



Õiguskantsler

Peadirektor Priit Sauk
Maanteeamet
info@mnt.ee

Teie nr

Meie 19.05.2016 nr 7-7/160567/1602190

Majandus- ja taristuminister Kristen Michal
info@mkm.ee

Tallinna Linnavalitsus
lvpost@tallinnlv.ee

Tartu Linnavalitsus
lv@raad.tartu.ee

Pärnu Linnavalitsus
linnaavalitsus@lv.parnu.ee

Linnade Liit
info@ell.ee

Eesti Maaomavalitsuste Liit
info@emovl.ee

Eraparkla õigustest ja kohustustest

Austatud minister, peadirektor, omavalitsusjuhid

Aastaid kestnud õigusliku segaduse tõttu on eraparklates parkimise eest tasumata jätnud inimeste kontaktandmete saamine ebamõistlikult keeruline. Ehkki autoomanike andmed on riigil olemas ja nende parklale väljastamine põhiseaduspäraselt ja optimaalse halduskoormusega korraldatav, ei ole mõistlike ning ühtaegu avalikke ja erahuve teenivate lahendusteni jõutud. Neis asjus on pöördutud ka õiguskantsleri poole.

K. a 19. aprillil nõupidamisel Maanteeameti ja OÜ Europark Estonia esindajatega jõudsime ühisele järeldusele, et parkija, maaomaniku ja parkla õiglasi huve ning Maanteeameti töökoormust arvestav õigusriiklik lahendus on olemas. Eesti ja Euroopa Liidu andmekaitsereeglid ei takista sõiduki omaniku või vastutava kasutaja kontaktandmete väljastamist eraparkla pidajatele. Nõnda väljastatakse neid andmeid veidi erinevatel alustel Soomes, Rootsis, Taanis, Saksamaal, Suurbritannias, Poolas, Lätis jm.

Selleks, et viia eraparklate korraldamine Eestis õiglastele, mõistlikele ja loogilistele ning põhiseaduslikele õigusi ja väärtusi järgivatele alustele, palun:

Õiguskantsleri Kantselei

Kohtu 8, 15193 TALLINN. Tel 693 8404. Faks 693 8401. info@oiguskantsler.ee www.oiguskantsler.ee

1) Maanteeametil edaspidi väljastada liiklusseaduse § 184 lõike 4 alusel eraparklatele parkimise eest tasumata jätnud sõiduki omaniku või vastutava kasutaja kontaktandmed, võttes arvesse järgnevalt esitatud tingimusi;

2) linnadel ja valdadel arvestada eraparklate rajamisele kehtivaid nõudeid ning reguleerida vajadusel parklaga seonduvat heakorraeeskirjas.

1. Sõiduki omaniku või vastutava kasutaja nime ja kontaktandmete väljastamine

1.1. Liiklusseaduse regulatsioon

2011.a jõustunud [liiklusseaduse](#) (LS) § 184 lg 4 sätestab, et „*põhjendatud õigustatud huvi*“ korral võib teatud piiratud juurdepääsuga andmeid (sh omaniku või vastutava kasutaja nimi ja kontaktandmed¹) väljastada kolmandatele isikutele. Andmete väljastamise otsustab Maanteeamet. Paljud seni andmete mitteväljastamist tinginud seisukohad on praeguseks muutunud, sh kohtupraktikas, ja probleemid on lahendatavad.

Riigikohtu 23.03.2016 otsuse järgi on eraparklal õigus eeldada, et sõiduki parkis selle omanik või vastutav kasutaja ja on seega parkimislepingu pool, kui parkla on pannud sellise klausli tüüptingimustesse. Vajadusel saab sõiduki omanik või vastutav kasutaja selle ümber lükata ja esitada parklale andmed tegeliku parkija kohta.²

1.2. Andmete väljastamise tingimused

Enne liiklusseaduse jõustumist avalikkuses diskuteeritud võimalus anda eraparkla töötajatele õigus teha ise liiklusregistris päringuid pälvis õigustatud pahameelt.³ Võib mõista, et pelgalt ütluste või ebamäärase foto alusel sõiduki omaniku nime ja kontaktandmete väljastamine ei pruugi olla Eestis kohane. Tõsi, mitmes riigis, sh Soomes, võib igaüks saada iga auto omaniku või vastutava kasutaja kontaktandmed. Niivõrd laia juurdepääsu andmine on poliitilise valiku küsimus ega pruugi sobida Eestisse.

Eramaal asuvas eraparklas parkija sõlmib aga lepingu ja lepingu täitmata ehk parkimise eest tasumata jätmisel on kontaktandmete väljastamine õiglane ning põhiseaduspärane. Olemasolevate infotehnoloogiliste lahenduste toel on võimalik auto number, parkimise aeg ja koht tõendusväärtuslikult tuvastada ning koos sellega vältida ohte, mis on siiani piiranud andmete väljastamist.

Eraparklal on võimalik jäädvustada sõiduk, tagada foto autentsus ja varustada see ajatempliga. Geograafiliste andmetega varustatud foto saab kohe salvestada eraparkla infosüsteemi. Süsteemi logifailide tuleb kokku lepitud ajani säilitada, st fotoga tehtud toimingud (vaatamine, edastamine,

¹ Maanteeameti peetavasse liiklusregistrisse kantakse sõiduki omaniku või vastutava kasutaja kohta isiku- või äriregistrikood, nimi, elu- või asukoht registreerimistunnistuse väljastamise kuupäeval, kontaktandmed (postiaadress, telefoninumber, elektronposti aadress) ([liiklusregistri pidamise põhimäärus](#) § 3 p 14-17).

² [RKTKo 23.03.2016, nr 3-2-1-3-16, p 11](#). Kui omanik annab teada eraparklale sõiduki tegeliku kasutaja nime, kuid ei anna kontaktandmeid, on eraparklal võimalik pöörduda rahvastikuregistri poole, kust on samuti võimalik õigustatud huvi korral andmeid küsida, vt [rahvastikuregistri seaduse § 71](#) jt.

³ Näiteks kirjutati [Postimehes](#), et “Seda ei saa põhjendada fotodega mootorsõidukist. See tähendaks, et igapäev tekiks võimalus saada juurdepääs vastavatele liiklusregistri andmetele, tuginedes pelgalt sõidukist tehtud fotodele, mis aga võib viia isikuandmete kuritarvitamiseni.”.

muutmise) peavad olema tagantjärele tuvastatavad. Maanteeamet saab siduda andmete väljastamise eraparkla pidajale kirjeldatud tehniliste tingimuste täitmisega.

LS § 184 lõike 4 tõlgendamisel tuleb arvestada järgnevat:

1. Parkimislepingu rikkujal ei ole kaitset väärivat õigust oma nime ja kontaktandmete salajasusele. Isikutel, kes aastaid kestnud juriidilise segaduse tõttu jäätavad eraparklates tasumata, ei saa olla õiguspärasest ootust tasuta teenusele.
2. Andmete väljastamine on ka parkijale endale oluliselt vähemkoormav võrreldes ratta lukustamise või sõiduki teisaldamisega. Teisaldamine tekitab täiendavat liikluskoormust.
3. Lepingu rikkuja saab andmete väljastamist vältida, tasudes ettenähtud tähtaja jooksul leppetrahvi. Õigus andmete saamiseks tekib alles peale selle tähtaja möödumist.
4. Eraparkla saab tüüptingimustes ja sõiduki aknale jäetavas leppetrahviteates parkijat teavitada oma õigusest saada liiklusregistrist sõiduki omaniku nimi ja kontaktandmed, kui parkija ei tasu parkimise eest ega ei tasu tähtaja jooksul leppetrahvi.⁴
5. Parkimise tüüptingimusi tutvustav tahvel peab asetsema parklas nähtaval kohal. Tüüptingimustes tuleb sätestada eraparkla õigus eeldada, et sõiduki omanik on parkimislepingu pool.
6. Maanteeamet saab andmete väljastamise lepingu sõlmimisel nõuda, et eraparkla peab tagama [isikuandmete kaitse seaduses](#) sätestatud nõuete järgimise (eriti § 6, §-d 24jj). Ligipääs liiklusregistrist väljastatud andmetele tuleb tagada üksnes nõuete esitamisega tegelevatele töötajatele. Samuti tuleb seada tingimus, et andmed kustutatakse, kui neid enam vaja ei ole. Kõik andmetega tehtavad toimingud tuleb logida. Ettevõtja isikuandmete töötlemise põhimõtted (privaatsuspoliitika) tuleb avalikustada ettevõtja veebilehel.
7. Maanteeamet saab samuti nõuda, et eraparkla kohustub teatud arv kordi kvartalis kontrollima päringute logisid, st tagama tõhusa sisekontrolli. Isikuandmete õigusvastase kasutamise korral tuleb kaaluda lepingu ülesütlemist.

LS § 184 lõikest 12 ja [liiklusregistri elektroonsetele andmetele juurdepääsu korra](#) § 3 lg 3 tuleneb Maanteeameti õigus sõlmida leping, kui andmete saamise vajadus on pidev ja püsiv. Inimeste õiguste ja huvide tasakaalustamise meetmed saab fikseerida selles lepingus. Samuti võivad eraparklad omaalgatuslikult välja töötada parkimise hea tava, mis mh arvestab ka andmekaitse kaalutlustega. Näiteks Suurbritannias ongi andmete väljastamine seotud hea tava järgimisega.⁵

⁴ Teavitamine ei kujuta endast nõusolekut IKS § 12 mõttes. Antud juhul toimub isikuandmete töötlemine erisätte (LS § 184 lg 4) alusel, mistõttu isiku nõusolek andmete väljastamiseks ei ole vajalik.

⁵ UK infoteatmik "Release of information from DVLA's registers" selgitatakse: "Data is provided by the Driver and Vehicle Licensing Agency register to enable landowners or their agents to pursue their legal rights and to resolve disputes. In order to help ensure motorists are treated fairly when any parking charge is pursued, DVLA will only provide vehicle keeper details where the car parking management company is a member of an Accredited Trade Association (ATA) The ATA's enforce a code of practice which covers many aspects of a car parking operators business, and while compliance with the code of practice is a key consideration for DVLA when releasing Vehicle Keeper Data, not all requirements of the code affect reasonable cause. DVLA will not disclose data to parking companies who are not members of an ATA and looks primarily to the ATA's to monitor adherence to the code of practice and explore and address non-compliance when it arises."

Maanteeamet saab mõlemal juhul hinnata⁶ eraparkla võimet täita nõutud kriteeriume, et seejärel kas sõlmida parklaga andmeväljastuse püsileping või vastav taotlus tagasi lükata.

1.3. Andmete väljastamise tasu

Liiklusregistrist saab andmeid väljastada ühekordse taotluse või lepingu alusel (LS § 184 lg 12). Ühekordse taotluse korral tuleb andmete väljastamise eest tasuda riigilõivu.⁷ Püsilepingule riigilõivuseadus ei kohaldu. Liiklusregistri elektroonsetele andmetele juurdepääsu korra § 3 lg 3 lause 2 näeb ette võimaluse reguleerida püsiva andmeväljastuse lepingus ka teenuse maksumust.

Kui majandus- ja taristuminister peab vajalikuks, võib ta kaaluda lepingu tasumäärade või tasu suuruse arvestamise aluste reguleerimist õigusaktidega. Loogiliselt hinnates ei ole siin vaieldamatult tegemist PS §-ga 113 hõlmatud tasuga, mis tuleb kindlasti sätestada seaduses.

2. Eraparklate ehituslikud nõuded

Seoses eraparklate temaatikaga tuleks selgeks teha ka eraparkla asutamise kord ja vastata mh küsimusele, kas iga eramaaomanik võib tahtmise korral avada eraparkla. Avalik huvi väljendub siin näiteks parklatest lähtuvas tolmus, mis kahjustab tervist ja linnapilti, aga ka parkimisala auklikus kattes, mis võib vigastada nii jalakäijaid kui sõidukeid. Praktiline huvi hõlmab mh ka parklasse siseneva ja sealt väljuva liiklusvoolu korraldamist.

Alates uue [ehitusseadustiku](#) (EhS) jõustumisest 01.07.2015 laieneb ehitisi ja ehitamist puudutav regulatsioon muu hulgas ka avalikkusele ligipääsetavatele erateedele.⁸ Need on teed, mis ei ole ei riigiteed ega kohalikud teed, kuid on siiski oma funktsioonilt suunatud avalikuks kasutamiseks. Sellisteks teedeks võivad näiteks olla kaubanduskeskuste juures asuvad parklad, aga ka n-ö lihtsalt parklad, kuhu inimesed – selle asemel, et parkida linnatänavail – saavad oma sõiduki jätta.

Ehitusseadustiku lisas 1 esitatud [tabel](#) sätestab, milliste hoonete ja rajatiste ning nendega seotud ehitustegevuse puhul nõutakse kas ehitusteatist, ehitusprojekti või ehitusluba. Tabelist nähtub, et ehitusluba on nõutav muu hulgas ka eraparklate rajamiseks, ümberehitamiseks või laiendamiseks.

Eraparkla ehitusloa saamise eelduseks on üldjuhul projekteerimistingimustele vastava ehitusprojekti koostamine (EhS § 99 lg 1). Linn või vald saab projekteerimistingimustes⁹ seada

⁶ Õigustatud huvi hindamise ja kaalutusotsuse langetamise kohta vt ka [EL andmekaitse tööühma arvamuses 06/2014](#) esitatud meetodikat (õigustatud huvi kaalumise lühijuhend lk 55-57).

⁷ LS § 184 lg 12 lause 2. Riigilõivu seaduse § 221 lg 1 näeb ette, et ühekordse taotluse alusel liiklusregistri andmete ja andmetest väljavõtte või muu dokumendi väljastamise eest tasutakse riigilõivu 8 eurot iga töötunni eest. Sama sätte lõike 2 kohaselt tasutakse andmete liiklusregistrisse kandmise aluseks oleva dokumendi kinnitatud ära kirja väljastamise eest riigilõivu 2 eurot iga lehekülje eest. RLS § 32 lg 2 kohaselt on riigiasutus ja avalik-õiguslikke ülesandeid täitev isik vabastatud riigilõivu tasumisest seaduse, halduslepingu või haldusakti alusel avaliku ülesande täitmiseks vajalike liiklusregistri andmete kinnitatud väljavõtte eest.

⁸ Kuni 30.06.2015 kehtinud teeseadus oli oma olemuselt suunatud riigile ja kohalikule omavalitsusele kuuluvate teede ehitamisele ning erateed olid regulatsiooni alt välja jäänud. Ehitusseadustiku eelnõu [seletuskirjas](#) märgitakse, et varem ei saanud anda eraparklatele tee-ehitusluba ega projekteerimistingimusi, kuna vastav nõue puudus. Uue ehitusseadustiku jõustumisega 01.07.2015 tunnistati teeseadus kehtetuks ning teede ehitamist puudutavad sätted koondati ehitusseadustikku.

⁹ EhS § 99 lg 1 järgi on projekteerimistingimused nõutavad ehitusseadustiku lisas 1 toodud ehitusloakohustuslike teede puhul (sh avalikkusele ligipääsetavate erateede puhul), kui tee asukoht ei ole planeeringuga täpselt määratud. Ei ole välistatud, et mõningatel juhtudel võib parkla rajamiseks olla nõutav ka detailplaneering, nt siis, kui parkla

ajutisele parklale ehituslikud, kujunduslikud, heakorrast ja liikluse korraldamise vajadusest lähtuvad nõudmised (EhS § 26 lg 4) ning peab arvestama kavandatava parkla asukohas väljakujunenud keskkonda ja hoonestuslaadi (EhS § 26 lg 3). Era- ja avalik huvi peavad olema tasakaalus. Näiteks saab arvestada kavandatavate parklakohtade kaugust naabruses olevate elumajade akendest, või seda, kuidas tagada parklasse suunduvate ja sealt väljuvate sõidukite ohutu ühildumine liiklusvooga. Linn või vald võib seada nõudeid ka parkla pinnasekattele, nt nõuda tolmuvaba katet.

Eristada tuleb ajutisi parklaid. Ehitusseadustiku järgi on ajutine ehitus lühemaks kui viieaastaseks kasutamiseks mõeldud ehitus, mis lammutatakse selle ajavahemiku möödumisel (EhS § 3 lg 4, § 40 lg 2 p 5). [Planeerimisseaduse](#) § 125 lg 4 järgi ei ole ajutise ehitise püstitamisel detailplaneering nõutav. Võib juhtuda, et parkla rajatakse mõnele tühjaks jäänud kinnistule üksnes ajutiselt, näiteks selleks ajaks, mil uute hoonete püstitamist käsitleva detailplaneeringu menetlus (mis praktikas võib ehk kesta ka kauem kui 5 aastat) alles kestab.

Ehitusseadustiku kohaselt peab parklat rajada sooviv isik ka ajutise parkla jaoks (olgu see rajatud lühemaks kui 5 aastat või kauemaks) siiski taotlema projekteerimistingimusi ja saada ehitusloa. Samas ei pruugi taoliste ajutiste parklate puhul olla põhjendatud sama ulatuslik projekteerimistingimuste menetluse läbiviimine, kui see oleks alaliste ehitiste puhul. Projekteerimistingimuste ja ehitusloa menetluse pikk kestus ning ülemäärased kulused kaasa toovad nõuded muudaksid tühjale maale ajutise parkla rajamise mõttetuks.

Kohalikud omavalitsused saavad oma heakorraeeskirjade kaudu suunata ja tagada juba rajatud parklate (sh enne uue ehitusseadustiku jõustumist rajatud parklate) vastavust elementaarsetele kasutusnõuetele. Tallinna linna [heakorraeeskiri](#)¹⁰ näeb muu hulgas ette, et kinnistu omanik peab vältima pori ja prahi kandumist kõnni- ja sõiduteele ning naaberkiinnistule (heakorraeeskirja § 5 lg 1 p 13). See säte kehtib ka nende kinnistute kohta, mida kasutatakse parklana.

Eraparkla ehitamisel ja korrashoiul tuleb järgida head tava (EhS § 7) ning tagada, et parkla ise ja selle kasutamine oleks ohutud, st ei põhjustaks ohtu inimesele, varale või keskkonnale (EhS § 8, § 11 lg 1, § 19 lg 1 p 4, § 97 lg 1).¹¹

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Ülle Madise

Teadmiseks: OÜ Europark Estonia, Citypark Eesti OÜ ja AS Ühisteenused

Monika Mikiver 693 8412 Monika.Mikiver@oiguskantsler.ee
Merike Saarmann 693 8414 merike.saarmann@oiguskantsler.ee

kuulub nagoonii detailplaneeringukohustusliku kaubanduskeskuse juurde. Käesolevas kirjas lähtutakse siiski eeldusest, et n-ö lihtsalt parkla loomisest ei ole reeglina vajalik eraldi detailplaneeringu koostamine.

¹⁰ Tallinna Linnavolikogu 22.06.2006 määrus number 45 „Tallinna linna heakorraeeskiri.“

¹¹ [Ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse](#) § 23 lg 1 järgi peavad ka enne ehitusseadustiku jõustumist, st enne 01.07.2015 ehitatud ehitised vastama ohutuse nõudele.