Justiitsministeerium Teie 17.06.2024 nr 10-4/4543-2

 Meie 19.08.2024 nr 5-2/238-3

Arvamus

Esitasite arvamuse avaldamiseks Eesti Ehitusettevõtjate Liidu ja Eesti Kinnisvarafirmade Liidu pöördumise seoses ettepanekuga korteriomandi- ja korteriühistuseaduse muutmiseks selliselt, et parkimiskoht oleks eraldi eriomandi ese ja vabalt võõrandatav.

Esitame kokkuvõtte liikmetelt tagasiside käigus saadud arvamustest pöördumises esitatud ettepanekute ja tähelepanekute kohta. Ühtlasi soovime rõhutada, et parkimiskohtade temaatika vajab põhjalikku ja terviklikku läbitöötamist ning erinevate lahendite mõjude hindamist.

1. Arendajate seisukohast võib parkimiskohtade eraldi käibes osalemise piiramine tuua kaasa väljakutseid, eriti seoses kulude katmisega ja projektide tasuvusega. Siiski on oluline rõhutada, et kohaliku omavalitsuse ülesanne on vaadelda laiemat pilti ja tagada asustuse jätkusuutlik ja tasakaalustatud areng. Kohaliku omavalitsuse eesmärk on tagada asustuse pikaajaline jätkusuutlikkus ja elukvaliteet. See tähendab, et arendusprojektid, sealhulgas parkimiskohtade rajamine ning ligipääsetavus, peavad olema planeeritud selliselt, et need toetavad kogu asustuse arengut. Ei saa eeldada, et iga eraettevõtlusprojekt oleks eranditult suunatud ainult tulu teenimisele, sest see võib viia lahendusteni, mis on pikas perspektiivis linnaelanike ja kogu kogukonna jaoks ebasoodsad.

Nõustume arendajate tähelepanekutega, et parkimiskohtade puudumine või nende ebapiisavus varasemates projektides on loonud keerulise olukorra, kus elanikud on sunnitud parkima kohtadesse, mis ei ole selleks ette nähtud. Kui varasemates projektides ei olnud piisavalt parkimiskohti ettenähtud, on paratamatu, et elanikud otsivad parkimisvõimalusi kohtades, mis tunduvad esmapilgul sobivad – näiteks haljasaladel või muudes avatud ruumides. Kahjuks ei ole see aga ruumi otstarbekas ja jätkusuutlik kasutamine. Haljasalade ja mänguväljakute kasutamine parkimiskohtadena kahjustab asustuse üldist elukeskkonda, vähendades rohealasid, mis on olulised elanike heaolu ja tervise jaoks.

Tagantjärgi otsida lahendusi tänastele puuduolevatele parkimiskohtadele on keeruline ja sageli kulukas protsess, mis nõuab täiendavat planeerimist ja ressursse. Selleks, et tulevikus sarnaseid probleeme vältida, on oluline, et uutes arendusprojektides oleks parkimiskohtade planeerimine ja rajamine läbimõeldud ning piisav, et rahuldada nii praeguseid kui ka tulevasi vajadusi.

Kohalikul omavalitsusel on võimalik kaaluda parkimisnormide vähendamist või kohandamist detailplaneeringutes, lähtudes kindlatest andmetest ja eeldustest, et kõik eluks vajalikud teenused on korteriomanikule mõistlikus kauguses kättesaadavad. Näiteks piirkondades, kus ühistranspordiühendused on head ja teenused kättesaadavad lühikese jalutuskäigu kaugusel, võib kaaluda väiksema arvu parkimiskohtade nõudmist. Detailplaneeringu menetluses on oluline anda selge raamistik, millisel alusel parkimiskohtade arvu arvutada. See raamistik peab arvestama konkreetse piirkonna olusid, sealhulgas ühistranspordi kättesaadavust, elanike liikumisharjumusi ja alternatiivseid liikumisviise. Raamistik loob aluse, mille põhjal saab hilisemas ehitusprotsessis parkimiskohtade arvu täpsemalt ja õiglasemalt määrata.

Parkimiskohtade planeerimine on oma olemuselt ruumiline planeerimine, mis on kohaliku omavalitsuse pädevuses. Ruumiline planeerimine hõlmab asustuse arengu laiemat perspektiivi, sealhulgas infrastruktuuri, liikuvuse ja avaliku ruumi efektiivset kasutamist. Seetõttu ei ole võimalik delegeerida parkimiskohtade planeerimist ja nende arvulise täpsuse otsustamist arendajatele, kelle prioriteedid võivad erineda linna ja elanike üldistest vajadustest. Parkimine on ehitusõigusega otseselt seotud vajadus. Kui kohalik omavalitsus kavandab ehitusõigust elamutele ja/või ärihoonetele, tuleb samal ajal kavandada ka nende hoonete parkimisvajadused. See tähendab, et parkimiskohtade arv ja asukoht peavad olema läbimõeldud ja kooskõlas asustuse üldise arengukavaga, tagades, et nii elanikud kui ka külastajad saavad oma sõidukeid ohutult ja mugavalt parkida.

Oluline on mõista, et kohalik omavalitsus vastutab asustuse kui terviku arengu eest, sealhulgas parkimiskorralduse eest, mis arvestab piirkonna liikuvusvajadusi ja elukeskkonna kvaliteeti. Arendajate eesmärk on tavaliselt maksimeerida oma investeeringu tasuvust, mis ei pruugi alati kattuda kohaliku omavalitsuse ja selle elanike pikaajaliste huvidega. Seetõttu ei saa jätta parkimisvajaduste määratlemist ainult arendajate otsustada. Kui kohalik omavalitsus otsustab ehitusõiguse üle, peab see hõlmama ka parkimisvajaduste hindamist ja planeerimist, et tagada tasakaalustatud ja jätkusuutlik asustuse areng.

2. Meile tagasisidet andnud liikmed olid valdavalt ettevaatlikud pöördumises esitatud ettepaneku suhtes ning pigem ei poolda ettepanekut esitatud kujul, kus parkimiskoht muutuks täiesti vabalt kaubeldavaks eriomandiks.

Tagasisides juhiti tähelepanu mh järgmistele aspektidele.

Kinnisasja omaniku huvides ei ole, kui tema kinnistul asuvat lokaalset parkimiskohta omab ja kasutab keegi kolmas isik. Eriti veel olukorras, kus parkimiskoht asub suletud ruumis hoone maa-aluses osas. Kolmandast isikust parkimiskoha omanik võib parkimiskohta edasi rentida suvalistele isikutele, millega võib kaasneda hoone elanikele turvarisk jm probleemid.

Parkimiskohtade juures tuleks arvestada ka sellega, et kortereid müüakse üsna sageli. Kuidas siis edasimüüdud korteriomaniku auto parkimise probleem lahendatakse?

Maa-alune parkla on paljudes olukordades kasutatav ka varjendina, millede vähesust on hakatud märkama. Kas hoone maa-aluse parkimiskohta müües müüakse ära ka oma varjendikoht?

Parkimiskoht võiks olla küll eraldi võõrandatav (eriomandi ese), **kuid sel juhul kindlasti kitsendusega**, et seda saab omada ainult selle kortermaja korteriomandi omanik, mille tarbeks parkimiskoht on rajatud. Vastasel juhul pole neist parkimiskohtadest kasu hoone elanikule. Parkimiskohad on mõeldud konkreetseid hooneid teenindama.

Ettepaneku kohane regulatsioon tekitab ilmselt juurde segadust ja probleeme, kus näiteks korteri võõrandamisel võib jääda alles nn puutumatu parkimiskoht või uutel korteriomanikel puudub igasugune võimalus autot parkida. Selline seadusemuudatus tekitab tõenäoliselt kohustusi kohalikule omavalitsusele avalike parkimiskohtade loomiseks.

Võõrandamises peab saama kaasa rääkida uutest omanikest koosnev korteriühistu, aga seda ju eelmüügiprotsessi ajal ei ole moodustatud.

Kui märgitud probleem on Tallinnas (Tallinna kesklinnas), kus korteriga kaasaskäivaid parkimiskohti on rohkem kui korteriostajad peavad vajalikuks või parkimiskohtade vajadus ei ole muud moodi korrelatsioonis uute korterite arvuga, tuleb see probleem lahendada ennekõike Tallinna linna õigusaktidega.

Teema on oluline parkimiskohtade defitsiidiga elamuehituse piirkondades, seega põhiliselt suuremates linnades.

3. Tallinna Linnaplaneerimise Amet on esitanud omapoolsed seisukohad korteriomandi ja korteriühistuseaduses sätestatud parkimiskohtade õiguslikku staatust määratlevate põhimõtete ümbervaatamiseks.

Tallinna Linnaplaneerimise Amet toetab korteriomandi- ja korteriühistuseaduses (edaspidi *KrtS*) sätestatud parkimiskohtade õiguslikku staatust määratlevate põhimõtete ümber vaatamist.

Kaasaegne parkimispoliitika, sh parkimiskohtade õiguslikku staatust määravad põhimõtted peaksid lähtuma eesmärgist toetada säästvate liikumisviiside arengut ja kvaliteetse elukeskkonna kavandamist, mitte ainult korrastama autode parkimise võimalusi. Parkimispoliitika kujundab linnakeskkonna tihendamise ja haljastamise võimalusi. Parkimisnormatiivi ja parkimiskohtade õiguslikku staatust määravate seaduste järgimine uute elupiirkondade planeerimisel ei tohiks viia parkimiskohtade ülepakkumiseni, millel on lisaks väga oluline mõju eluasemete kättesaadavusele ning mis töötab vastu eesmärgile toetada ühistranspordisüsteemi jt säästvate liikumisviiside kasutamist ja arengut. Selle eesmärgi saavutamiseks on oluline leida võimalusi parkimiskohtade koguarvu vähendamiseks ja parklatena kasutatava ruumi vabastamisele teiste kvaliteetse elukeskkonna kujunemist toetavate ruumikasutuste jaoks. Samuti enam arvestama tegeliku parkimiskohtade vajadusega ning parkimispoliitikat reguleerivate nõuete koondmõjuga tulevastele koduomanikele, kes ei pruugi soovida autot omada.

Kvaliteetse elukeskkonna kavandamise ja säästliku maakasutuse põhimõtete järgimiseks, peaks igasugune parkimispoliitika, sh seda toetav õiguslik raamistik leidma viise võimaldamaks maksimaalset parkimiskohtade ristkasutust, sh näiteks eelistades erikasutusõiguse kokkuleppeid ja teisi võimalusi, mis ei seoks parkimiskohti ühe konkreetse omanikuga.

Ühispöördumises tuuakse välja, et 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. Täpsustame, et viimasel ajal kehtestatud ja uute koostatavate detailplaneeringute puhul ei ole detailplaneeringus kehtestatud parkimiskohtade arv siduv, vaid võimaldab parkimiskohtade arvu vähendamist ehitusprojekti faasis vastavalt muutuvale normatiivile. Lähtudes nii riiklikest kui Tallinna linna säästva liikuvuse eesmärkidest ja arvestades, et hetkel on ümber kavandamisel nii Linnatänavate standard (EVS 843:2016) kui ka Tallinna linna parkimisnormatiiv, on oluline luua ka läbi planeeringute paindlikkust parkimiskohtade vajaduse vähendamiseks lähitulevikus ning parkimisalana koormatud ruumi taaskasutuseks teistel viisidel. Tallinna linn on hetkel kaasajastamas linna parkimisnormatiivi, mis võimaldaks parkimiskohtade arvu vähendamist hea teenuste ligipääsetavusega piirkondades, parkimiskohtade ristkasutust ning ühiste parkimismajade teket. Seetõttu on oluline, et KrtS toetaks samuti paindlikku parkimispoliitikat, mis ei seo parkimiskohti korteriomandiga kokku.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Jan Trei

ELVL asedirektor tegevdirektori ülesannetes