



# 분양가상한제 성공하기 위해선 택지비 부풀리기는 막고, 금융비용 가산비로 인정해야

정부는 분양가상한제에 객관적이고 공정한 택지비 감정 방안으로 주택법시행령 개정안을 마련해 지난 5월 17일 입법예고 했다. 정부 개정안과 이에 따른 바람직한 방향에 대해 알아보자.

글 | 고종완 RE멤버스 대표

“ 건설업체들이 금융 비용을 인정받지 못하면 건축비가 싸게 드는 방향으로만 설계하려는 경향이 나타날 것이다. 당장은 분양가 인하라는 결과를 얻을 수는 있지만, 중장기적으로는 고품질 주택 공급에 차질이 빚어질 우려가 있다. 따라서 택지매입에 따른 금융 비용 부분의 일부를 가산비로 인정해주는 방안의 강구가 필요하다. ”



**건** 설교통부는 주택법시행령 및 시행규칙 개정안을 입법예고 했다. 하위법령은 규제개혁심사와 법제처 심의를 거쳐 7월 중 확정, 공포된다. 9월 1일부터 시행되며 전국의 모든 민간 아파트는 분양 승인에 앞서 토지감정평가를 받아야 한다. 기본형 건축비는 어디에나 동일하게 적용되지만 문제는 택지비 산정이다. 각각의 필지나 유형별로 개별성이 다양해 객관화된 기준을 만들기가 어렵다. 이 같은 어려움으로 특히 택지비 비중이 40~70%에 달하는 수도권에서 택지비 부풀리기가 나타난다면 분양가상한제의 도입 취지가 크게 퇴색될 수밖에 없다.

따라서 객관적이고 신뢰성 있는 감정평가 제도의 정착이 이뤄져야만 실수요자와 주택업계가 상생하는 주택 시장 구조가 만들어질 수 있다. 택지비 산정과 관련한 개정안을 입법예고의 구체적인 내용과 보완점을 살펴보자.

#### 민간택지 매입가 인정은 감정가액의 120%까지

개정안 입법예고에서는 민간택지 내 분양가상한제 적용주택의 모든 택지비를 감정가만 인정한다는 기존 입장에서 한발 후퇴한 것이다. 경·공매를 통한 낙찰 가격, 국가나 지자체로부터 매입한 가격 외에도 2006년 6월 1일~2007년 4월 19일 사이 취득한 택지는 부동산등기부에 기재된 실거래 가격을 그대로 반영한다. 반면 주택법이 공포된 4월 20일 이후 취득한 택지는 감정평가방식으로 산정한 금액(택지 감정평가액+가산 비용)에서 최고 120%까지 산정된다. 건설업체 입장에서는 다소 숨통이 트인 결과다. 가산비는 과거 원가연동제 당시(89~98년)의 항목과 동일하다. 연약지반 공사비, 암석지반 공사비, 차수벽 설치비, 방음 시설 설치비, 지장물 철거비, 간설 시설 설치비, 진입도로 개설 시 편입 택지비, 감정평가 수수료가 더해진다. 그러나 실매입가를 택지비로 산정할 경우에는 제세공과금, 법정수수료 등만 가산비로 인정받을 뿐이다.

### 감정평가 신청 시점과 평가 기준 시점

택지비의 감정가는 어느 시점에서 감정하느냐에 따라 달라진다. 이런 혼란을 없애기 위해 사업승인 이후부터 분양승인 신청 사이의 기간 중 사업자가 선택하도록 했다. 이 시점이 평가 기준 시점이 된다. 결과는 의뢰한 날부터 20일 내(부득이한 경우 10일 연장)에 나오도록 명시하고 있다. 또한 감정평가 기준은 공시지가를 기준으로 하되 농지·임야 등의 토지는 택지조성이 완료된 대지로 감정토록 규정하고 있다.

### 한국감정원의 감정을 받아야

택지비 산정은 특성상 주관적 판단이나 외부의 입김이 개입될 가능성이 높다. 그간 토지를 수용당할 경우 소유주의 재산권 보호를 위해 주민들이 감정평가법인 1곳을 추천할 수 있었다. 이것이 악용돼 토지 주인의 이익을 반영하는 등 잡음이 있었던 것도 사실인 만큼 허위·부실 감정으로 이어질 개연성을 줄이고자 감정평가기관은 시·군·구청장이 선정하도록 했다. 물론 건교부장관이 정하는 우수감정평가 사업자(6월 중 고시 예정) 중 2인이라는 자격 제한을 두고 있다. 여기서 2인의 우수감정평가 사업자 중 1인은 공동주택가격조사·산정에 관한 전국적인 업무수행 능력을 가지고 있어야 한다고 규정하고 있다. 현재 이 기준을 충족시키는 곳은 한국감정원이 유일한 상황이라 민간 감정평가사들이 불만을 제기하고 있다. 그러나 한국감정원은 엄격한 평가 기준을 바탕으로 보수적인 감정평가를 하고 있어 불필요한 택지비 상승을 차단하는데 일조할 것으로 판단된다. 1989~1998년 원가연동제가 실시됐을 때도 한국감정원이 똑같은 일을 맡아 과도한 분양가 상승을 막는 역할을 했었다.

### 택지개발촉진법으로 토지 수용 쉬워져

객관적인 택지비 산정도 중요하지만 주택공급을 원활하게 하기 위해선 필요한 택지를 적정 수준으로 확보하는 것 역시 중요하다. 민간이 일정 택지를 확보하고도 알박기, 매도 거부 등으로 차질이 빚어져 아파트 공급원가가 올라가는 경우가 있었다. 현재 이런 폐단을 막고자 대지 확보 비율 80% 이상이면 나머지 토지에 대해 토지 소유자의 소유 기간에 관계없이 매도청구권을 행사할 수 있는 규정이 있다.

또 택지개발촉진법으로 토지 수용이 한층 더 쉬워졌다. 민간-공공 공동사업제가 바로 그것이다. 민간이 공공에게 공동사업을 제안할 경우에는 해당 지역 토지를 50% 이상, 공공이 제안할 경우에는 민간이 20% 이상만 확보하면 가능하다. 단 공동사업을 할 경우에는 토지 수용은 공공시행자만이 할 수 있으며 전체 토지의 최소 30%는 공공택지로 활용해야 한다.







### 재건축·재개발아파트는 수익성 하락 불가피

세상사는 마치 동전의 양면과 같아 한쪽이 좋으면 다른 한쪽은 부족한 경우가 많다. 재건축이나 재개발 아파트는 일반 분양가를 높이는 방법으로 수익을 늘리는 대신 조합원들은 원가 수준으로 싸게 새 집을 얻는 구조였다. 그런데 땅을 새로 구입하는 게 아닌 경우는 주택의 건물을 분리한 채 땅만 거래되지 않아 적절한 땅 시세를 알기 힘들다. 결국 재건축이나 재개발지는 택지비가 감정가 수준에서 결정될 수밖에 없다. 게다가 기본형 건축비가 정해져 있다 보니 일반 분양분에 조합원 부담을 전가시키는 것이 어려워진다. 일반 분양분을 청약하는 사람의 입장에서는 그만큼 가격이 낮아지는 효과를 얻지만, 조합원 입장에서는 수익이 감소하게 된다. 따라서 분양가상한제 도입 전 사업승인을 신청하기 어려운 2,3차 뉴타운 내의 재개발 구역과 도시재정비촉진지구들이 타격을 받아 사업이 자칫 위축될 우려가 있다. 공급이 줄면 다시 주택 가격 상승을 일으킬 가능성을 배제하기 어려워 대책이 마련돼야 한다.

### 가산비에 금융 비용 포함되는 것이 바람직

서울시가 지난 2005년 6월 공개경쟁입찰로 매각한 독섬 상업용지는 3개 구역으로, 당시 감정 가격은 평당 1537만~2528만 원 선이었다. 그런데 평당 5665만~7732만 원으로 낙찰되자 일대 부동산 가격에도 영향을 미쳤다. 이 금액 역시 공공기관(서울시)에서 매입한 것이라 전액 인정받는다. 그러나 문제는 금융 비용이다. 독섬상업용지 4구역(낙찰자 P&D 홀딩스)은 6월 29일까지 내야 할 연체 이자만 1000억원이 넘는 실정이다. 낙찰가(4440억 원) 대비 22.5%선이라 현 제도하에선 이익을 내는 것이 거의 불가능하다. 물론 극단적인 사례이나 이처럼 민간택지 보유 기간 동안 대출이자 등의 금융 비용을 반영할 수 없는 것이 단점이다. 해당 지자체장의 분양승인 보류 등으로 인해 분양 일정에 차질을 빚고 있는 경기 용인 지역의 동천리나 성북리 등은 금융 비용을 보전받지 못해 수익성이 애초 예상보다 떨어질 것으로 보인다. 지자체나 공공기관은 땅을 팔아 막대한 이익을 챙기는데 반해 해당 토지를 매입한 민간기업들은 최소한의 수익성을 확보하지 못해 사업의지가 꺾일 가능성이 있다. 그렇지 않다 해도 건설업체들이 금융 비용을 인정받지 못하면 건축비가 싸게 드는 방향으로만 설계하려는 경향이 나타날 것이다. 그간 분양성 제고는 물론 기업 브랜드 가치를 높이기 위해 취해오던 다양한 평면과 신공법을 개발하는데 소극적인 자세로 이어질 가능성이 크다는 부분을 지적하지 않을 수 없다. 당장은 분양가 인하라는 결과를 얻을 수 있지만, 중장기적으로는 고품질 주택 공급에 차질이 빚어질 우려가 있다. 따라서 택지매입에 따른 금융비용 부분의 일부를 가산비로 인정해주는 방안의 강구가 필요하다. ☞