



Õiguskantsleri Kantselei

Kädi Sacik-Korn
OÜ EuroPark Estonia
kadi@europark.ee

Teie 21.10.2015 nr

Meie 18.02.2016 nr 6-1/151109/1600750

Austatud Kädi Sacik-Korn

Pöördusite õiguskantsleri poole avaldusega, milles soovite vastust kahele küsimusele:

- 1) kas [Liiklusseaduse](#) (LS) § 184 lg 4 on kooskõlas [põhiseadusega](#) (PS);
- 2) kas Maanteeameti praktika keelduda LS § 184 lg 4 alusel OÜ Europark Estonia'le (edaspidi Avaldaja) liiklusregistri (LR) piiratud juurdepääsuga andmete väljastamisest on õiguspärane?

Analüüsinud asjakohaseid õigusakte ja menetluse käigus kogutud teavet, olen seisukohal, et:

- 1) LS § 184 lg 4 ei ole vastuolus põhiseadusega;
- 2) Maanteeameti praktika keelduda LR-sse kantud sõiduki füüsilisest isikust omaniku, vastutava kasutaja või kasutaja andmete väljastamisest parkimislepingu rikkuja tuvastamiseks on põhjendatud ja õiguspärane.
- 3) Maanteeameti põhjendused keelduda LR-sse kantud sõiduki juriidilisest isikust omaniku või vastutava kasutaja andmete väljastamisest parkimislepingut rikkunud juriidilise isiku tuvastamiseks ei ole keeldumiseks küllaldased. Seetõttu teen Maanteeametile ettepaneku analüüsida täiendavalt LR-sse kantud juriidiliste isikute piiratud juurdepääsuga andmete väljastamise võimalusi või sellest keeldumise aluseid.

Maanteeameti tegevus LS § 184 lg 4 rakendamisel ei ole otseses vastuolus seadusega. Kuid nagu järgnev analüüs näitab, on selle volitusnormiga Maanteeametile antud kaalutlusõigust võimalik tõlgendada ja sisustada mõneti erinevalt. Maanteeamet on leidnud, et LS § 184 lg 4 ei kohusta teda ühelgi juhul väljastama LR piiratud juurdepääsuga andmeid eraparklate pidajatele parkimislepingut rikkunud poole tuvastamiseks. Analüüs aga näitab, et põhjendused füüsiliste isikute andmete ja juriidiliste isikute andmete töötlemisest ja väljastamisest keeldumiseks ei saa olla ühesugused. Erasõidukite puhul kaaluvad füüsiliste isikute õigused isikuandmete kaitsel ja eraelu puutumatusele üles andmetaotleja õigustatud huvi isikuandmeid saada. Seetõttu LR-sse kantud füüsiliste isikute andmete väljastamisest keeldumine parkimislepingu rikkuja tuvastamiseks on põhjendatud. Parkimislepingut rikkunud juriidilisel isikul seevastu reeglina ei ole sama kaalukat õigust, mida LR andmete väljastamine parkimislepingu teisele poolele ehk võlausaldajale ülemäära riivaks.

I Asjaolud ja probleemi kirjeldus

Avaldaja pakub eraomandis olevatel kinnistutel sõidukite parkimisteenust. Pakkumus lepingu sõlmimiseks on tehtud kirjalikult infotahvlitel. Parkimisleping sõlmitakse sõiduki parkimisega

tähistatud parkimisalale. Parkimisleping on tüüptingimustega leping. Käesolevas asjas ei ole vaidlust selle üle, kas selliselt sõlmitud parkimisleping on kehtiv.¹

Kuna sõiduki parkinud sõidukijuht sõlmib parkimislepingu nimetuna ja isikutuvastuseta, siis suudab Avaldaja parkimislepingu rikkumise korral tuvastada üksnes sõiduki registreerimismärgi numbrit (sõiduki registrinumbrist). Sõidukite registrinumbrid on kantud liiklusregistrisse (LR). LR on ühtlasi ainus andmekogu, mis sisaldab andmeid sõiduki omaniku või vastutava kasutaja kohta.² Selle tõttu on LR reaalselt ainus andmeallikas mainitud isikute tuvastamiseks. Teine võimalus lepingu rikkumist tuvastada on sundida teda ise endast teada andma, nt kasutades õiguskaitsevahendina sõiduki teiseldamist või ratta lukustamist. Avaldaja on seda osalise eduga ka teinud.

LS § 184 lg 3 järgi on LR-sse kantud andmed avalikud, v.a piiratud juurdepääsuga andmed:

1) füüsiliste ja juriidiliste isikute andmed; 2) sõiduki registreerimistunnistuse number; 3) sõiduki registreerimismärgi number; 4) sõiduki identifitseerimisnumber; 5) tervisetõendi ja eksamitega seotud isikuandmed.

[LR pidamise põhimääruse](#) § 3 p-de 14-17 järgi kantakse LR-sse järgmised füüsiliste ja juriidiliste isikute andmed: sõiduki *omaniku* või *ühiste omanike*, omaniku *eestkostja*, sõiduki *vastutava kasutaja* või (volitatud) *kasutaja* isiku- või äriregistrikood, nimi, elu- või asukoht ja kontaktandmed (postiaadress, telefoninumber, e-posti aadress). Sõiduki omanik või omanikud, vastutav kasutaja (keda saab sõiduki kohta olla ainult üks) ja kasutaja (keda tehniliselt mahub registrisse lisaks vastutavale kasutajale 5 või ilma vastutava kasutajata 6) võivad olla nii füüsilised kui ka juriidilised isikud. Sõiduki omaniku eestkostja saab olla üksnes füüsiline isik.

Sõiduki *vastutav kasutaja* kantakse LR-sse omaniku taotlusel kasutuslepingu või omandireservatsiooniga müügilepingu alusel (LS § 2 p 93). (Vastutava kasutaja saab LR-sse kanda vaid tema nõusolekul.) Näiteks, kui sõiduki omanikuna on LR-sse kantud liisinguandja, on vastutava kasutajana kantud LR-sse liisinguvõtja. Vastutav kasutaja vastutab mh sõidukiga toime pandud õigusrikkumiste eest.³

Kui sõiduk kuulub ühele isikule, kantakse ta LR-sse omanikuna. Kui sõiduk kuulub ühistele omanikele, kantakse LR-sse kõik omanikud ja vastutava kasutajana omanike poolt määratud üks omanik (LS § 76 lg 5). Näiteks, sõiduki ühiste omanike isikuandmetena võivad LR-sse olla kantud abikaasade ja nende kolme lapse andmed, vastutava kasutajana ühe abikaasa isikuandmed ning kasutajatena viis muud isikut, seega kokku 10 füüsilise isiku andmed.

Kui sõiduki omanikuks on juriidiline isik, võib vastutavaks kasutajaks olla nii juriidiline kui ka füüsiline isik. Lisaks, sõidukit võib õiguspäraselt vallata ja juhtida isik, keda pole LR-sse üldse kantud. Samuti on võimalik, et sõidukit juhib (ja valdab õigusvastaselt) volituseta isik.

Seega, ühe sõiduki kohta võib LR-sse olla kantud mitme füüsilise ja juriidilise isiku andmed. Samas võib autot juhtida ja parkimislepingut (vahetult) rikkuda isik, kelle kohta LR-s andmeid ei ole – st tema tuvastamiseks ei oleks ka LR-st abi. Kirjeldatud LR kanded ja asjaolud on olulised, hindamaks andmete töötlemise ja väljastamise põhjendatust.

Avaldaja on Maanteeametilt taotlenud LR piiratud juurdepääsuga andmetest ainult neid füüsiliste ja juriidiliste isikute andmeid (ülal p 1), mis võimaldaksid tal tuvastada rikutud parkimislepingu sõlmimiseks kasutatud sõiduki vastutavat kasutajat või omanikku. Avaldaja eeldab, et parkimisleping on sõlmitud sõiduki vastutava kasutaja või omaniku nimel. Kui leping ei ole sõlmitud tema nimel (nt siis, kui füüsilisest isikust sõiduki omanik annab sõiduki vabas vormis volitusega kasutada

¹ Selliselt sõlmitud lepingute kehtimise tingimusi on käsitletud RKTsK otsuses nr [3-2-1-75-10](#).

² Nt on mõlemad kantud LR-sse siis, kui sõiduki omanikuks on liisinguandja ja vastutavaks kasutajaks liisinguvõtja.

³ Nt avalikul parkimisalal parkimiskorra rikkumise eest viivistasu maksjaks on muidu sõiduki omanik, aga kui LR-sse on kantud sõiduki vastutav kasutaja, on viivistasu maksja vastutav kasutaja (LS § 188 lg 2).

teisele füüsilisele isikule), siis vastutav kasutaja või omanik vastutab lepingu rikkumise eest (tuginedes LS § 72 lg-le 1) ja on vähemalt kohustatud lepingu teisele poolele (st Avaldajale kui parkimise korraldajale) teatama lepingu sõlminud sõidukijuhi andmed.

Avaldaja on üritanud erinevate menetlusviisidega saada LR-i piiratud juurdepääsuga andmeid, tuvastamaks sõiduki registrinumbri kaudu parkimislepingud sõlminud ja rikkunud isikud.

Maanteeamet on korduvalt keeldunud rahuldamast Avaldaja taotlusi väljastada LR-st sõidukite omanike või vastutavate kasutajate (füüsiliste või juriidiliste isikute) piiratud juurdepääsuga andmeid, mis võimaldaksid tuvastada lepingu rikkuja. Maanteeamet on keeldumise alusena selgitanud, et Avaldaja õigustatud huvi andmeid saada ei ole (piisavalt) põhjendatud ja et LS § 184 lg 4 käsitab väga erandlikke juhtumeid, kus kolmandate isikute õigustatud huvide riive peab olema selgelt kaalukam andmesubjektide huvidest nende piiratud juurdepääsuga andmeid mitte väljastada. Samuti tugineb Maanteeamet avaliku õiguse põhimõttele, et avalik-õigusliku asutuse ülesanded piirduvad nendega, mis on ette nähtud seaduses ja seaduse alusel kehtestatud põhimääruses. Maanteeameti ülesannete hulgas aga ei ole kohustust abistada isikuid või ettevõtteid eraõiguslikes vaidlustes ja võlglaste tuvastamisel.

Avaldaja on taotlenud kohtult eeltõendamismenetluse läbiviimist eeldatava kostja, st parkimislepingu võimaliku rikkuja tuvastamiseks. Kohtud on menetlusõiguslikel alustel keeldunud eeltõendamismenetlust algatamast.⁴ Sellega on kohtud ühtlasi keeldunud taotlemast LR andmete väljastamist.

II LS § 184 lg 4 põhiseaduspärasus

Avaldaja (parklapidaja) soovib kasutada LR andmeid, et tuvastada sõiduki omanikku või vastutavat kasutajat (ja vajadusel sedakaudu ka võimalikku volitatud kasutajat), kes sõidukit juhtides on rikkunud parkimislepingut. Avaldaja eesmärk on kasutada lepingu rikkumise eest vastutava isiku suhtes parkimislepinguga kokku lepitud õiguskaitsevahendeid. See on avaldaja kui andmetaotleja huvi, mida ta peab nii õigustatuks kui ka põhjendatuks. Avaldaja näeb ebavõrdset kohtlemist selles, et kohaliku omavalitsuse (KOV) asutuste ja eraparklaid pidavate äriühingute õiguslik ja sellest tulenev tegelik võimalus saada LR andmeid oma ülesannete täitmiseks on seaduse järgi erinevad.

KOV asutustele ja halduslepingu alusel avalikke ülesandeid täitvatele isikutele on seadusega antud juurdepääs LR piiratud juurdepääsuga andmetele (LS § 184 lg 5). KOV asutus saab mh kasutada neid andmeid avalikul parkimisalal parkimistasu maksmise korda rikkunud sõidukite omanike või vastutavate kasutajate tuvastamiseks, määramaks viivistasu. Kolmandatele isikutele, st isikutele, keda seadus ei loetle LR piiratud juurdepääsuga andmetele juurdepääsu omavate asutuste ja isikute hulgas, võib andmeid edastada üksnes *põhjendatud õigustatud huvi* olemasolul. Sellise huvi olemasolu tuvastab ja andmete edastamise otsustab Maanteeamet (LS § 184 lg 4).

Eravaldues parklaid pidavad äriühingud või ettevõtjad (parklapidajad) kuuluvad seaduses mainitud kolmandate isikute hulka. Seetõttu peavad nad piiratud juurdepääsuga andmete (LS § 184 lg 3) saamiseks Maanteeametile põhjendama, miks (millise õigustatud huvi tõttu) nad neid andmeid vajavad. Seni on Maanteeamet otsustes leidnud, et lepingu teise poole (lepingu võimaliku rikkuja või võimaliku kostja) kindlakstegemine ei ole *põhjendatud õigustatud huvi*.

Avaldaja väidab, et LS § 184 lg 4 on vastuolus PS §-dega 10, 12, 13 lg 2 ja 31. Avaldaja väited tuginevad analoogia-otsustusele,⁵ mille järgi KOV ülesanded avalikul parkimisalal sõidukite parkimise korraldamisel on sarnased eravaldues, mitteavalikul parkimisalal sõidukite parkimise korraldamisega eraettevõtjate poolt.

⁴ Tallinna Ringkonnakohtu 14.03.2011. a. määrus nr 2-11-3314 ja Harju Maakohtu 12.11.2014. a. määrus nr 2-14-60091.

⁵ Mh viitega RKÜKo 27.06.2005. a. otsuse nr [3-4-1-2-05](#) p-le 40.

Paraku on see analoogia alusetu. KOV ja eraõigusliku ettevõtja tegevus sõidukite parkimise korraldamisel on esemelisele sarnasusele vaatamata sisuliselt ja õiguslikult väga erinev. Erinevused on järgmised.

- 1) KOV üksus (valla- või linnavalitsus) korraldab parkimist avalikult kasutatavatel kohalikel teedel ja tänavatel, samuti avalikuks kasutamiseks määratud erateedel (*avalik parkimisala*).⁶ KOV ei korralda parkimist eravaldustes (nt hoovides või tühjadel kruntidel) ega erateedel, mis ei ole avalikkusele ligipääsetavad. Seega valla- ja linnavalitsused korraldavad parkimist n-ö avalikus ruumis, mis seaduses ettenähtud tingimustel on avatud kõigile kasutamiseks.

Ettevõtjad korraldavad parkimist eraomandis olevatel kinnistutel, kus kasutustingimused kehtestab kinnistu omanik või tema volitusel parkimise korraldaja.

- 2) Parkimistasu avalikul parkimisalal parkimise eest ei ole äritulu. Parkimistasu laekub kohaliku omavalitsusüksuse eelarvesse (LS § 187 lg 6). Seega parkimistasu kogutakse üksnes avalikes huvides.

Eravalduses parklat pidava ettevõtja parkimistasu kogumise huvi ja eesmärk on ärintulu teenimine.

- 3) Avalikul parkimisalal parkimistasu kehtestamine võib olla regulatiivse otstarbega, nt piiramaks autode hulka kesklinna tänavatel.

Eravalduses parklat pidaval ettevõtjal (äriühingul) sellise huvi eeldamine oleks vastuolus äriühingu tegutsemise põhimõttega (vt eelmine punkt).

- 4) Tasulise parkimise korraldamine kohaliku omavalitsusüksuse avalikul parkimisalal on seadusega kehtestatud haldustegevus (LS §-d 187–190 ja § 1 lg 5). Seega KOV ja sõiduki omaniku või vastutava kasutaja või volitatud kasutaja (edaspidi sõiduki parkija) vahel tekib *haldusõigussuhe*.

Parklapidaja ja sõiduki parkija vahel sõlmitakse parkimiskoha üürileping ning nende vahel tekib lepinguline *võlaõigussuhe*.

- 5) KOV üksuse avalikul parkimisalal parkimisjärelvalve teostamise, parkimistasu maksmise kontrollimise ja LS §-s 188 sätestatud viivistasu määramise menetlus on haldusmenetlus ka siis, kui seda viib halduslepingu alusel läbi eraõiguslik juriidiline isik (LS § 187 lg 3). Parkimistasu maksmise korra rikkumiste (LS § 188) eest määratakse viivistasu haldusaktiga.

Eraparklas parkimiskorra rikkumise eest ette nähtud leppetrahv on lepinguline kõrvalkohustus. Leppetrahv, samuti parklapidaja õiguskaitsevahendid lepitakse kokku parklapidaja ja sõiduki valdaja vahel sõlmitava parkimislepinguga. Seega viivistasu ei ole samastatav ega sarnane lepingulise leppetrahviga.

Eelnevast nähtub, et avalikul parkimisalal parkimist korraldavad valla- ja linnavalitsused ning eraparklaid pidavad ettevõtjad ei ole ebavõrdse kohtlemise suhtes võrreldavad. Avalikul parkimisalal parkimist korraldab KOV ei tegele ettevõtlusega. Eravalduses parkimist korraldab ettevõtte tegeleb ettevõtlusega ja ei tegele avalike ülesannetega (v.a halduslepingu korral).

LS § 184 lõigete 4 ja 5 mõte on kooskõlas ka EL vastavate direktiividega. Avaliku sektori valduses oleva teabe taaskasutamise tingimused on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiviga [2003/98/EÜ](#) ja muudetud direktiiviga [2013/37/EL](#). Direktiivid näevad ette, et avaliku teabe taaskasutamise lubamise või mittelubamise üle otsustamine jääb liikmesriikide või asjaomase avaliku sektori asutuse pädevusse. Andmete taaskasutamise lubamine ei ole nõutav, kui juurdepääs andmetele on piiratud (nt kui siseriiklike eeskirjadega piiratakse juurdepääsu isikute või ettevõtjate jaoks, kes peavad tõendama oma konkreetset huvi juurdepääsuks andmetele). Direktiivide

⁶ Teede liigid, mille hulka kuuluvad ka asulate tänavad, on määratletud ehitusseadustiku §-s 92.

eesmärgiks ei ole kindlaks määrata liikmesriikides andmetele kehtivat juurdepääsukorda ega seda muuta, juurdepääsukord on jätkuvalt liikmesriikide ülesanne (2003/98/EÜ art 3). 2013/37/EL art 1 lg 1 täpsustab, millistele avaliku teabe taaskasutamise juhtumitele direktiivi 2003/98/EÜ (mh) ei kohaldata:

- „Teabele, millele juurdepääs on piiratud liikmesriigi juurdepääsukorraga, sh juhtumid, mil isikud ja ettevõtjad peavad tõendama oma konkreetset huvi juurdepääsuks teabele.
- Teabele, millele juurdepääs on välistatud või piiratud juurdepääsukorraga isikuandmete kaitse tõttu [...]“

Järelikult LR piiratud juurdepääsuga andmed ei kuulu avaliku sektori teabe taaskasutamist reguleerivate direktiivide reguleerimisalasse ja LS § 184 lg 4 ei saa olla direktiividega vastuolus.

III Maanteeameti tegevuse õiguspärasus LS § 184 lg 4 rakendamisel

Maanteeamet on korduvalt keeldunud väljastamast Avaldajale LR piiratud juurdepääsuga andmeid. Tuginedes LS § 184 lg-le 4, on Maanteeamet keeldumise alusena esitanud *põhjendatud õigustatud huvi* puudumise Avaldajal.

Küsimus ei ole selles, kas Avaldaja kirjeldatud juhtumitel on sõlmitud kehtiv parkimiskoha üüri- leping (edaspidi parkimisleping) või mitte, ega ka selles, kas parkimistasu maksmisest kõrvale hoidunud sõiduki juht, omanik või vastutav kasutaja rikub lepingut või mitte. Need ja mitmed teised parkimislepingutega seotud küsimused on saanud vastused kohtuotsustes, mõned on jõustumata otsustes lahenduse ootel.⁷ Käesoleva menetluse suhtes on oluline, et kohtud ei ole mainitud otsuseid tehes tuginenud LS § 184 lg-le 4 ega lahendanud selle rakendamise või tõlgendamise küsimusi.

Küsimus on selles, kas Maanteeamet, keeldudes väljastamast Avaldajale parkimislepingu teise poole kohta LR-sse kantud piiratud juurdepääsuga andmeid, on õigusvastaselt piiranud Avaldaja võimalusi kasutada seadusejärgseid ja lepingulisi õiguskaitsevahendeid.

3.1. Puutumus lepinguõigusega

Käesolevasse menetlusse puutuv Avaldaja tegevus – parkimise korraldamine eraõiguslikul suletud parkimisalal – on eraõiguslik, lepingulistele suhetele rajanev äritegevus. Sestap allub see tegevus tsiviilõiguse ja lepinguõiguse üldistele põhimõtetele. Need põhimõtted omavad antud asjas tähtsust ka seetõttu, et Avaldaja leiab, et Maanteeameti keeldumine LR andmeid väljastada riivab Avaldaja ettevõtlusvabadust.

Avaldajal on tõesti probleeme parkimislepingu sõlminud ja seda rikkunud isikute tuvastamisega. Lepingut rikkunud isiku tuvastamine on enamasti tarvilik nii seadusjärgsete kui ka lepinguliste õiguskaitsevahendite kasutamiseks. Sh on kostja teadmine tarvilik hagiga kohtusse pöördumiseks. Samas on Avaldaja kohtumenetlustes väitnud (vt joonealune viide 6), et mõned lepingulised õiguskaitsevahendid, nagu sõiduki teisaldamine või ratta lukustamine, sunnivad lepingu teist poolt (lepingu rikkujat) endast teada andma. Seega ei saa väita, et LR-sse kantud andmeid töötlemata oleksid Avaldaja õigustatud huvid täiesti ilma kaitseta.

Maanteeamet leiab, et parkimislepingu rikkuja tuvastamise keerukus on sõidukite eravaldues parkimise eripära. See tuleneb triviaalsest asjaolust, et parkimise ajal on lihtne tuvastada sõiduki registreerimismärgi numbrit, ent reeglina ei õnnestu tuvastada sõiduki juhti, omanikku või

⁷ Avaldaja tugineb Harju MK 7.9.2015 otsusele nr 2-15-103596 ja Tallinna RKK 13.10.2015 otsusele nr 2-15-1945. Mõlemad on edasi kaevatud. Mh on nendega esialgselt lahendatud sõiduki omaniku vastutuse ja tõendamiskoormise küsimused juhtumil, kui parkimislepingut rikub sõiduki juhina äriühingu töötaja, samuti õiguskaitsevahendina sõiduki teisaldamise proportsionaalsuse ja parkimislepingu tüüptingimuste kehtivuse küsimused.

vastutavat kasutajat. See on aga eraõiguslik, mitte avalik-õiguslik probleem. Maanteeamet on soovitanud korraldada parkimine nii, et parkimistasu maksmata ei oleks võimalik sõidukiga parklast lahkuda.

Lepingulistest suhetes kehtib üldine *õigussuhte relatiivsuse põhimõte* (erinevalt absoluutsetest õigussuhetest, nagu nt omandiõigus): lepingu pooled peavad olema määratletud. Lepingu poolte määratletus ei tähenda siiski, et pooled peaksid üksteisele identifitseeritavalt teada olema (seadus näeb ette, millal see on nõutav). Juhul kui pakkumuse olemus on selline, et pakkumusega saab nõustuda anonüümselt (nt sõidukit parkides), siis riski lepingu teise poole ehk pakkumusega nõustuja samasuse ja tuvastatavuse eest kannab pakkuja. *Tehingu vabaduse põhimõttel* (mis mh käsitleb lepingu sisu, vormi ja sõlmimise vabadust) on pakkujal valida, kas võtta see risk ja teha pakkumine sõlmida leping, mille teine pool on tundmatu (anonüümne), või sellist pakkumist mitte teha.

3.2. Õigustatud huvi ja selle põhjendatus

Avaldaja võimalik *õigustatud huvi* on eraõiguslike õiguskaitsevahendite kasutamine parkimis-lepingute rikkujate suhtes. Andmesubjektide huvi LR-sse kantud piiratud juurdepääsuga andmete suhtes jaguneb kaheks. 1) Füüsiliste isikute isikuandmete salastamisega kaitstakse nende eraelu puutumatust ja üldisemalt vabadust (privaatautonomiat).⁸ 2) Juriidiliste isikute andmete salastamisel võib olla mitu otstarvet: a) kaitsta juriidilise isikuga seotud füüsiliste isikute isikuandmeid; b) kaitsta juriidilise isiku ärisaladust; c) kaitsta sõidukiga seotud juriidiliste isikute ettevõtlusvabadust (seda kasutab andmete väljastamisest keeldumisel argumendina Maanteeamet).

LS § 184 lg 4 käsitleb määratlemata ja kahekihilist õigusmõistet: ***põhjendatud õigustatud huvi saada LR piiratud juurdepääsuga andmeid, sh LR-sse kantud füüsiliste ja juriidiliste isikute andmeid***. See tähendab, et andmete väljastamise aluseid on kaks: a) õigustatud huvi andmeid saada ja kasutada; b) andmete saamise, kasutamise ja väljastamise põhjendatus. Alused a) ja b) ei ole samased ning alusest a) ei tulene alus b). Ühtlasi tähendab see andmete väljastamise aluse kaheastmelise kontrolli skeemi. Põhimõtteliselt on Maanteeamet oma otsustes seda ka järginud.

Niisiis peab Maanteeamet kaalutlusotsust tehes vastama kahele küsimusele: kas taotlejal on õigustatud huvi andmeid saada ja kas andmete väljastamine on põhjendatud. Andmete väljastamise põhjendatus käsitleb ka väljastamist välistavate asjaolude või õiguslike piirangute puudumist.

Seni on Maanteeamet Avaldaja taotlusi menetledes otsustanud, et parkimislepingu võimaliku rikkuja või Avaldaja suhtes võimaliku kostja kindlakstegemine **ei ole põhjendatud õigustatud huvi** ja keeldunud LR piiratud juurdepääsuga andmete väljastamisest.

Mitmed argumendid, millele Maanteeamet keeldumisotsustes tugineb, on leidnud kinnituse sarnases haldusasjas Tallinna RKK 9.11.2012. a. tehtud otsuses nr [3-11-2383](#) (kaebaja Citypark Eesti OÜ, vastustaja Maanteeamet).⁹ Sisuliselt on Ringkonnakohus mitmele Avaldaja tõstatatud küsimusele vastanud otsuse punktides 16-18 ja 20.

Maanteeameti seisukohad ja selgitused LR andmete väljastamise küsimuses leiab ka [veebist](#).

Leian, et kehtiva parkimislepingu tõendatud rikkumine ja rikkunud poole (võlgniku) tuvastamatus tähendab lepingu teisel poolel (võlausaldajal) *õigustatud huvi* olemasolu. Esiteks, rikkumine on puutumuses LR-ga, sest sõiduk on parkimislepingu võimaliku sõlmimise ja rikkumise ese ning LR on ainus kõikide sõidukite omandi- ja vastutava kasutuse suhteid registreeriv andmekogu. Teiseks, võlausaldajal on nii lepingust kui ka seadusest tulenev õigus kasutada õiguskaitsevahendeid lepingu

⁸ Privaatautonomiat rikub isikuandmete väljastamine, avaldamine või avalikustamine siis, kui isik selle tõttu on sunnitud käituma viisil, mida ta muidu poleks teinud.

⁹ Riigikohus kaebaja kassatsioonkaebust menetlusse ei võtnud.

täitmise tagamiseks või rikkumisega tekitatud kahju hüvitamise nõudmiseks. Mitme seadusejärgse õiguskaitsevahendi kasutamine, sh hagiga kohtusse pöördumine ei ole aga lepingu rikkujat ehk võlgnikku teadmata võimalik.

LR piiratud juurdepääsuga andmete väljastamiseks ei piisa aga *õigustatud huvi* olemasolust taotlejal, vajalik on ka andmete töötlemise ja väljastamise *põhjendus*. Kaaluda tuleb Avaldaja (jt LR andmete taotlejate) seaduslikku õigust saada LR-i piiratud juurdepääsuga andmeid (LS § 184 lg 4) *versus* andmesubjektide huvi nende andmete seadusega tagatud salajasusele (LS § 184 lg 3, [isikuandmete kaitse seadus](#) jt õigusallikad). Kohustuse arvestada lisaks LS-le teiste seadustega kehtestab LS § 184 lg 1.

LS § 184 lg 3 p 1 käsitab füüsiliste ja juriidiliste isikute andmeid. Kuna füüsiliste isikute andmed (*isikuandmed* ja *delikaatsed isikuandmed*) on mitme õigusakti täiendava kaitse all, siis järgnevalt on eristatud füüsiliste ja juriidiliste isikute andmete kaitset eraldi.

3.2.1. Füüsiliste isikute andmed LR-s

Sõiduki omandi- ja kasutustingimused võivad olla erinevad ja keerulised. Antud asjas on oluline sõiduki omaniku või (vastutava) kasutaja nn andmesubjektsus. Kui parkimislepingu on sõlminud füüsiline isik enda nimel, kuuluvad LR-sse kantud isikuandmed eraelu puutumatus kaitse alla (IKS § 1 lg 1).

[Isikuandmete kaitse seaduse](#) (IKS) § 14 lg 2 p 3 sätestab tingimused, mille koosinemisel on lubatud andmesubjekti nõusolekuta tema isikuandmete edastamine või juurdepääsu võimaldamine kolmandale isikule: 1) kolmas isik taotleb teavet, mis on saadud või loodud seaduses või seaduse alusel antud õigusaktides sätestatud avalikke ülesandeid täites – LR vastab sellele tingimusele; 2) taotletav teave ei sisalda delikaatseid isikuandmeid – LS § 184 lg 3 p 1 alusel LR-sse tegelikult kantud andmed ei sisalda delikaatseid isikuandmeid, ja 3) teabele ei ole muul põhjusel kehtestatud juurdepääsupiirangut – LS § 184 lg 3 kehtestab juurdepääsupiirangu.¹⁰

Järelikult, kuna üks kolmest nõutud tingimusest ei ole täidetud, tuleb LR piiratud juurdepääsuga isikuandmete väljastamisel lähtuda õigusaktides juurdepääsupiirangule sätestatud tingimustest.

IKS § 14 lg 2 p 3 ja LS § 184 lg 3 koos kehtestavad üldise reegli, mille järgi LR piiratud juurdepääsuga füüsilise isiku andmeid tema nõusolekuta töödelda ega väljastada ei tohi. LS § 184 lg 4 kehtestab reeglist erandi: *põhjendatud õigustatud huvi* korral võib neid andmeid väljastada kolmandatele isikutele, kuid põhjendatud õigustatud huvi tuvastab ja andmete väljastamise otsustab Maanteeamet.

[Isikuandmete kaitse direktiivi 95/46/EÜ](#) artikkel 7 sätestab tingimused, mille korral isikuandmeid võib töödelda. Artikli punkt f seob lubatavuse kaalumiskohustusega: *[on lubatud tingimusel, et] töötlemine on vajalik ... andmeid saava[te] kolmanda[te] isiku[te] õigustatud huvide elluviimiseks, kui selliseid huve ei kaalu üles artikli 1 lõike 1 kohaselt kaitstavate andmesubjekti põhiõiguste ja -vabadustega seotud huvid*.¹¹ Kuna EL liikmesriikide seadusi tuleb tõlgendada silmas pidades EL direktiivides sätestatud,¹² siis Maanteeamet LS-st rakendades on kohustatud isikute huvisid kirjeldatud viisil kaaluma. Maanteeamet on seda kohustust ka täitnud.

Õigustatud huvi kaalumise meetodika on esitatud [EL andmekaitse töörühma arvamuses 06/2014](#) (õigustatud huvi kaalumise lühijuhend lk 55-57).

¹⁰ Seoses eelneva normikontrolliga olgu mainitud, et IKS § 14 lg 2 p 1 alusel on KOV asutustel seaduses ettenähtud juhtudel õigus töödelda LR isikuandmeid andmesubjekti nõusolekuta.

¹¹ Artikkel 1 lg 1: *Vastavalt käesolevale direktiivile kaitsevad liikmesriigid isikuandmete töötlemisel füüsiliste isikute põhiõigusi ja -vabadusi ning eelkõige nende õigust eraelu puutumatusse.*

¹² Vt Euroopa Kohtu otsused kohtuasjades [218/82](#) ja [C-14/83](#). Samuti Riigikohtu halduskolleegiumi otsused asjades nr [3-3-1-12-04](#) ja [3-3-1-73-04](#) ning Riigikohtu tsiviilkolleegiumi otsus kohtuasjas nr [3-2-1-66-05](#).

LS § 184 lg 4 käsib andmete töötlemise ühte suurema riive ja suurema ohuga viisi – piiratud juurdepääsuga, sh isikuandmete **väljastamist** kolmandatele isikutele. Ohu hindamisel tuleb arvestada, kas LR „andmeluugi“ avamisel tekiks kolmandatel isikutel võimalus õigusliku aluseta taotleda ja saada piiratud juurdepääsuga andmeid. Seda ohtu ei saa välistada, sest raske on ette kujutada, kes ja kuidas suudaks kontrollida, et iga sõiduk, millega seotud andmeid soovitakse saada, on tõesti seotud parkimislepingu rikkumisega. Rikkumise protokoll või digifoto, millel on näha ainult auto, seda täie kindlusega ei tõenda. Samuti tuleb taoliste ohtude hindamisel arvestada, et just „andmeluugi“ avamine võib kellelgi tekitada õigusvastase huvi seda kasutada.

Leian, et andmetaotleja põhjendus andmeid saada peab olema tõendatud igal üksikul juhtumil. Nagu öeldud, ei ole see lihtne ülesanne. Lepingurikkumise protokoll ja digifotod peaksid mingil usaldusväärsel ja samas lihtsal viisil olema verifitseeritud.

Lisaks tuleb vaadata, kas LS § 184 lg-s 3 ja 4 määratletud *piiratud juurdepääsuga andmed* kujutavad IKS suhtes eriregulatsiooni või mitte. Küsimus on selles, kas füüsiliste ja juriidiliste isikute andmed, mis on kantud LR-sse (§ 184 lg 3 p 1) on piiratud juurdepääsuga sõltumata sellest, kas need on avalikustatud mujal (nt Äriregistris), või kaitseb LS mingeid erilisi andmeid.

Äriregistris (ÄR) ja teistes avalikes riiklikes andmekogudes avalikustatud isikuandmed ei kuulu IKS kaitse alla. IKS § 11 lg 1 välistab IKS ülejäänud reguleerimisalast, st isikuandmete kaitse alt mh nende isikuandmete töötlemise, mis on avalikustatud seaduse alusel. ÄR-sse kantud teatud isikuandmed avalikustatakse [Äriseadustiku](#) (ÄS) alusel. Nt füüsilisest isikust ettevõtjate (FIE-de) isikuandmed on avalikud ÄS § 28 lg 1, §-de **62, 64 ja § 75 lg 2 alusel**.

Leian, et LS koos IKS-ga kaitseb erilisi andmeid. Erilised andmed, mida Avaldaja on soovinud saada, käsivad *sõiduki seost isikuga* (omandi- või vastutava kasutuse suhet) ja sedakaudu *isiku seost sõiduki liikumisega*. Viidatud seosed on olulised, kuna erasõiduki tegelikku kasutamist – sõiduteekonda, peatumisi, parkimist jmt – käsivad „logiandmed“ võivad oluliselt kajastada sõidukit juhtinud isiku eraelu. Sõiduki liikumine ja paiknemine väljendavad sõidukijuhi liikumist ja paiknemist ning sellega otse või kaude tema (eraelulist) tegevust. Sõiduki liikumine ja paiknemine on üpris hõlpsasti vaadeldav või jälgitav.

Eeltoodust tulenevalt leian, et Maanteeameti keeldumine väljastada füüsilisest isikust sõiduki omaniku või vastutava kasutaja andmed on õiguspärane.

3.2.2. Juriidiliste isikute andmed LR-s

Maksu- jmt seadused kehtestavad eelduse, et juriidiliste isikute sõidukid on ette nähtud töö-, mitte erasõitudeks. Arvestada tuleb erandjuhtumitega, kui juriidilise isiku sõidukit õiguspäraselt kasutatakse erasõitudeks (nt erisoodustusena [tulumaksuseaduse](#) § 48 lg 4 p 2 tähenduses).

Juriidiline isik võib LR-sse olla kantud sõiduki omaniku, vastutava kasutaja või kasutajana. Kui isik on kantud LR-sse sõiduki *omanikuna* ja vastutavat kasutajat ei ole, vastutab sõidukiga toimepandud rikkumiste eest omanik. Kui isik on kantud LR-sse *vastutava kasutajana*, vastutab sõidukiga toimepandud rikkumiste eest vastutav kasutaja sõltumata sellest, kes on omanik või tegelik või LR-sse kantud kasutaja. (Nimetan edaspidi *juriidilise isiku sõidukiks* sõidukit, millel kas omanik või vastutav kasutaja on juriidiline isik. Nt sõiduk, mille omanik liisinguandjana on juriidiline isik ja vastutavaks kasutajaks füüsiline isik, ei ole vastutuse tähenduses juriidilise isiku sõiduk).

Juriidilise isiku sõidukit juhib füüsiline isik. Sõiduki juhiks võib olla LR-sse kantud vastutav kasutaja, LR-sse kantud kasutaja või LR-sse kandmata volitatud kasutaja.¹³ Samuti võib juhtuda, et sõidukit juhib õigusvastaselt volitusega isik. Eelduslikult kasutab juht sõidukit juriidilise isiku nimel

¹³ Eestis registreeritud sõidukit võib volitatud kasutaja Eesti piires juhtida vabas vormis antud volituse alusel, kui tal on kaasas isikut tõendav dokument ja sõiduki registreerimistunnistus (LS § 88).

ja huvides, st tema esinadajana. Juhtumil, kui juht kasutab töandja sõidukit volituseta, või kasutab seda erasõituteks – sõltumata sellest, kas loaga või loata –, on sõidukijuhi ja juriidilise isiku seos nende sisesuhe ja ei puutu kolmandatesse isikutesse. Kolmandad isikud puutumuses juriidilise isiku sõidukiga on välissuhtes selle juriidilise isikuga, mitte juhiga, ning võivad kõigis kohustuste ja vastutuse küsimustes pöörduda juriidilise isiku poole. Sisesuhtest tekkiva füüsilise isiku eraõigusliku vastutuse küsimuse peaks juriidiline isik lahendama ise, selle kohta andmeid väljastamata. Järelikult on võimalik selline nõudeõigus juriidilise isiku vastu, milles rikkumise vahetult toime pannud füüsilise isiku andmed ei ole võlausaldajale vajalikud ega olulised.

Juriidiliste isikute andmed kui sellised on avalikud, sest on kantud avalikku ÄR-sse või avalikku Riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutuste riiklikku registrisse. Põhimõtteliselt peaksid LR-sse olema kantud juriidiliste isikute samad andmed, mis on kantud eelmainitud registritesse. Ent LR sisaldab ühe andmetüübi, mida teistes avalikes registrites ei tarvitse olla – *sõidukit juriidilise isikuga seostavad andmed*. Juriidilise isiku sõiduk on juriidilise isiku vara.

Andmed äriühingu vara ja selle kasutamise kohta võivad kuuluda ärisaladuse kaitse all. Ärisaladuse legaalseaduse Eestis seadustes ega EL õiguses ei ole. [Intellektuaalomandi õiguste kaubanduslike aspektide leping](#) (nn TRIPS-leping) § 39 p 2 määratleb ärisaladuse järgmiselt: a) teave on saladus selles tähenduses, et ei ole kogumis või üksikosade täpsel paigutuses ja kokkupanuses üldteada või kergesti kättesaadav isikutele ringkondades, kes tavaliselt kõnesolevat laadi teabega tegelevad; b) teabel on kaubanduslik väärtus tema salajasuse tõttu; c) teabe üle seaduslikku kontrolli omav isik on asjaoludest lähtuvalt võtnud vajalikke meetmeid, et hoida seda salajas.¹⁴

Juhul kui äriühingu seos üksiku sõidukiga ongi ärisaladus punktide a) ja b) tähenduses (mis ei tarvitse igal juhul nii olla), siis parkimislepingut rikkudes on äriühingut esindanud sõidukijuht seadnud ohtu esindatava ühingu ärisaladuse – põhjustanud rikkumisega sõiduki asukoha fikseerimise ja õigusvaidluse, kus võlausaldajal on õigustatud huvi saada teada lepingut rikkunud poole andmed, kasutamaks seaduslikke ja lepingulisi õiguskaitsevahendeid.

Järelikult, kui sõidukiga toime pandud rikkumise eest vastutab juriidiline isik, siis puudub alus tugineda andmete väljastamisest keeldumisel isikuandmete või muude salastatud või piiratud juurdepääsuga andmete kaitsele.

3.2.3. Liiklusregistri pidamise eesmärgid

Maanteeamet on [vastuses Avaldajale ja] sarnases kohtuasjas [Tallinna Ringkonnakohtu otsus asjas [3-11-2383](#) lk 5, 4. jaotis, punkt 1)] argumenteerinud, et LR peetakse üksnes avalikes huvides ja avalike ülesannete täitmiseks ning seetõttu Maanteeamet ei ole kohustatud töötleva LR andmeid seoses eraõiguslike suhetega.

Seepärast tuleb vaadata, kas LR-t peetakse eranditult avalike ülesannete täitmiseks, või esineb seaduslike aluseid kasutada LR piiratud juurdepääsuga andmeid ka eraõiguslikes suhetes.

LS § 173 lg 1 järgi LR on Vabariigi Valitsuse asutatud andmekogu, mille eesmärk on pidada arvestust mh sõidukite ja juhilubade ning registerpantide üle. Mainitud „arvestuse pidamine“ on üksnes avalik ülesanne. Sellest aga ei järeldu, et LR muud ülesanded ei võiks olla puutumuses eraõigusega.

Esiteks, sättes mainitud registerpant on eraõiguslik instituut ([asjaõigusseadus](#) § 297 jj). Teiseks, LS § 184 lg 5 järgi on teiste hulgas *notaril* õigus pääseda juurde andmetele, mis on vajalikud seadusega sätestatud notari ülesannete täitmiseks. Ehkki notar on avalik-õigusliku ameti kandja ([notariaadiseadus](#), NotS § 2 lg 1) ning tema ametitegevuse ülesannete hulka kuulub avalik-

¹⁴ TRIPS-i ärisaladuse mõistet on kasutanud ka Riigikohus, nt otsustes [3-2-1-103-08](#) (p. 20) ja [3-1-1-46-09](#) (p. 10.2).

õiguslikke ülesandeid, on notari ülesanded valdavalt eraõiguslikud (NotS §-d 29-35). Seadused ei piira notari juurdepääsu LR-i andmetele üksnes avalik-õiguslike ülesannete täitmisega.

Samuti ei seo LR kasutamist üksnes avalike ülesannetega seadusest madalamad rakendusaktid. [Liiklusregistri elektroonsetele andmetele juurdepääsu korra](#) § 3 lg 3 sätestab, et juhul kui andmetaotlejal on andmetele juurdepääsuks *põhjendatud pidev ja püsiv vajadus*, võib Maanteeamet sõlmida andmete saajaga lepingu andmete väljastamiseks. See ega muud viidatud juurdepääsu korra sätted ei tee vahet avalik-õiguslikel ja eraõiguslikel huvidel või ülesannetel.¹⁵

Samuti tasub võrrelda LR ja Äriregistri (ÄR) pidamise eesmärgi (ülesandeid) ja õiguslikku seisundit.¹⁶ ÄR ülesanded on nii avalik-õiguslikud kui ka eraõiguslikud, sh seotud ärisuhete poolte tuvastamisega. ÄR on valdavalt avalik, v.a registritoimik (ÄS § 28). LR on samuti avalik, kuid sõidukiga seotud füüsiliste ja juriidiliste isikute andmed (mis eespool said loetletud) on piiratud juurdepääsuga. Juhul, kui sama isik on kantud ÄR-sse (äriühingu või FIE-na), siis ÄR-s on isiku samad andmed avalikud.

Lõpuks, LR andmete avalik-õiguslikku otstarvet põhjendades tugineb Maanteeamet mh Riigikohtu otsusele [3-3-1-94-09](#) (p. 12). Selle järgi LR kasutamise sihid on (üksnes) avalik-õiguslikud. Kuid RK lahend tugineb [LS 2000. a. redaktsiooni](#) §-le 65, mis enam ei kehti ja mille sõnastus oluliselt erineb praegu kehtiva LS § 184 lg 3 sõnastusest.

Seega ei saa nõustuda Maanteeameti seisukohaga, et LR on asutatud eranditult avalike ülesannete täitmiseks ja seda ei tohi või ei peaks kasutama eraõigusega seotud ülesannete täitmiseks.

Õiguskantsleri seisukoht

Eeloleva analüüsi tulemusena leian, et

- 1) LS § 184 lg 4 ei ole vastuolus põhiseadusega;
- 2) Maanteeameti praktika keelduda LR-sse kantud sõiduki füüsilisest isikust omaniku, vastutava kasutaja või kasutaja andmete väljastamisest parkimislepingu rikkujat tuvastamiseks on õiguspärane.
- 3) Maanteeameti senised põhjendused keelduda LR-sse kantud sõiduki juriidilisest isikust omaniku või vastutava kasutaja andmete väljastamisest parkimislepingut rikkunud juriidilise isiku tuvastamiseks ei ole keeldumiseks küllaldased. Seetõttu teen Maanteeametile ettepaneku analüüsida täiendavalt LR-sse kantud juriidiliste isikute piiratud juurdepääsuga andmete väljastamise võimalusi või sellest keeldumise aluseid.

Juriidiliste isikute sõidukite puhul tuleks õiguskaitsevahendite kasutamise, eriti kohtusse pöördumise õiguse riivet üles kaaluvaid õigusi kaaluda igal juhtumil eraldi. See võib olla keeruline. **Siiski saadan käesoleva kirja ka Maanteeametile** palvega uurida, kas mingitel tingimustel oleks võimalik LR-sse kantud juriidiliste isikute piiratud juurdepääsuga andmeid väljastada nt järgmise andmete vähima töötlemise skeemi alusel.

Andmetaotluse alusel Maanteeamet kõigepealt kontrollib, kas sõidukiga seotud andmesubjekt on füüsiline või juriidiline isik. Kui andmesubjekt on füüsiline isik, keeldub Maanteeamet senistel alustel andmeid väljastamast. Kui andmesubjekt on juriidiline isik, kontrollib Maanteeamet, kas isik on kantud Äriregistrisse või Riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutuste riiklikku registrisse. Kui jah, siis väljastab Maanteeamet andmetaotlejale LR piiratud juurdepääsuga andmetest juriidilist isikut identifitseeriva vastava registri koodi, soovitusena kasutada isiku poole pöördumiseks registrisse

¹⁵ [Liiklusregistri pidamise põhimäärus](#) seda küsimust samuti ei reguleeri.

¹⁶ Riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutuste riikliku registri ülesanded pole selles võrdluses olulised. Oluline on, et sellesse kantud andmed on avalikud.

kantud kontaktandmeid. Juhul kui juriidilise isiku sõidukit kasutati parkimislepingu sõlmimisel erasõiduks, on lepingu sõlminud ikkagi juriidiline isik, juhi esindusõiguse küsimus on juriidilise isiku sisesuhte küsimus. Sisesuhtest tekkiva eraõigusliku vastutuse küsimuse saab juriidiline isik lahendada ise, selle kohta andmeid väljastamata.

Otsustamaks, kas LR-sse kantud juriidiliste isikute piiratud juurdepääsuga andmete väljastamine parkimislepingu rikkuja tuvastamiseks on põhjendatud, tuleks vastata järgmistele küsimusele.

- 1) Milliste tõenditega peaks parklapidaja Maanteeametile tõendama igakordset parkimislepingu rikkumist ehk õigustatud huvi andmeid saada?
- 2) Kas parklapidaja peaks põhjendama, milleks ta andmeid vajab – kas kohtuväliste õiguskaitsevahendite kasutamiseks, ennekõike leppetrahvi sissenõudmiseks, või kohtusse hagi esitamiseks?

Mainitud eesmärgid on erineva kaaluga: esimene on puhtalt lepinguõiguslik, teine aga puudutab otse või kaude põhiõigust kohtulikule kaitsele. Kas ja mil viisil peaks andmetaotleja tõendama, kumba eesmärki ta silmas peab?

- 3) Kas andmete väljastamine on võimalik Maanteeameti halduskoormust ja avalike vahendite kulu oluliselt suurendamata? Kas andmetaotleja peaks kandma andmete töötlemisega seotud kulutusi?

Põhjendamatu ja ebaproportsionaalne oleks lahendus, milles oluliselt suureneksid avalikud kulud, selle asemel, et parkimislepingu pakkuja võtaks ise meetmeid lepingut rikkunud poole tuvastamiseks (mida paljud parklapidajad ühel või teisel viisil teevad).

Füüsiliste ja juriidiliste isikute ebavõrdne kohtlemine lepingulistes suhetes on õigustatud. Füüsiline isik on parkimislepingut sõlmides tarbija. Juriidilise isiku sõiduki suhtes tuleb eeldada, et seda kasutatakse majandus- või kutsetegevuses. Majandus- või kutsetegevuses tegutsejal on võlasuhtes kõrgendatud hoolsuskohustus. Lisaks, võla- ja lepinguõigus ei tee vahet eraõiguslike ja avalik-õiguslike juriidiliste isikute lepingulisel vastutusel eraõiguslikus suhtes ([VÕS](#) § 1 lg 6 ja [Riigivastutuse seadus](#) § 1 lg 2 ja lg 3 p 3).¹⁷

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Ülle Madise

Koopia: Maanteeamet

Mario Rosentau 693 8426
Mario.Rosentau@oiguskantsler.ee

¹⁷ Lisaks sellele, et füüsilisi ja juriidilisi isikuid koheldakse erinevalt võla- ja lepinguõiguses, koheldakse neid erinevalt nt ka [Maksukorralduse seaduses](#) dokumentide kättetoimetamisel: vt MKS § 53¹.