Hr Madis Timpson

Justiitsminister

Justiitsministeerium

Suur- Ameerika 1, 10122 Tallinn

info@just.ee

madis.timpson@just.ee

 30.05.2024

Austatud minister

Käesolevaga esitame Eesti Ehitusettevõtjate Liidu ja Eesti Kinnisvarafirmade Liidu ühispöördumise korteriomandiseaduses sätestatud parkimiskohtade õiguslikku staatust määratlevate põhimõtete ümbervaatamiseks.

01.01.2018 jõustus korteriomandi- ja korteriühistuseadus (KrtS), millega muudeti enne seda kehtinud korteriomandiseaduse põhimõtet parkimiskohtade õigusliku staatuse osas. Kui varasemalt oli võimalik parkimiskoha kohta moodustada eraldi korteriomand, siis kehtiv KrtS seda enam ei võimalda.

KrtS § 4 lg 2 järgi võib püsiva markeeringuga tähistatud garaažiosa kuuluda eriomandi eseme hulka eluruumi või mitteeluruumi koosseisus. Kui parkimiskoht on kaasomandi osa, siis on võimalik parkimiskoht anda osana kaasomandi esemest korteriomanike kokkuleppega igakordse korteriomaniku erikasutusse (KrtS § 14 lg 1).

Korteriomandi- ja korteriühistuseaduse eelnõu (462 SE) seletuskirjas on parkimiskoha erikasutusõiguse sisu selgitatud järgmiselt:

„Üheks oluliseks korteriomanike vahelise kokkuleppe liigiks on erikasutusõiguse kokkulepe, st korteriomaniku õigus kasutada lisaks eriomandi esemele veel mingit osa kaasomandi esemest teisi kaasomanikke täielikult või osaliselt välistavalt.

Erikasutusõiguse esemeks võib põhimõtteliselt olla igasugune kaasomandi eseme osa, sh ka selline, mis võiks olla eriomandi esemeks, näiteks hoiuruum. Praktiliselt on siiski oluline võimalus rakendada erikasutusõigust sellistel juhtudel, kus eriomandit rakendada ei saa, sest ese ei ole piisavalt ruumiliselt piiritletud. Nii näiteks ei vasta õues olevad parkimiskohad ruumilise piiritletuse nõudele ega saa selle tõttu olla eriomandi esemeks, küll aga võib nende suhtes kokku leppida erikasutusõiguse.

Lõige 2 reguleerib erikasutusõiguse teostamise üleandmist kolmandale isikule. Nii nagu korteriomanikul on õigus anda talle kuuluv elu- või äriruum üürile ilma teiste korteriomanike või korteriühistu nõusolekuta, võib ta ka talle erikasutusõiguse alusel kuuluva parkimiskoha anda kolmanda isiku kasutusse (lk 38-39).“

Järelikult ei ole parkimiskohti enam võimalik eraldi võõrandada ja seda põhjusel, et väidetavalt ei ole parkimiskohta võimalik ruumiliselt piiritleda. Ometi on enne KrtS jõustumist parkimiskohad aastaid olnud eraldi müügilepingu esemeks. Kui KrtS-iga on soovitud lahendada korteriühistu valitsemisega seotud küsimusi (välistades kortereid mitteomavate parkimiskohtade omanike hääleõiguse korteriühistu üldkoosolekul), on KrtS-ga valitud viis ebaproportsionaalne. Seda on võimalik lahendada ka muul mõistlikul viisil. Näiteks on võimalik näha korteriühistu põhikirjas (ja vajadusel seaduses) ette võimalus määrata hääleõigus vastavalt erikasutusõiguse objekti suurusele (ruutmeetritele).

Samuti saab määrata, et hoonest väljaspool asuvad korteriomandid saavad hääletada üksnes teatud küsimustes (eelkõige kulude jaotus jms) ja/või on nende hääl väiksema kaaluga. Kindlasti leitakse veelgi lahendusi varasemat seadsusemuudatust põhjendavate üksikute (õiguslike) probleemide kõrvaldamiseks.

Praktikas on parkimiskohtade eraldi käibes osalemise piiramine tekitanud mitmeid probleeme, kuna iga parkimiskoht peab olema seotud konkreetse korteriomandiga, mis tähendab, et kõik parkimiskohad tuleb mõne korteriomandiga siduda ja kanda kinnistusraamatusse konkreetse korteriomandi registriosasse kasutusõigusena. Seega ei ole arendajal võimalik ühtegi parkimiskohta müümata jätta, sest arendaja kui ettevõtja eesmärk on korterite ja parkimiskohtade ehitamisega seotud kulud tagasi saada.

Varem kehtinud seadus võimaldas väljapoole rajatavat hoonet naaberhoonete omanikele parkimiskohti müüa. Enne 1990 ehitatud kortermajadele ei rajatud parkimiskohti üldse või rajati neid minimaalselt.

Tänapäeval pargivad nende majade elanikud oma autosid hoovides, kus varem olid rohealad ja mänguväljakud või siis linnatänavatel, kuigi parkimiskohti võib olla liigselt uusarenduste kinnistutel. Parkimisvõimaluste jagamisest võidaksid kõik osapooled ja see vähendaks nii hoovide kui tänavate parkimiskoormust.

Kuna Tallinna linnas nõutakse juba detailplaneeringutes hoone mahus detailplaneeringuga kindlaks määratud arvu parkimiskohtade rajamist, siis arendaja peab parkimiskohad kõigi korteriomanditega siduma ka juhul, kui tegelikult parkimiskohtade vastu korteri ostjal huvi puudub. Hoone mahus maa-alusel korrusel parkimiskoha rajamise kulud on ca 25 000 – 30 000 eurot olenevalt projektlahendusest ning selle võrra tuleb korteri lõpphind ostja jaoks kallim. Samas ei pea korteriomanik linnas liikumiseks autot ja selle parkimiseks parkimiskohta omama, sest liikumiseks on ka muid viise, nt liigutakse ühistranspordiga, jalgrattaga, tõukerattaga ja mitme erineva sõidukite jagamisteenuse kaudu.

Sisuliselt sunnitakse korteriomandi ostjat ostma vara (ja selle eest maksma), mida ta ei soovi, samal ajal kui seda võiks vajada näiteks lähipiirkonna elanikud.

Kui parkimiskohti oleks võimalik korteriomanditest sõltumatult teistele huvilistele müüa, nagu varem, siis ei peaks arendajad täna üleliigsete parkimiskohtadest lahtisaamise üle pead murdma ja saaksid tegeleda oma põhitegevusega. Suure tõenäosusega oleks parkimiskoha ostajaks sama piirkonna elanik või äri omanik ja seega saab arendaja lahendada ühtlasi ka piirkonna parkimisprobleemi.

Probleem ei olekski nii suur, kui arendajal lubataks ise parkimiskohtade arv kindlaks määrata. Paraku on Tallinna linn, selle asemel, et kehtestada parkimise põhimõtted (PlanS § 126 lg 1 p 7), kehtestanud siduvalt ka parkimiskohtade normid, st kui palju parkimiskohti on eluruumide ja mitteeluruumide juurde vaja rajada[[1]](#footnote-1). Linna kehtestatud parkimisnormid ei lähtu aga tegelikust vajadusest parkimiskohtade järele ega võimalda mingit paindlikkust. Seega on arendaja kohustatud kas kõik rajatud parkimiskohad korteriomanditega siduma sõltumata sellest, kas korteri ostjal on sõiduauto olemas või kas ostjal on kavas sõiduauto omandada. Praktikas ei soovi väiksemate (1-2 toaliste) ja soodsamate korterite omanikud enamasti ka parkimiskohta, kuna linnas on võimalik liikuda ka isiklikku autot omamata. Enamasti nõutakse ühe eluruumi kohta rohkem kui ühe parkimiskoha rajamist, mis samuti ei pruugi olla proportsionaalne. See

aga mõjutab otseselt korterite hindu ning ei jäta ostjatele võimalust valida soodsamat, ilma parkimiskohata korterit. Eeltoodu omakorda, ühes paljude teiste õigusaktidest tulenevate nõuetega (energiatõhusus jms) viib selleni, et inimestel on üha raskem endale uues kortermajas kodu soetada.

Kuigi KrtS eelnõu seletuskirjas on välja toodud võimalus parkimiskoht kellegi teise kasutusse anda ilma ülejäänud korteriomanike nõusolekuta, ei lahenda see probleemi. Tänases majanduskeskkonnas mõjutab ostjate otsuseid üksnes korteri ostuhind. Sellest ei ole kasu, et korteriomanikul on õigus parkimiskoht kellegi teise kasutusse anda. Parkimiskohale kasutaja leidmine eeldab aktiivset tegevust ja paljud ei soovi oma aega selle peale kulutada.

Leiame, et korteriostjatel peab olema võimalik otsustada selle üle, kas nad soovivad korteri osta parkimiskohaga või mitte, ja nende sunniviisiline sidumine iga müüdava korteriga on põhjendamatu. Ainuvõimalik ja mõistlik lahendus on võimaldada taas parkimiskoha lahti sidumine konkreetsest korteriomandist, leides paindlikud lahendused sellega kaasnevate juriidiliste probleemide lahendamiseks.

Lõpetuseks leiame, et üldise parkimisprobleemi lahendamisega linna territooriumil peab tegelema linn ise isikute omandipõhiõigusesse sekkumata. Näiteks Helsingi linn on kasutusele võtnud lahenduse, kus linn ise rajab tasulisi parkimismajasid kohtadesse, kus nendest on puudus. Kui on olemas toimiv turg ja nõudlus parkimise järele, saavad sellised parkimismajad olema linnale mõistliku tulususega investeering.

Linnas parkimisprobleemi lahendamisel arendajatele parkimiskohtade rajamise peale sundimise tagajärjeks on korterite hindade oluline kasv, sest parkimiskohtade rajamise maksumus tuleb lõpuks kanda korterite ja äriruumide ostjatel. Kuna parkimiskohti arenduses müüakse üldjuhul veel alla nende rajamise omahinna, siis lisandub ka see hinnavahe korterite hinnale.

**Lähtudes eeltoodust teeb Eesti Ehitusettevõtjate Liit ja Eesti Kinnisvarafirmade Liit ettepaneku korteriomandi- ja korteriühistuseaduse muutmiseks selliselt, et parkimiskoht oleks eraldi eriomandi ese ja vabalt võõrandatav.**

Lugupidamisega,

Indrek Peterson

Eesti Ehitusettevõtjate Liidu tegevjuht

(allkirjastatud digitaalselt)

Tõnis Rüütel

Eesti Kinnisvarafirmade Liidu tegevdirektor /juhatuse liige

(allkirjastatud digitaalselt)

1. Tallinna Linnavolikogu17. september 2020 otsus nr 84 „Tallinna parkimiskohtade arvu normid“. [↑](#footnote-ref-1)