

Autopaikkojen on tarkoitus palvella ensisijaisesti yhtiön asukkaita. Autopaikkojen jakojärjestyksestä on ohjeistettu, että autopaikat jaetaan ensisijaisesti taloyhtiössä asuville osakkaille ja sijoittajaosakkaiden vuokralaisille ja tämän jälkeen muille talon käyttäjille, kuten taloyhtiön omille vuokralaisille. Mikäli paikkoja jää yli, voidaan paikkoja jakaa myös kokonaan ulkopuolisille. Laki tai vakiintuneet tulkinnat eivät ota ovat kantaa tilanteeseen, jossa yhteiskäyttöauton paikka on välillisesti sekä asukkaiden että ulkopuolisten käytössä yhtä aikaa. **Asiaa tulee pohtia siitä näkökulmasta, onko järjestely kokonaisuutena tarkastellen tarkoituksenmukainen ja palveleeko se asukkaiden ja osakkaiden etua.** Koska tilanne on kaikille osakkaille sama, osakkaiden yhdenvertaisuus ei voine kärsiä pelkästään siitä, että taloyhtiön paikalla säilytettävää yhteiskäyttöautoa käyttäisivät myös taloyhtiön ulkopuoliset tahot.

Kun osakat ja asukkaat vuokraavat yhtiön hallinnassa olevan autopaikan, he maksavat siitä käyttökorvausta. Mikäli taloyhtiö haluaa periä yhteiskäyttöauton paikasta vuokraa, se voi tehdä vastaavan vuokrasopimuksen myös yhteiskäyttöauton palveluntarjoajan kanssa. Liian korkea vuokra voi kuitenkin johtaa siihen, ettei mahdollinen palveluntarjoaja ole kiinnostunut tarjoamaan palvelua tässä kohteessa. Koska yhteiskäyttöauton paikka on välillisesti kaikkien asukkaiden käytettävissä, ei liene estettä sille, että paikka osoitettaisiin palveluntarjoajan käyttöön veloituksetta. Tässä tapauksessa yhteiskäyttöauton paikka voitaisiin ajatella rinnastettavan esimerkiksi vieraspaikkoihin, joiden käytöstä ei peritä maksua.

Yhteiskäyttöauton kustannukset

Ryhmäkeskustelujen perusteella hallitukset suhtautuvat kielteisesti yhteiskäyttöauton kustannusten kattamiseen vastikerahoituksella. Vaikka ryhmäkeskusteluihin oli luultavasti valikoitunut yhteiskäyttöautoihin myönteisesti suhtautuvia hallituksia, vain viisi hallitusta 21:stä piti mahdollisena, että kustannuksia katettaisiin vastikkeilla ja näidenkin vastaajien mielestä vastikkeilla voitaisiin kattaa vain pieni osuus kustannuksista. Varsinaisen auton käytön muuttuvat kustannukset tulisi siis aina kohdistaa auton käyttäjälle.

Kuvio 11. Näettekö mahdollisena, että yhteiskäyttöauton kustannuksia katettaisiin vastikerahoituksella?

Value	Percent	Responses
Kyllä	23.8%	5
Ei	61.9%	13
Emme löytäneet yhteistä näkemystä	4.8%	1
Joku muu johtopäätös	9.5%	2
		Totals: 21

Asunto-osakeyhtiön menot katetaan osakkailta kerättävillä yhtiövastikkeilla, joiden käyttöalasta on määräykset Asunto-osakeyhtiölain 3 luvun 2 §:ssä. Vastiketta voidaan kerätä esim. yhtiön toimintaan taikka kiinteistön tai rakennuksen käyttöön liittyvän hyödykkeen yhteishankintaa varten. Tällöin osakkaiden enemmistö voi yhtiökokouksessa päättää tavanomaisen palvelun hankinnasta (kuten jätehuolto, laajakaista) ja siitä aiheutuvat kulut katetaan osakkailta kerättävillä vastikkeilla.

Yhteiskäyttöautoa ei vielä tällä hetkellä pidetä kiinteistön käyttöön liittyvänä tavanomaisena palveluna, jonka kustannuksia voisi kattaa vastikevaroin. Käytännössä tämä tarkoittaa, että taloyhtiö ei voi osallistua yhteiskäyttöauton kustannuksiin edes yhtiökokouksen enemmistöpäätöksellä. Lainkohdan tarkoitus on suojata päätöksenteossa vähemmistöön jääviä osakkaita rajaamalla yhtiökokouksen päätösvaltaa vastikkeen käyttöalasta.

Tässä asiassa hallitusten tahtotila ja asunto-osakeyhtiölain määräykset ovat samansuuntaiset. Periaatteessa taloyhtiön yhtiöjärjestystä voitaisiin määräenemmistöpäätöksellä muuttaa siten, että yhtiön toimialapykälä sallisi yhteiskäyttöauton tarjoamisen, mutta käytännössä tällaiseen ei vaikuta olevan halukkuutta eikä tarvetta taloyhtiöissä.

Edellä sanotusta huolimatta asuinkiinteistön käyttöön tarkoitetut yhteiskäyttöautot ovat yleistyneet viime aikoina. Yhteiskäyttöautoja tarjoavat toisaalta suuret vuokralatoyhtiöt, jotka voivat asunto-osakeyhtiölain estämättä tarjota yhteiskäyttöautoja vuokralaisilleen osana asumisen palvelukokonaisuutta. Lisäksi yhteiskäyttöautoja tarjoavat rakennusliikkeet, jotka ovat sitoutuneet palvelun tarjoamiseen asukkaille, koska ovat tähän menettelyyn sitoutumalla saaneet helpotuksen autopaikkojen rakentamisveloitteeseen. Tässä työssä ei ole tutkittu, minkälaiseen sopimukseen yhteiskäyttöautojen tarjoaminen perustuu, miten pitkään sopimus sitoo rakennusliikettä, onko taloyhtiö sopimuksen osapuoli ja miten palvelun järjestäminen voisi mahdollisesti siirtyä taloyhtiölle siinä vaiheessa, kun rakennusliikkeen sopimusveloitteet päättyvät.

4. Pyörien säilytys

Lukittujen säilytystilojen riittävyys

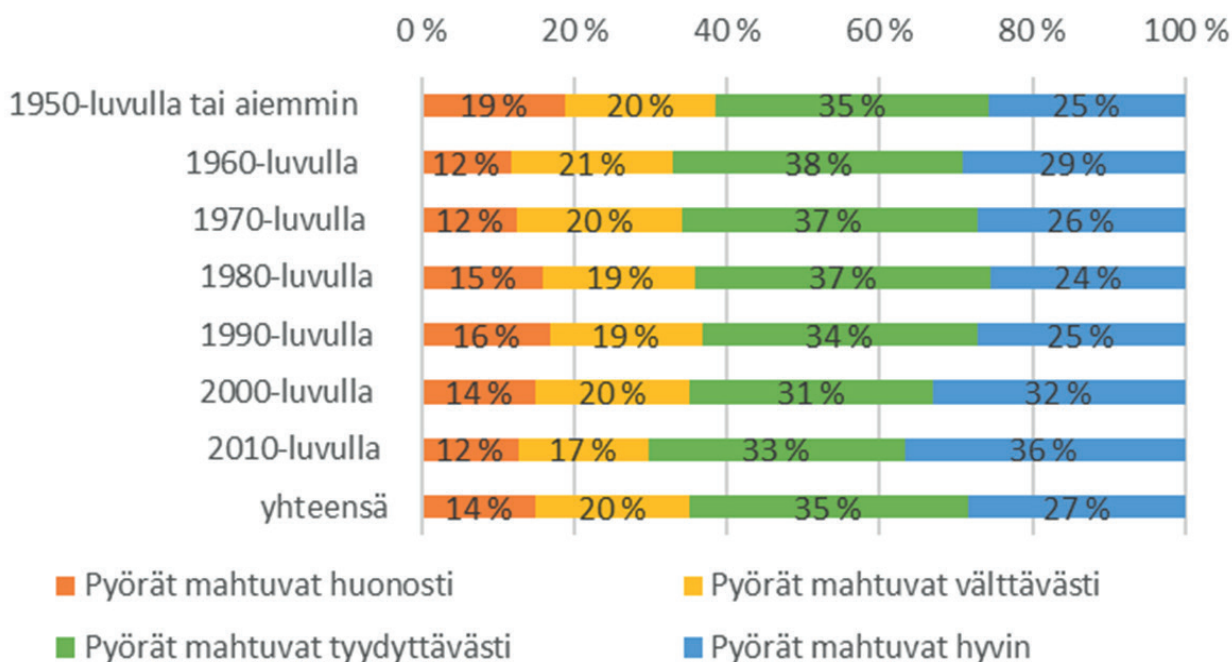
Lähes kaikissa kerrostaloissa pyöriä säilytetään lämpimässä pyörä- tai ulkoiluvälinevarastossa. Rivitaloissa pyöriä säilytetään tyyppillisesti asuntokohtaisissa varastoissa (noin 60 % taloyhtiöistä). Pyöräkatos on noin joka viidennessä taloyhtiössä. Pyörien säilyttäminen pihalla ilman katosta on selvästi yleisempää kaupunkien keskustoissa (noin 60 % taloyhtiöistä) kuin muilla alueilla (noin 30 % taloyhtiöistä).

Pyörien lukitusta säilytystilasta on taloyhtiöissä pääsääntöisesti pulaa. Säilytystilat riittävät hyvin vain joka

neljännessä taloyhtiössä. Eniten tilanpuutetta on Helsingin kantakaupungissa, mutta myös rivitaloyhtiöissä. Kaupungeittain tarkasteltuna pyörien säilytyksen tilanne on vaikein Helsingissä ja Oulussa. Helsingissä tähän vaikuttanee rakennuskanta ja Oulussa pyöräilyn suuri suosio. Pyörien säilytyksen tilanne on paras Tampereella, mutta sielläkin vain 35 %:ssa taloyhtiöistä pyörät mahtuvat hyvin.

Vaikeinta tilan löytäminen pyörille on vanhoissa 1950-luvulla tai aiemmin rakennetuissa taloissa. Huolestuttavaa on kuitenkin se, että vastausten perusteella säilytystilat eivät riitä uusissakaan taloyhtiöissä. Vain noin joka kolmannessa 2000-luvulla rakennetussa taloyhtiössä pyörät mahtuvat varastoihin hyvin. Pahin tilanne on 1980- ja 1990-luvuilla rakennetuissa taloyhtiöissä. Vuoden 2000 jälkeen rakennetuissa taloyhtiöissä ongelmat ovat yhtä yleisiä kuin 1960- ja 1970-lukujen taloyhtiöissä.

Kuvio 12. Onko pyörien lukittujen säilytystilojen määrä riittävä?



Riittämättömät säilytystilat taloyhtiöissä ovat paitsi asumishaitta, myös iso haaste valtakunnallisten ympäristötavoitteiden kannalta. On selvää, että keskustan vanhoissa taloissa pyöräkellarit eivät riitä, mutta on huolestuttavaa havaita, että tilanne on lähes yhtä huono uusissakin asunnoissa ja myös rivitaloissa.

Varastoihin hylätyt pyörät

Hylättyjen pyörien poistamisesta varastoista on huolehdittu hyvin. Kerrostaloissa asiasta on huolehdittu noin 90 %:ssa taloyhtiöistä. Rivitaloissa asiasta on huolehdittu vain noin puolessa taloyhtiöistä, mutta todennäköisesti monissa rivitaloyhtiöissä joko ei ole yhteistä pyörävarastoa ollenkaan tai hylätyt pyörät eivät muodosta ongelmaa.

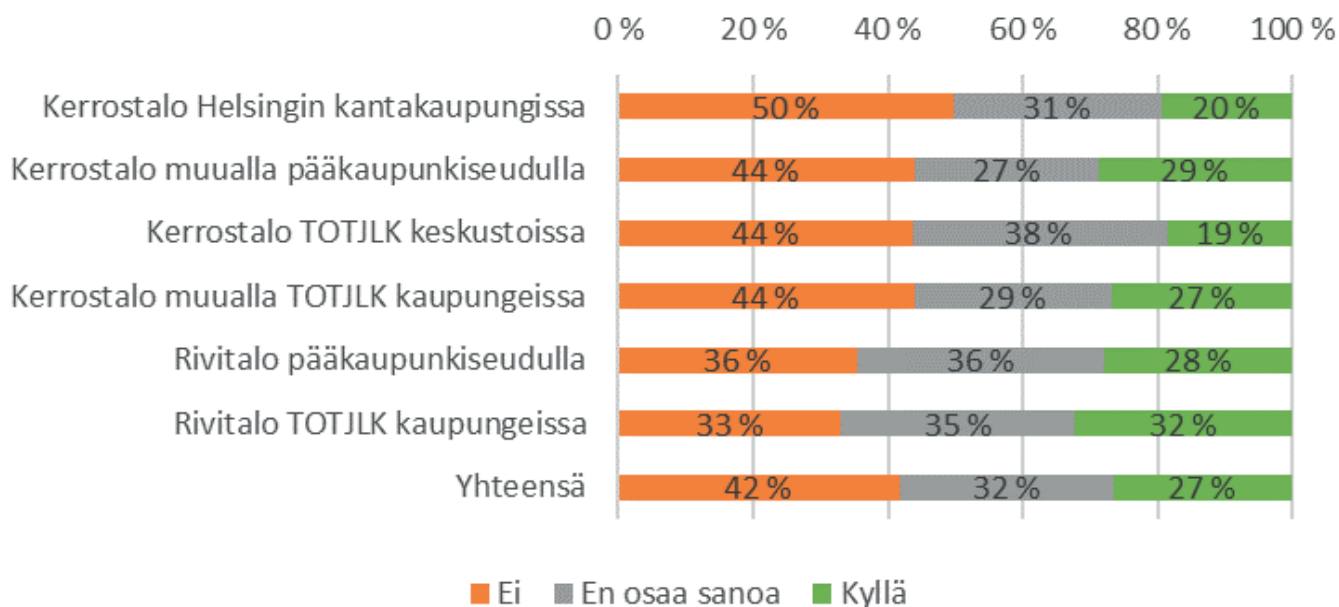
Peräkärryt ja erikoispyörät

Pyörien peräkärryjen säilytystä ei ole pystytty järjestämään toimivasti. Vain noin joka neljännessä taloyhtiössä peräkärryjen säilytysratkaisu on toimiva. Yllättävän suuri osa vastaajista ei osaa sanoa, onko peräkärryjen säilytysratkaisu toimiva vai ei. Lasten kuljettamiseen tarkoitetut peräkärryt tulivat Suomeen 2000-luvun alussa ja niistä on nopeasti tullut suosittu vaihtoehto perinteiselle lastenistuimelle. Tavaroiden kuljettamiseen tarkoitetut peräkärryt sen sijaan ovat melko harvinaisia.

Kuormapyörien säilytykseen liittyviä kysymyksiä ei ole pohdittu taloyhtiöissä juuri lainkaan. Helsingin kanta-kaupungissa 5 % taloyhtiöistä ja muilla alueilla vain 1-2 % taloyhtiöistä oli pohtinut asiaa.

Vaikka sähköautojen latauspisteet ovat herättävät paljon keskustelua taloyhtiöissä, sähköpyörien lataukseen liittyviä kysymyksiä on pohdittu vain 5 %:ssa taloyhtiöistä. Sähköpyörän akku tuodaan yleensä asuntoon latausta varten, joten taloyhtiöissä ei ehkä nähdä tarvetta puuttua asiaan tai antaa ohjeita. Sähköpyörien yleistyessä akkuihin liittyvät paloturvallisuuskysymykset saattavat nousta esille taloyhtiöissä.

Kuvio 13. Onko pyörien peräkärryjen säilytys järjestetty toimivalla tavalla?



5. Taloyhtiön yhteiskäyttöinen kuormapyörä

Yhteiskäyttöisten kuormapyörien potentiaali

Kuormapyörien tunnettuus on varsin hyvä, jopa kahdelle kolmesta taloyhtiökyselyn vastaajista kuormapyörä oli entuudestaan tuttu kulkuneuvo.

Kun kuormapyörien säilytys nyt nostettiin esille, monissa taloyhtiöissä havahduttiin ongelmaan. Kuormapyöräteeman ryhmäkeskusteluihin osallistui 21 taloyhtiötä, joista peräti 12 oli sitä mieltä, että kuormapyörien varastointi todennäköisesti aiheuttaa yhtiössä ongelmia tulevaisuudessa ja 5 oli sitä mieltä, että ongelmien aiheutuminen on mahdollista. Vain 4 taloyhtiötä piti epätodennäköisenä, että ongelmia aiheutuu. Ryhmäkeskusteluihin osallistuneet taloyhtiöt sijaitsivat eri alueilla, olivat eri ikäisiä ja pyöräkellarien tilanpuute vaihteli. Ryhmäkeskusteluihin ei siis ollut valikoitunut taloyhtiötä, joissa pyörien säilytys olisi jonykyisellään tavallista suurempi ongelma.

Kuvio 14. Uskotteko että kuormapyörien varastointi aiheuttaa ongelmia taloyhtiössänne tulevaisuudessa?

Value	Percent	Responses
Todennäköisesti	57.1%	12
Mahdollisesti	23.8%	5
Ei ole todennäköistä	19.0%	4
Totals: 21		

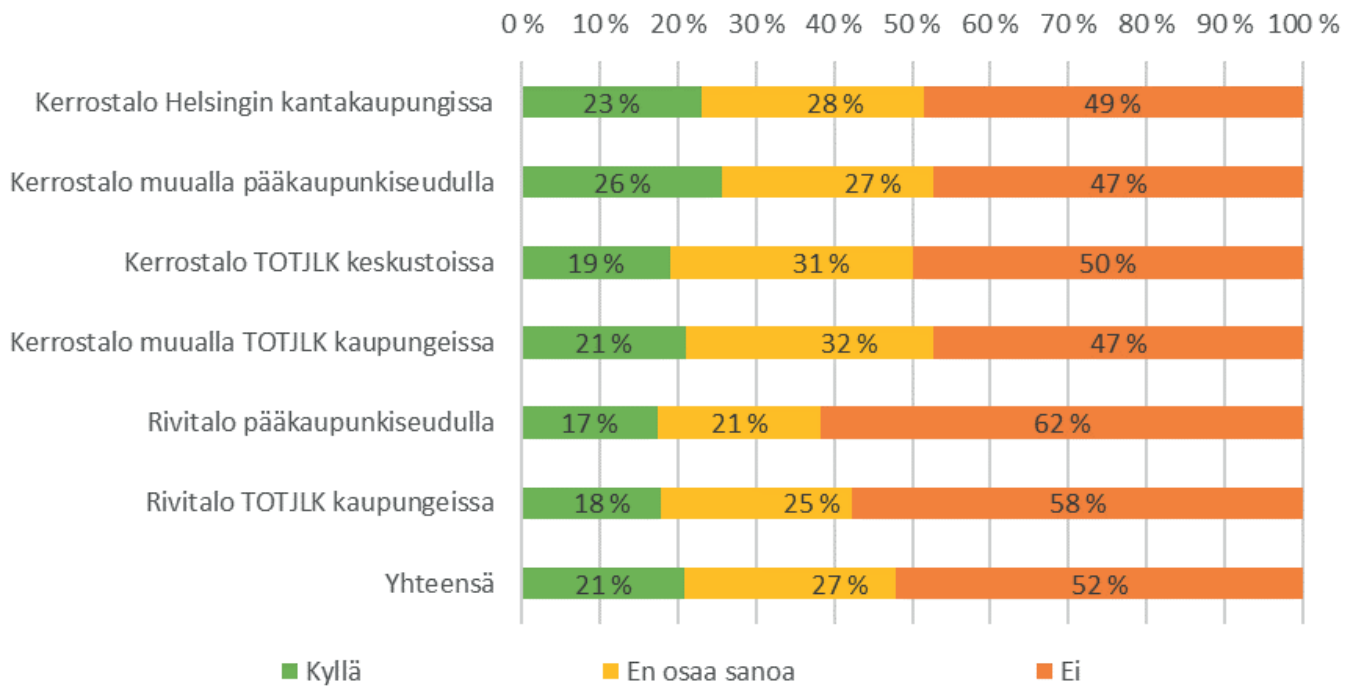
Melko harva taloyhtiökyselyn vastaaja oli sitä mieltä, että yhteiskäyttöinen kuormapyörä parantaisi asumisen laatua tai nostaisi asuntojen arvoa. Tätä mieltä oli alueesta riippuen vain 7–13 % vastaajista. Noin 30 % vastaajista ei osannut sanoa ja noin 60 % oli eri mieltä väitteen kanssa. Ryhmäkeskusteluissa, joihin on voinut valikoitua kuormapyöristä kiinnostuneita taloyhtiötä, noin puolet hallituksista näki yhteiskäyttöisen kuormapyörän hyödyllisenä. Kuitenkin vain noin neljännes taloyhtiöistä näki, että yhteiskäyttöiselle kuormapyörälle olisi riittävästi kysyntää.

Kuvio 15. Uskotteko, että yhteiskäyttöiselle kuormapyörälle olisi riittävästi kysyntää taloyhtiössänne?

Value	Percent	Responses
Kyllä	23.8%	5
Ei	52.4%	11
Emme löytäneet yhteistä näkemystä	14.3%	3
Joku muu johtopäätös	9.5%	2
Totals: 21		

Taloyhtiökyselyn vastaajista noin joka viides piti mahdollisena, että taloyhtiö hankkisi yhteiskäyttöisen kuormapyörän, jos ryhmä asukkaita tekisi aloitteen. Kielteisellä kannalla oli noin puolet taloyhtiöistä.

Kuvio 16. Jos ryhmä asukkaita tekisi aloitteen, pidätkö mahdollisena, että taloyhtiösi hankkisi kuormapyörän asukkaiden yhteiseen käyttöön?



Ryhmäkeskusteluiden johdantovideossa taloyhtiön yhteiskäyttöinen kuormapyörä esitettiin siinä valossa, että se voisi olla ratkaisu kuormapyörrien säilytykseen liittyviin haasteisiin. Edelleen johdannossa kehoitettiin pohtimaan asiaa vapaammin ilman rajoitteita. Tarkoitus ei ollut vastata kysymyksiin säädösten näkökulmasta, vaan taloyhtiön tahtotilan näkökulmasta.

Ryhmäkeskusteluihin osallistuneista hallituksista kolme päätyi tulokseen, että oma taloyhtiö saattaisi tulevaisuudessa hankkia kuormapyörän yhteiseen käyttöön. Potentiaalisia kuormapyörän hankkijoita olisi siis myös ryhmäkeskusteluiden perusteella noin viidennes taloyhtiöistä (3/17, jos oletetaan, että erimielisiksi jääneet hallitukset eivät kuormapyörää hankkisi).

Olettaen että säädökset eivät rajoittaisi päätöksentekoa ja kyse olisi vain taloyhtiön tahtotilasta tutkituilla kaupunkiseuduilla, **yhteiskäyttöiset kuormapyörät olisivat potentiaalinen ratkaisu noin joka viidennessä taloyhtiössä.**

Yhteiskäyttöisen kuormapyörän hankkiminen Asunto-osakeyhtiölain näkökulmasta

Asunto-osakeyhtiön menot katetaan osakkailta kerättävillä yhtiövastikkeilla. Vastikkeiden käyttöalasta on määräykset Asunto-osakeyhtiölain 3 luvun 2 §:ssä. Vastiketta voidaan kerätä esim. yhtiön toimintaan taikka kiinteistön tai rakennuksen käyttöön liittyvän hyödykkeen yhteishankintaa varten. Tällöin osakkaiden enemmistö voi yhtiökokouksessa päättää tavanomaisen palvelun hankinnasta (kuten jätehuolto, laajakaista) ja siitä aiheutuvat kulut katetaan osakkailta kerättävillä vastikkeilla.

Kuormapyörän hankintaa ei vielä tällä hetkellä pidetä kiinteistön käyttöön liittyvänä tavanomaisena palveluna, jonka hankinnasta yhtiökokous voisi päättää enemmistöpäätöksellä ja vastikevaroin. Käytännössä tämä tarkoittaa, että taloyhtiö ei voi hankkia yhteiskäyttöistä kuormapyörää edes yhtiökokouksen enemmistöpäätöksellä. Lainkohdan tarkoitus on suojata päätöksenteossa vähemmistöön jääviä osakkaita rajaamalla yhtiökokouksen enemmistöpäätöksellä. Lainkohdan tarkoitus on suojata päätöksenteossa vähemmistöön jääviä osakkaita rajaamalla yhtiökokouksen päätösvaltaa vastikkeen käyttöalasta.

Asunto-osakeyhtiölain 6 luvun 33 §:n mukaan **yhtiökokous voi päättää enemmistöpäätöksellä myös tavanomaisen tason ylittävistä uudistuksesta, mutta silloin toimenpiteestä yhtiölle aiheutuvien kulujen kattamiseksi peritään yhtiövastiketta vain siihen suostuneilta osakkeenomistajilta**. Kulut jaetaan näiden kesken yhtiöjärjestyksessä määrättyjen vastikeperusteiden mukaisesti. Suostumusten kerääminen ja kustannusten kohdistaminen vain osalle osakkaista vastikeperusteiden mukaisessa suhteessa olisi kuitenkin sen verran hankalaa, että tämä malli ei liene käytännössä realistinen ainakaan suuremmissa yhtiöissä. Pienemmissä yhtiöissä voi olla mahdollista saada hankkeelle kaikkien osakkaiden suostumus, jolloin kuormapyörän hankinta on mahdollista rahoittaa vastikevaroin ja ilman ylimääräistä hallintotyötä.

Asunto-osakeyhtiölain 6 luvun 31 §:n mukaan **yhtiökokous voi päättää enemmistöpäätöksellä tavanomaisesta poikkeavasta uudistuksesta, jos toimenpiteestä määrätään yhtiöjärjestyksessä tai se on muuten yhtiöjärjestyksessä määrätyn toiminnan mukainen**. Yhtiöjärjestyksen toimialapykälällä voi siis olla merkitystä arvioitaessa sitä, voidaanko yhteishankinnasta päättää enemmistöpäätöksellä ja hankinta rahoittaa vastikevaroin. Yhtiön yhtiöjärjestykseen kirjattuna ja vastikkeen käyttöalan arviointiin vaikuttavana tarkoituksena voisi olla (asunto-osakeyhtiölaissa määritellyn tarkoituksen lisäksi) *tarjota osakkaiden yhteiskäyttöön kuormapyörä, yhteiskäyttöauto tai muita vastaavia liikkumispalveluita*. Viimekädessä PRH päättää, hyväksyykö se näin kirjoitetun toimialapykälän.

Osakkaiden keskinäinen hanke on aina mahdollinen. Tällöin taloyhtiö ei osallistu kuormapyörän hankintaan tai ylläpitoon, vaan joukko osakkaita organisoii kuormapyörän hankinnan, ylläpidon ja rahoituksen keskenään. Jos taloyhtiö haluaa osoittaa tällaiselle yhteiskäyttöiselle kuormapyörälle säilytyspaikan, kyse on vain siitä, mitä tavaroita saa sijoittaa minnekin yhtiön tiloissa.

6. Kokemukset vuorovaikutuksesta taloyhtiöiden hallitusten kanssa

Hankkeessa kokeiltiin uutta vuorovaikutteista toimintatapaa, jossa taloyhtiöiden hallituksille tarjottiin valmisteltua, mutta omatoimisesti toteutettavaa ryhmäkeskustelua, jossa syvennyttään tarkemmin tutkimuksen aihepiiriin. Ryhmäkeskusteluiden teemoja olivat autopaikkojen hinnoittelu, yhteiskäyttöautot ja kuormapyörät.

Ryhmäkeskustelut toteutettiin siten, että kustakin teemasta tuotettiin johdantovideo, joka taustoitti aihetta ja esitteli ryhmäkeskustelun tehtävänannon hallituksen pohdittavaksi. Puheenjohtajille annettiin lisäksi ohjeet ryhmäkeskustelun omatoimiseen toteuttamiseen ja tulosten raportointiin sähköisellä kyselytyökalulla.

Ryhmäkeskustelut herättivät erittäin laajaa kiinnostusta selvästi yli odotusten. Kyselytutkimuksen 2700 vastaajasta jopa lähes 700 vastaajaa ilmoittautui halukkaaksi osallistumaan. Kun osallistujiksi karsittiin vain hallitusten puheenjohtajat, mukaan kutsuttiin lopulta noin 400 taloyhtiötä.

Ryhmäkeskusteluja toteutui lopulta 21 kustakin aiheesta. Osa hallituksista käsitteli useamman aiheen. Kuttakin johdantovideota oli katsottu YouTubesta 60-80 kertaa. Valitettavasti hankkeen kokonaisuikataulun takia ryhmäkeskustelut jouduttiin käynnistämään kesäkuussa juuri kun hallitukset olivat jäämässä kesätauolle. Vastausaikaa annettiin syyskuun alkupuolella asti, mutta lienee selvää, että ajoitus on vaikuttanut toteutuneiden keskustelujen määrään. Ryhmäkeskusteluja toteutui kuitenkin moninkertaisesti 10 ryhmäkeskustelun tavoitteeseen nähden.

Kaikista ryhmäkeskustelun toteuttaneista hallitusten puheenjohtajista 17/21 piti keskusteluja hyödyllisinä tai erittäin hyödyllisinä hallitustyöskentelyn kannalta. Noin kolmanneksella osallistuneista hallituksista käsiteltyyn teemaan liittyi jokin taloyhtiössä ajankohtainen haaste tai päätöksentekotilanne ja näistä edelleen joka kolmas sai välitöntä ja konkreettista apua tilanteen ratkaisemiseksi.

Kuvio 17. Olivatko ryhmäkeskustelut mielestäsi hyödyllisiä hallitustyöskentelyn kannalta?

Value		Percent	Responses
Erittäin hyödyllisiä		23.8%	5
Melko hyödyllisiä		57.1%	12
Melko hyödyttömiä		19.0%	4
			Totals: 21

Noin puolet puheenjohtajista oli sitä mieltä, että ryhmäkeskusteluiden toteutus onnistui hyvin tai erittäin hyvin ja loppujenkin mielestä enimmäkseen tyydyttävästi.

Poimintoja puheenjohtajien palautteesta:

- *”Saimme hyviä ideoita pohdittavaksi.”*
- *”Mielellään lisää tämän tyyppisiä aiheita/tehtäviä, joita käsitellä ryhmissä.”*
- *”Oli kesä ja monet as oy:n hallituksesta olivat koko kesän mökillään. Emme saaneet keskustelua aikaiseksi.”*
- *”Tällainen ryhmäkeskustelu tuntuu siltikin olevan haastava tilanne, kun spontaanisti rönsyilevän keskustelun sijasta/ohessa pitäisi keskittyä johonkin teemaan.”*
- *”Kiitos ideasta! Asiat eivät olleet ajankohtaisia taloyhtiössämme, joten ei löytynyt aikaa. Ne olivat kuitenkin mielenkiintoisia. Jatkossa vastaavia tarjolle myös!”*
- *”Hallituksen jäsenistä vain yksi osoitti kiinnostusta osallistua keskusteluun. Katsoin, ettei vain kahdella hengellä ole järkevää järjestää ryhmäkeskustelua, joten hyvästä aikomuksesta huolimatta taloyhtiömme ei tällä kertaa pystynyt osallistumaan.”*
- *”Kesäloma ja taloyhtiön hoitoon liittyvät muut haasteet vievät mahdollisuuden ajallisesti osallistua tähän hankkeeseen, jonka koen kyllä erittäin hyväksi ideaksi.”*
- *”Valitettavasti yhtiössämme alkava putkiremontti verotti hallituksen ja erityisesti puheenjohtajan ajankäyttöä siten, että emme ole vielä käyneet ryhmäkeskustelua. Aihe on meilläkin tärkeä ja siksi tavoitteeni on käydä tuo keskustelu myöhemmin.”*

Omatoimisesti toteutetut ryhmäkeskustelut osoittautuivat suosituksi ja toimivaksi menetelmäksi tämän tyyppisen haastavan aiheen käsittelyyn. Kokemusten perusteella voidaan esittää seuraavat suositukset, jos menetelmää halutaan soveltaa jatkossa:

- Ryhmäkeskustelujen suunnittelu ja johdantovideoiden tuottaminen on melko vaativa työ, jossa on syytä käyttää ammattilaisia ja johon tulee varata riittävästi resursseja. Tämän takia menetelmä soveltuu lähinnä vaativampiin tilanteisiin, joissa resurssien käyttö on perusteltua.
- Ryhmäkeskustelut pitää ehdottomasti ajoittaa kesälomakauden ulkopuolelle. Mukaan rekrytoitujen taloyhtiöiden on syytä saada aineistot käyttöönsä nopeasti, kun aihe on puheenjohtajalla vielä tuoreessa muistissa ja keskusteluiden käymiseen on syytä varata useita kuukausia aikaa.
- Kiinteistöliitolla on niin laaja jäsenkunta, että kyselytutkimusten yhteydessä on mahdollista rekrytoida riittävästi kiinnostuneita taloyhtiöitä siten, että ryhmäkeskusteluja toteutuu kymmeniä suurestakin vastaajakadosta huolimatta. Kyselytutkimuksen kaltainen laaja otanta on todennäköisesti välttämätön, muilla menetelmillä on luultavasti hyvin vaikea rekrytoida riittävä määrä taloyhtiöitä.
- Puheenjohtajien palaute on ollut positiivista ja tämän tyyppiselle keskustelun tuelle on kysyntää ainakin vaikeiden aiheiden osalta.

7. Kiinteistöliiton jatkotoimenpiteet

Liikennepalvelut taloyhtiössä -hankkeen yhteydessä on tarkentunut kuva siitä, minkälaisia mahdollisuuksia ja haasteita muuttuva toimintaympäristö tuo taloyhtiöiden ulottuville lähivuosina. Kaupungeissa rakentamista tullaan entisestään tiivistämään. Autopaikoituksen tarjonta taloyhtiöissä ja kaupunkien katuverkostossa tulee yhä niukemmaksi. Yhteiskäyttöisten kulkuneuvojen tarjonta tulee kasvamaan, ja osa tästä tarjonnasta kohdistuu itse taloyhtiöihin ja niiden asukkaisiin.

Pyöräilyn ja kävelyn lisääminen on varsin isossa roolissa päästöjen vähentämisessä ja kaupunkiliikenteen sujuvoittamisessa. Maankäytön ja rakentamisen tulevassa sääntelyssä näitä asioita tullaan ohjaamaan yhä tavoitteellisemmin.

Kiinteistöliitto kiinnittää näihin akuutteihin kehityslinjoihin yhtä tarkempaa huomiota, mikä näkyy neuvonnan ja viestinnän sekä ajan myötä myös koulutuksen tarjonnassa. Tavoitteena on aktivoida hankkeen teemoista käytävää keskustelua ja tavoitteenasettelua taloyhtiöissä.

Myös Kiinteistöliiton panostuksessa kiinteistö- ja rakennusalan lainsäädännön uudistamisessa hankkeen yhteydessä saatua tietoa hyödynnetään. Näin on mahdollista muodostaa yhä tarkempaa käsitystä taloyhtiöiden tilanteesta ja vastuutahojen näköaloista näihin asioihin.

Yhteenveto

Autopaikat

Noin joka kolmannessa taloyhtiössä autopaikkoja ei riitä kaikille, joten niille jonotetaan. Eniten jonoja on keskustojen kerrostaloissa. Rivitaloissa paikat riittävät paremmin. Jonottamisen ohella toinen yhdenvertaisuus-periaatteen mukainen ratkaisu olisi paikkojen arpominen uudelleen sopivin väliajoin. Tätä ratkaisua käytetään kuitenkin varsin vähän.

Lähes kaikki kerrostaloyhtiöissä asuvat maksavat pysäköinnistä. Rivitaloyhtiöissäkin pysäköinti on maksullista lähes joka toisessa taloyhtiössä. Pysäköinnin hinta vaihtelee taloyhtiön sijainnin ja autopaikan tyyppin mukaan vain eurosta jopa kolmeensataan euroon kuukaudessa. Taloyhtiön perimät autopaikkamaksut kattavat paikkojen ylläpitokustannukset yleensä, mutta eivät aina.

Kerrostaloyhtiöiden vuokraamien lämpimien autotallien maksut olivat ennako-odotusten mukaisesti edulliset. Yli puolessa kerrostaloyhtiöistä lämpimän autotallin vuokra on alle puolet vastaavan autotallin käyvästä vuokrasta vapailla markkinoilla. Pihapaikoille ja autokatoksille ei pystytty määrittelemään riittävän luotettavaa vertailuhintaa, mutta yksittäisten esimerkkitapausten perusteella nekin vaikuttavat olevan edullisia verrattuna julkisesti esitettyihin hintapyyntöihin.

Autopaikkojen hinnoitteluperusteet

Hallitusten ryhmäkeskusteluiden perusteella kustannuksia vastaava hinnoittelu oli käytetyin ja useimmiten mielekkäimpänä pidetty hinnoitteluperuste. Useat hallitukset pitivät mielekkäimpänä kalliimpaa hinnoittelua, kuin mitä yhtiössä oli siihen mennessä noudatettu. Käypää hintaa perittiin vain kolmessa taloyhtiössä, mutta jopa kuusi taloyhtiötä piti sitä itselleen mielekkäimpänä hinnoitteluperusteena.

Ryhmäkeskusteluissa mahdollisimman edullista hinnoittelua pidettiin yhdenvertaisuusperiaatteen vastaisena, jos paikkoja ei riittänyt kaikille. Kustannuksia vastaava hinnoittelu ja käypää hintaa pidettiin yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisina ratkaisuin.

Taloyhtiöiden autopaikkojen hinnoittelua koskevaa oikeuskäytäntöä ei ole, joten ei ole mahdollista antaa selkeitä vastauksia siihen, toteutuuko yhdenvertaisuus jollain tietyllä hinnoittelulla vai ei.

Tilanteessa, jossa autopaikkoja ei riitä kaikille halukkaille, autopaikkojen hinnoittelu alle ylläpitokustannusten saattaa olla yhdenvertaisuuden näkökulmasta haasteellista. Kustannuksia vastaava hinta saattaa olla paremmin yhdenvertaisuusperiaatteen mukainen ratkaisu edellyttäen, että autopaikkojen käyttäjien vaihtuvuus on riittävä. Autopaikoista voidaan periä käypää hintaa, jolloin autopaikkojen käyttäjien vähäinen vaihtuvuus ei ole samalla tavalla ongelmallinen.

Yhdenvertaisuusperiaate edellyttää kuitenkin ensisijaisesti sitä, että paikat jaetaan yhdenvertaisuutta noudattaen ja, että myös jonottamalla tai arvonnalla kautta on mahdollisuus saada autopaikka itselleen.

Autopaikkojen hinnoittelu on joka tapauksessa nollasummapieliä koko taloyhtiön tasolla. Suuremmat autopaikkamaksut johtavat vastaavasti pienempiin hoitovastikkeisiin. Kyse on siis kustannukset kohdistumisesta autopaikan haltijoille, autopaikkaa jonottaville ja autottomille osakkaille.

Yhteiskäyttöautot

Yhteiskäyttöautot tunnettiin hallituksissa hyvin. Melko harvat olivat sitä mieltä, että yhteiskäyttöauto parantaisi asumisen laatua tai nostaisi asuntojen arvoa. Hallitukset kuitenkin tunnistavat yhteiskäyttöauton

potentiaaliset hyödyt taloyhtiölle siinä tapauksessa, että autopaikoista on pulaa.

Autopaikan osoittaminen yhteiskäyttöautolle olisi mahdollista noin joka kolmannessa taloyhtiössä. Vaikka yhteiskäyttöauto ei sovellu kaikille, taloyhtiöiden hallitusten näkemykset tai paikkojen saatavuus eivät ole esteenä palvelun yleistymiselle. Toisaalta puhtaasti taloyhtiövetoisia hankkeita ei todennäköisesti tule synnymään ilman palveluntarjoajien, asukkaiden tai muiden kiinteistöalan toimijoiden aktiivisuutta.

Yhteiskäyttöautolle voidaan osoittaa autopaikka hallituksen päätöksellä tai suositeltavammin yhtiökokouksen vahvistamissa autopaikkasäännöissä. Autopaikan osoittaminen yhteiskäyttöautolle on yhdenvertaisuusperiaatteen mukainen ratkaisu, koska autopaikka on ikään kuin välillisesti kaikkien asukkaiden käytettävissä samoilla ehdoilla.

Asunto-osakeyhtiölain näkökulmasta taloyhtiö ei voi osallistua yhteiskäyttöauton kustannuksiin edes yhtiökokouksen enemmistöpäätöksellä. Tällaiseen ei vaikuta myöskään olevan halukkuutta eikä tarvetta taloyhtiöissä.

Pyörien säilytys

Pyörien säilytystilat riittävät hyvin vain joka neljännessä taloyhtiössä. Eniten tilanpuutetta on Helsingin kantakaupungissa, mutta myös rivitaloyhtiöissä. Vaikeinta tilan löytäminen pyörille on vanhoissa taloissa, mutta säilytystilat eivät riitä uusissakaan taloyhtiöissä. Vain noin joka kolmannessa 2000-luvulla rakennetussa taloyhtiössä pyörät mahtuvat varastoihin hyvin. Riittämättömät säilytystilat taloyhtiössä ovat paitsi asumishaitta, myös vakava haaste valtakunnallisten ympäristötavoitteiden kannalta.

Hylättyjen pyörien poistamisesta varastoista on huolehdittu hyvin. Sen sijaan pyörien peräkärryjen säilytystä ei ole pystytty järjestämään toimivasti. Kuormapyörien säilytykseen tai sähköpyörien lataukseen liittyviä kysymyksiä ei ole pohdittu taloyhtiöissä juuri lainkaan.

Yhteiskäyttöiset kuormapyörät

Vaikka kuormapyörät ovat vielä harvinaisia ja yhteiskäyttöiset liikennevälineet ylipäättään melko marginaalissa, taloyhtiöiden yhteiskäyttöisiin kuormapyöriin suhtaudutaan suhteellisen myönteisesti. Jopa viidennes taloyhtiöistä voisi hankkia kuormapyörän, jos ryhmä asukkaita tekisi aloitteen. Ryhmäkeskustelujen tulosten perusteella on arvioitu, että yhteiskäyttöiset kuormapyörät olisivat realistinen lähitulevaisuuden ratkaisu noin 5 %:ssa taloyhtiöitä.

Kuormapyörän hankkimista taloyhtiöön rajoittaa kuitenkin Asunto-osakeyhtiölain 3. luvun 2 §, joka määrittelee mitä menoja voidaan kattaa yhtiövastikkeella. Käytännössä taloyhtiö ei voi hankkia yhteiskäyttöistä kuormapyörää edes yhtiökokouksen enemmistöpäätöksellä. Yhteiskäyttöisen kuormapyörän järjestäminen voi kuitenkin olla mahdollista tietyin edellytyksin kaikkien suostumuksella, tai jos yhtiöjärjestyksen toimialapykälässä on määrätty tällaisesta toiminnasta, tai helpoiten osakkaiden keskinäisenä hankkeena, johon taloyhtiö ei osallistu kuin korkeintaan osoittamalla kuormapyörälle säilytyspaikan.

Kokemuksia omatoimisista ryhmäkeskusteluista

Omatoimisesti toteutetut ryhmäkeskustelut osoittautuivat suosituksi ja toimivaksi menetelmäksi tämän tyyppisen haastavan aiheen käsittelyyn. Hallitusten puheenjohtajat kokivat käydyt keskustelut hyödylliseksi ja osa koki saaneensa konkreettista apua ajankohtaisen tilanteen ratkaisemiseksi. Ryhmäkeskustelujen valmistelu on kuitenkin melko vaativa työ, joten menetelmä soveltuu lähinnä suurempiin projekteihin, joissa resurssien käyttö on perusteltua.



KIINTEISTÖLIITTO
Kotisi asialla