

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Sten-Eric Sibul

**JAGAMISMAJANDUSE REGULATSIOONI  
RAKENDUSLIKUD PROBLEEMID TRANSPORDI  
VALDKONNA NÄITEL**

Lõputöö

Juhendaja:

Kerly Randlane, MPA

Tallinn 2018

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2018
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Jagamismajanduse regulatsiooni rakenduslikud probleemid transpordi valdkonna näitel</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: Problems Related to the Application of the Sharing Economy Regulation, on the Example of the Area of Transport</p> <p>Lõputöö on koostatud eesti keeles ja koosneb 48 leheküljest. Lõputöö koostamisel on kasutatud 48 allikat.</p> <p>Töö uurimisprobleem seisneb selles, et Eesti õigussüsteem ei reguleeri piisaval määral kaasaegset jagamismajandust. Reguleerimatus soodustab mõnes valdkonnas ebaausat konkurentsi, kuna olemasolevad seadused ei loo piisavalt võimalusi jagamisplatvormide ja nende vahendusel teenust osutatavate isikute kontrollimiseks. Selle tulemusena jääb riigil saamata arvestatav osa maksutulust. Seega on oluline välja selgitada, kuidas integreerida jagamisplatvormid Eesti õigussüsteemi ja majandusse.</p> <p>Lõputöö eesmärk on selgitada välja jagamismajanduse regulatsiooni rakenduslikud probleemid transpordi valdkonna näitel. Töö eesmärgi saavutamiseks püstitati neli uurimisülesannet, mille lahendamiseks kasutati kvalitatiivset uurimismeetodit.</p> <p>Töö teoreetilises osas anti ülevaade jagamismajanduse ja sõidujagamise mõistetest ja olemusest. Analüüsi osas selgitati välja jagamismajanduse probleemid ning analüüsiti sõidujagamise regulatsiooni rakenduslikke puudusi.</p> <p>Lõputöö kirjutamisel jõuti järeldusele, et sõidujagamise platvormidega koostöö sõlmimine ei ole olnud piisavalt tulemuslik, kuna Taxify näitel andis 2017. aastal kõigest 1.76% eraisikust autojuhtidest nõusoleku Taxifyle nende füüsilisest isikust tuludeklaratsioonide eeltäitmiseks. Samuti leiti, et käesoleva aasta jaanuaris jõustunud ettevõtlustulu lihtsustatud maksustamise seadus ei ole selliste ärimudelite reguleerimiseks parim lahendus, kuna pankadel ei ole huvi taoliste teenuste väljaarendamiseks ning ettevõtluskonto kasutamisel ei ole eeliseid võrreldes äriühingu nimel või füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsedes. Lisaks leiti, et täpsemaid definitsioone vajavad äritegevust kirjeldavad mõisted nagu juhuslik ja püsiv tegevus. Ühe võimalusena käsitleti tulu piirmäära seadusega kehtestamist, et oleks üheselt mõistetav, mis hetkest tekib isikul ettevõtjana registreerimiskohustus.</p>	
<p>Võtmesõnad: jagamismajandus, koostöömajandus, ühistarbimine, sõidujagamise platvorm</p>	
<p>Võõrkeelsed võtmesõnad: peer-to-peer economy, mesh, collaborative economy, collaborative consumption, ondemand economy, access economy, sharing economy</p>	
<p>Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu</p>	
<p>Töö autor: Sten-Eric Sibul</p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.</p>	
<p>Allkiri:</p>	
<p>Vastab lõputöö nõuetele</p>	
Juhendaja: Kerly Randlane	Allkiri:
<p>Kaitsmisele lubatud</p>	
Kolledži direktor: Kerly Randlane	Allkiri:

# SISUKORD

SISSEJUHATUS .....	4
1. JAGAMISMAJANDUSE OLEMUS.....	7
1.1. Jagamismajanduse mõiste ja olemus .....	7
1.2. Sõidujagamise olemus .....	16
2. JAGAMISMAJANDUSE VÕIMALUSED JA VÄLJAKUTSED.....	24
2.1. Jagamismajandusega seotud probleemid .....	24
2.2. Sõidujagamisteenuse õiguslik reguleerimine.....	30
KOKKUVÕTE .....	39
SUMMARY .....	43
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU .....	44

## SISSEJUHATUS

Jagamismajandus on kiiresti arenev valdkond, mis on tekitanud kõneainet Euroopa ettevõtlusturul juba aastaid, kuid toimivat regulatsiooni otsivad Euroopa Liidu liikmesriigid veel tänaseni. Lähenemisviis uutele ärimudelitele on killustatud, mis tekitab ebakindlust nii traditsiooniliste ettevõtjate, uute teenuste pakkujate kui ka tarbijate seas. Lisaks võib valdkonna reguleerimatus pidurdada innovatsiooni, töökohtade loomist ja majanduskasvu, kuid samas on ka oht, et valdkond reguleeritakse üle. Jagamismajandusest sai populaarne käibetermin 2012. aastal, mil meediasse jõudsid selle esimesed edulood Airbnb ja Uber, mille vahendusel on võimalik inimeselt inimesele vastavalt majutus- ja transporditeenust pakkuda. Mõlema ettevõtte väärtus on hetkel üle 30 miljardi dollari ning nende teenuseid kasutatakse rohkem kui 70-s riigis.

Lõputöö teema valik on tingitud autori huvist innovaatiliste ja keskkonnasäästlike ärimudelite, nagu jagamismajanduse platvormide, vastu. Lisaks lähtus autor teema valikul seosest õpitava eriala ning lõputöö teema vahel, mistõttu käsitletakse töös jagamismajanduse reguleerimist peamiselt maksunduse aspektist.

Käsitletav teema on aktuaalne, kuna järjest enam väärtustatakse keskkonnasäästlikku elustiili ning jagamismajandus on üks valdkondadest, mis aitab muuta tarbimist oluliselt efektiivsemaks. Kaasaegse jagamismajanduse populaarsuse kasvuga on esile kerkinud ka mitmed probleemid nagu näiteks jagamisprotsessides osalevate osapoolte defineerimine ning nende tulu maksustamine. Valdkonna reguleerimiseks koostati Euroopa Komisjonis 2016. aastal „Euroopa jagamismajanduse kava“, milles antakse Euroopa Liidu liikmesriikidele suuniseid jagamismajanduse siseriiklikuks reguleerimiseks. Eestis alustati jagamismajanduse reguleerimist transpordi valdkonnast. 2017. aasta novembris jõustus uus ühistranspordiseaduse redaktsioon, millega alustati sõidujagamise platvormide vahendusel teenust osutavate autojuhtide reguleerimist.

Töö on uudne, kuna Eestis ei ole autorile teadaolevalt antud teemat maksustamise aspektist lähtudes diplomitöodes veel uuritud. Viimaste aastate jooksul on valminud mõned jagamismajandust käsitlevat lõputööd, kuid enamasti uuritakse neis erinevate mõistete sisustamist. Näiteks kirjutas Robi Virrit 2017. aastal Sisekaitseakadeemias lõputöö teemal „Ettevõtluse mõiste tõlgendamine jagamismajanduses“. Konkreetnes lõputöös käsitletakse

peamiselt transpordi valdkonda, kuna sellele ennustatakse kõige kiiremat kasvu jagamismajanduse alavaldkondadest.

Uurimisprobleem seisneb selles, et Eesti õigussüsteem ei reguleeri piisaval määral kaasaegset jagamismajandust. Reguleerimatus soodustab mõnes valdkonnas, nagu näiteks majutuses või transpordis, ebaausat konkurentsi (deklareeritakse või jäetakse deklareerimata osa tulust), kuna olemasolevad seadused ei loo piisavalt võimalusi jagamisplatvormide ja nende vahendusel teenust osutavate isikute kontrollimiseks. Selle tulemusena jääb riigil saamata arvestatav osa maksutulu. Seega on oluline välja selgitada, kuidas integreerida jagamisplatvormid Eesti õigussüsteemi ja majandusse.

Lõputöö eesmärk on selgitada välja jagamismajanduse regulatsiooni rakenduslikud probleemid transpordi valdkonna näitel.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud neli uurimisülesannet:

1. Anda ülevaade jagamismajanduse mõistest ja olemusest.
2. Anda ülevaade sõidujagamise olemusest.
3. Analüüsida jagamismajandusega seotud probleeme.
4. Analüüsida sõidujagamisteenuse regulatsiooni rakenduslikke probleeme.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks kasutatakse kvalitatiivset uurimismetoodikat. Analüüsitavad andmed, milleks on teadusartiklid, juhendid, seadused kui ka muud lõputöö teemat käsitlevad uuringud ja artiklid, pärinevad enamjaolt Internetist leitavatest allikatest. Andmete otsimisel kasutatakse Interneti, kuna see võimaldab kergelt ligipääsu mitmesugustele materjalidele, mistõttu on võimalik käsitleda ka tundlikke teemasid, mida jagamismajanduse ettevõtete juhid ei ole alati nõus kommenteerima. Materjali otsimisel kasutatakse põhiliselt märksõnu jagamismajandus, ühistarbimine ning nende inglisekeelseid vasteid *sharing economy* ja *collaborative consumption*. Valitud uurimismetoodika aitab efektiivselt saavutada lõputöö eesmärki, kuna Internetist leitavad materjalid on asjakohased ja piisavad, et selgitada välja jagamismajanduse transpordi valdkonna regulatsiooni rakenduslikud puudused.

Lõputöö koosneb kahest peatükist. Esimese peatüki esimeses alapeatükis antakse ülevaade jagamismajanduse mõistest ja selle olemusest. Esimese peatüki teises alapeatükis antakse ülevaade sõidujagamise olemusest ning selle panusest transpordi valdkonda.

Teise peatüki esimeses alapeatükis analüüsitakse teoreetiliste materjalide põhjal jagamismajandusega seotud probleeme. Teise peatüki teises alapeatükis analüüsitakse jagamismajanduse regulatsiooni rakenduslikke probleeme transpordi valdkonna näitel, kasutades selleks peamiselt teadusartikleid, õigusakte ning ekspertarvamusi.

Lõputöö koostamisel on kasutatud eesti- ja ingliskeelset erialakirjandust, teadusartikleid, uurimusi, õigusakte, ekspertarvamusi ning muid relevantseid allikaid.

# 1. JAGAMISMAJANDUSE OLEMUS

## 1.1. Jagamismajanduse mõiste ja olemus

Jagamismajandus on valdkond, mis on saavutanud oma laialdasema tuntuse viimase aastakümne jooksul. Jagamismajanduse analüüsimisel on leitud, et sektori üheks keskseks probleemiks on ühese definitsiooni puudumine. Reguleerimine on aga kiiresti arenevas valdkonnas keeruline, kuna kokkulepitud definitsioonid ja reeglid aeguvad kiiresti. Samuti ei ole võimalik valdkonda selgelt piiritleda ega hinnata selle mõju ja mahte, mis omakorda muudab ka sobilike riiklike regulatsioonide ja toetusmeetmete väljatöötamise keerukaks. Vaatamata nimetatud probleemidele, on viimaste aastate jooksul nii mõneski Euroopa riigis k.a Eestis alustatud jagamisplatvormide reguleerimisega, kuna jagamismajandus võib anda suure panuse töökohtade loomisse ja majanduskasvu. Antud valdkonna mõistmiseks on lõputöö järgnevas alapeatükis kirjeldatud jagamismajanduse olemust, valdkonda käsitlevaid termineid ning nende määratlusi erinevate teadusväljaannete ja ekspertide poolt.

Jagamismajandus on rahvusvaheliselt üks kõige kiiremini arenevaid majandusvorme, mis on muutmas tavapärase majanduskeskkonna toimimist ja tähendust. Tegemist on võrdlemisi hiljuti arenenud fenomeniga, mis sai alguse 2000. aastate lõpus, kui asutati nüüdseks rahvusvahelisteks megaplatvormideks arenenud ettevõtted nagu Airbnb (2008), Taskrabit (2008) ja Uber (2009). Jagamismajanduse kogumahud on hetkel veel tavamajandusega võrreldes väiksed, kuid tegemist on väga kiirelt areneva sektoriga, mille kasvupotentsiaali hinnatakse seitse korda tavamajandusest suuremaks ning võimalikke tulevikumahte Euroopas kuni 572 miljardi euroni (Tehnopolis Group, 2016).

Jagamismajanduse domineerivad sektorid omasid 2015. aastal ülemaailmselt umbes 103 miljardi euro suurust turuosa, millest 28 miljardit ELis (Rõa, 2017). Samas Hiina jagamismajanduse arengukava kohaselt oli 2016. aastal jagamismajanduse kogukäive juba 532 miljardit USD-d (Yiqing, 2018). Samal aastal Time ajakirja poolt korraldatud küsitlusest selgus, et 42% ameeriklastest on tarbinud jagamismajanduses teenuseid ning 22% inimestest on teenust osutanud (Cusumano, 2018, p. 27).

Eestis hakkasid jagamismajanduse platvormid levima muu maailmaga ligikaudu samal ajal ning sarnaselt teiste riikidega on Eesti jagamismajanduse ettevõtted noored – enamik neist on asutatud aastatel 2011-2016. 2016. aasta sügisel tegutses Eesti turul Tehnopolis Groupi

aruande kohaselt 48 jagamismajanduse platvormi ning see arv on pidevas kasvus. Kõige rohkem oli 2016. aastal Eestis finantsvaldkonna platvorme (15), millele järgnes arvuliselt majutuse ja reisikorralduse valdkond (ligikaudu 13 platvormi), samas kui isiku- ja äriteenuste platvorme oli 11 ning transpordi valdkonna platvorme 7. Kõikide Eestis tegutsevate jagamismajanduse platvormide käive 2015. aastal oli hinnanguliselt kokku veidi üle 6,5 miljoni euro. (Tehnopolis Group, 2016)

Kui jagamismajanduse platvormide enda töötajate arv moodustab hinnanguliselt 0,015% Eesti hõivatutest, siis kordades suurem on nende inimeste arv, kellele jagamismajanduse platvormid pakuvad täiendava sissetuleku teenimise võimalusi (Rõa, 2017). Swedbanki Rahaasjade Teabekeskuse tellimusel tehtud uuringu kohaselt teenis 2016. aastal lisatulu peaaegu iga teine eestimaalane. 1010 küsitletud elaniku hulgast teenis põhisissetulekule lisaks täiendavat tulu 42% elanikest. Populaarsemad lisaraha teenimise viisid olid Eestis, Lätis ja Leedus vabakutselisena erinevate teenuste osutamine nagu näiteks veebilehtede kujundamine, tekstide tõlkimine, muusika esitamine, pildistamine, koristamine, remonditööd ja laste hoidmine. Kõige levinumad põhjused lisaraha teenimiseks olid kõigis kolmes riigis sarnased: vajadus suurema sissetuleku järele, soov muuta tööaega ja -kohta paindlikumaks ning vajadus eneseteostamise järele. Eestis ja Lätis pühendati lisatulu teenimisele valdavalt kuni viis tundi nädalas ning eestlaste igakuine lisatulu jäi enamasti vahemikku 50-200 eurot. (Swedbanki Rahaasjade Teabekeskus, 2017)

Eestis tegutsevate jagamismajanduse platvormide ärimudelite paremaks mõistmiseks tuleks vaadata, milline on olukord valdkondade tasandil. Transpordi valdkonnas on Eestis tuntuimad platvormid Uber ja Taxify ning autorenditeenust vahendav Autolevi. Antud platvormidel osutatakse teenust inimeselt inimesele. Majutuse puhul domineerivad Eesti turul välismaise päritoluga vahendusplatvormid, millest tuntuimad on Airbnb ja veebikeskkond Booking.com. Sarnaselt sõidujagamise platvormidele on algselt ka need loodud inimeselt inimesele teenuse pakkumiseks. Nagu eelpool mainitud, on finantsvaldkond olnud Eestis viimastel aastatel üks kiiremini arenevaid jagamismajanduse alavaldkondi. Lühikese aja jooksul on tekkinud mitmeid ühisrahatasplatvorme kinnisvarasse või ettevõtlusesse investeerimiseks – näiteks Crowdfunder, FundRazr või EstateGuru. Peamiselt kasutatakse selles valdkonnas inimeselt äri ärimudelit. Teise olulise valdkonnana on tekkinud väikelaenuurug inimeselt inimesele, näiteks Mintor, Omaraha või Bondora. (Tehnopolis Group, 2016)



Isiku- ja äriteenuste valdkonnas on Eestis hetkel aktiivselt tegutsemas näiteks Wolt ja GoWorkaBit, millest esimese puhul on tegemist inimeselt inimesele toidu kojuveoga ning teise puhul töövahendust pakkuva veebikeskkonnaga. Peamiselt ongi selles alavaldkonnas vahendatav ressurss vaba aeg ja inimeste oskused. Hetkel vähem populaarne valdkond jagamismajanduses on haridus, kus tegutseb Eestis kaks tuntud jagamismajanduse ettevõtet, milleks on Annaabi ja Tebo, mis mõlemad tegelevad õppematerjali vahendamisega. Mõlemad veebiplatvormid järgivad inimeselt inimesele ärimudelit. (Tehnopolis Group, 2016)

Kaasaegse jagamismajanduse arengut on toetanud mitmed tegurid, millest kõige olulisemad on olnud kiire tehnoloogia areng ning tarbijakäitumise muutumine (Tehnopolis Group, 2016). Kui kapitalistliku maailmavaate järgi lõi väärtust indiviid, siis infotehnoloogide mõte oli, et väärtust võiks luua läbi loovuse ja koostöö (Henwood, 2015, p. 13). Lisaks uutele käitumismustritele on kõrgtehnoloogilised andmesidevõrgud, interneti kättesaadavuse kasv ning nutiseadmete lai levik toetanud kaasaegse jagamismajanduse teket kolmel viisil: esiteks, tehnoloogia areng on võimaldanud kokku viia tarbija ja pakkujad ning soodustanud turu tekkimist väga suurel skaalal; teiseks inimeselt inimesele veebiplatvormid on muutnud tehingute tegemise lihtsaks ja mugavaks; kolmandaks, veebipõhised reitingusüsteemid ning infovahetus on soodustanud usalduse ning kogukonnatunde tekkimist inimeste vahel, kes pole kunagi kohtunud. Seega on tehnoloogia andnud jagamismajandusele ennenägematu ulatusega kättesaadavuse, mis varasemalt oli mõeldamatu. (Tehnopolis Group, 2016)

Jagamismajandus ei saanud fenomeniks mitte ainult tänu infotehnoloogilistele lahendustele, vaid selles oli oluline osa ka majanduskriisil, mis lõi võimaluse investeerimiseks jagamismajanduse idufirmadesse (Privitera, 2016, p. 92). Kui 20. sajandil olid tarbijad pigem passiivsed turu osalised, kus võim, usaldus ja ligipääsetavus turule oli tagatud institutsioonide poolt, siis kaasaegsetes ärimudelites on usaldus, võim ja ligipääsetavus tagatud kogukonna poolt, kus varem passiivsed tarbijad võivad nüüd olla nii sisu loojad, tarbijad, finantseerijad, tootjad kui ka pakkujad (Collaborative Lab, 2013).

Majandusgeograafia professor Donatella Privitera on kirjeldanud jagamismajandust loosungina, mida kasutatakse erinevate praktikate ja ühistarbimise defineerimisel. Ta leiab, et uute ideede leviku ja tehnoloogiate arenguga on kasutajaid hakanud motiveerima majandus, keskkond ning sotsiaalsed faktorid. Privitera kohaselt, sarnaselt eeltoodule, on

jagamisest saanud fenomen tänu kahele aspektile: esiteks on saanud see võimalikuks tänu platvormide laialdasele levikule ning teine põhjus on idee jagamisest, mis on tekkinud majanduskriisi tagajärgedest. (Privitera, 2016, p. 92)

Kaasaegne jagamismajandus on saanud võimalikuks ka tänu inimeste teadlikkuse kasvule. 21. sajandi kestel on olnud üheks rahvusvaheliselt oluliseks teemaks inimkonna poolt tekitatud kliimasoojenemine. Leitakse, et üheks suurimaks kliimasoojenemist põhjustavaks teguriks on autode ja tööstuste poolt õhku paisatavad heitgaasid ja kemikaalid. Sellest tulenevalt on räägitud jagamismajanduse positiivsest mõjust keskkonnale, kuna antud valdkond soodustab efektiivsemat tarbimist ning seeläbi vähendatakse loodusele tekitatud kahju (Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee, 2014). Sõidujagamise rakendused nagu Uber ja Taxify on mõned näited jagamismajanduse platvormidest, mis loovad võimaluse isiklike autode efektiivsemaks kasutamiseks. Antud rakenduste esialgne idee seisnes selles, et inivid, kes tahab sõita punktist A punkti B kaasab oma sõitu ka teised sarnaste huvidega inimesed, kes sõidu lõppedes maksavad auto omanikule tasu.

Suure tõenäosusega on jagamismajandusel märkimisväärne roll ka sotsiaalse keskkonna arengule, kuna ühistarbimine kasvatab jagamisprotsessides osalejate usaldust kaaskodanike vastu. Veel enam annab kallite toodete jagamine ka madalama sissetulekuga inimestele võimaluse kõrgekvaliteetseid tooteid tarbida (Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee, 2014). Batalleriga sarnasel seisukohal on ka Privitera, kes leidis, et mõne sellise algatuste esialgne eesmärk ei pruugi olla kasumi teenimine, vaid pigem keskendutakse kogukonna jätkusuutlikkusele (Privitera, 2016, p. 92).

Ratsionaalsel tarbimisel on positiivne mõju ka turutõrgete korrigeerimisele. Kui üldjuhul sekkub ebaterve turu reguleerimisse valitsus, luues või toetades organisatsioone, mis pakuvad ühishüvesid nagu näiteks jäätmekäitlust siis jagamismajanduse kasvuga saavad traditsioonilised ettevõtted omale liitlased, kes aitavad võidelda jäätmete ebaratsionaalse ümbertöötlemise või kasutuskõlblike toodete hävitamise vastu (Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee, 2014). Sellised ettevõtted on näiteks Rent-a-toy või Freecycle, kus saab vastavalt anda tasuta ära asju või mänguasju rentida. Mõned allikad toovad jagamismajanduse näitena ka Ebay-d, mis esialgselt loodi küll inimeselt inimesele kaupade vahetamiseks, kuid millest tänaseks on kasvanud ülipopulaarne müügikeskkond. Lisaks taaskasutusele on jagamismajandusest abi ka puudulikule konkurentsile, kuna

jagamismajanduslike protsesside tulemusena lisanduvad turule uued teenusepakkujad, mistõttu suureneb konkurents, mis omakorda viib alla kaupade ja teenuste hinnad.

Lisaks eeltoodule on jagamismajandus oluline ka andmete kogumisel ja käitumismustrite analüüsimisel. Kui linnavalitsused või muud avalikud asutused teevad tihti oma otsuseid lähtudes statistikast ja analüüsides, siis jagamismajandus esindab uut märkimisväärset ressursi, mis mitte ainult ei anna informatsiooni inimeste käitumis- ja tarbimisharjumuste kohta, vaid aitab kaasa ka linnade väljakutsete tuvastamisele. (Davidson & Infranca, 2016, pp. 219-220) Üheks selliseks väljakutseks on vajadus odavamate elamis- või ööbimispindade järele, mida ilmestavad jagamismajanduse rakendused nagu Airbnb ja CouchSurfing. Lühidalt pakuvad antud rakenduste vahendusel eraisikud oma alakasutuses olevat kinnisvara teistele kasutamiseks, võttes selle eest tasu. Lisaks sellele, et Airbnb-s pakutavate üüripindade hinnad on odavad, on tänapäevases globaalses ühiskonnas inimeste jaoks oluline tarbida teenust tihti ettearvamatult ja võib-olla ka kohas, kus majutusettevõtteid ei eksisteeri.

Järgnevalt toob autor välja jagamismajandust puudutavad terminid ning kuna Eestis on teadustöodes jagamismajanduse teemat käsitletud üpris vähe, siis lähtutakse terminitega tutvumisel ja tõlkimisel ennekõike võõrkeelsetest allikatest. Võõrkeelsetes teadustöodes leiab *sharing economy* mõistele väga mitmeid sünonüüme nagu *peer-to-peer economy*, *mesh*, *collaborative economy*, *collaborative consumption*, *ondemand economy*, *access economy*. Neist enim levinud on *sharing economy*, *collaborative economy* ja *collaborative consumption*, mida erinevate internetiväljaannete põhjal on tõlgitud eesti keelde vastavalt jagamis- ja koostöömajandus, ning *collaborative consumption*-it ühistarbimiseks.

Mõistet ühistarbimine kasutasid esmakordselt Felson ja Spaeth 1978. aastal, nimetades ühistarbimist nähtuseks, kus üks või enam inimest tarbivad kaupu või teenuseid koos teiste isikutega. Näidetena töid Felson ja Spaeth igapäevaseid tegevusi nagu einestamist lähedastega, kellelegi külla sõitmist või ühise pesumasinaga pesu pesemist. (Felson & Spaeth, 1978, p. 1)

Uue lähenemise kohaselt keskenduti tarbijatele, ning *collaborative consumption*-it nimetati ka koostööl põhinevaks tarbimiseks. 2010. aastal Harvard Business Review poolt avaldatud artiklis kirjutasid jagamismajanduse ekspert Rachel Botsman ning riskikapitalist Roo Rogers, et koostööl põhinev tarbimine annab tarbijale toote omanikuga sarnased õigused, sealjuures säästes keskkonda ning üksikisiku kulusid. (Henwood, 2015, p. 13)

Ameerika majandusteadlase Russell W. Belki arvates on Felsoni ja Spaethi definitsioon liiga lai ning ei keskendu ressursside omandamisele ja levitamisele. Ta selgitab, et selline lähenemine põhineb koordineeritud tarbimisel, kuna olukorras, kus kaks inimest joovad õlut, maksavad mõlemad selle eest eraldi. Jagamismajanduslik ilming tekib siis, kui üks inimene ostab grupile tarbimiseks sellise koguse ja hinnaga õlut, mida keegi selles grupis üksinda ei ostaks. Seetõttu on Belki arvates kõige lähedasem definitsioon jagamismajandusele olukord, kus inimesed jagavad ressursse tasu või mõne muu kompensatsiooni eest. (Belk, 2014, p. 10)

Autori arvates on Felsoni ja Spaethi näide küll asjakohane, kuid liiga üldine, et sobida kaasaegse jagamismajanduse defineerimiseks. Felsoni ja Spaethi kohasel on ühistarbimises olemas sarnaste huvidega inimesed ning oma vajaduste või huvide rahuldamiseks tehakse koostööd. Seevastu Belki seisukohta analüüsid on initsiaatori ehk kauba, teenuse või ressursi jagaja eesmärk saada tasu ning teiste osapoolte eesmärk on võtta osa kauba, teenuse või ressursi tarbimisest. Seega võib väita, et Felsoni ja Spaethi näite puhul on tegemist tavapärase koostöö põhineva tarbimisega ja selliseid tegevusi ei ole vaja reguleerida. Samas Belki näites on ühe isiku huvi kulude jagamise vastu suurem, kui teistel, st ühe isiku huvi on jagada ja teiste huvi tarbida. Lisaks sellele makstakse Belki näites vara omanikule või teenuse organiseerijale tasu.

Felsoni ja Spaethi ning Belki teooriate sümbioosi toetab ka Poola ökonomist Karolina Beaumont, kes kirjutas oma 2015. aastal avaldatud artiklis, *The Collaborative Economy in Poland and Europe: A Tool for Boosting Female*, et jagamismajanduses on kaks ärimudelit: üks, mille eesmärk on teenida kasumit ning teine mittetulundusliku eesmärgiga ärimudel. Beaumont toob kasumi eesmärgil tegelevate valdkondadena välja sõidujagamise, majutuse, toitlustuse ning nimetab neid alternatiivseteks ärimudeliteks, samas kui kodude, riiete või teenuste vahetamise on ressursside vahetamine mittetulunduslikul eesmärgil. Lisaks sellele jagab Beaumont jagamismajanduse kuute erinevasse valdkonda: kaupade taaskasutus, varade jätkusuutlikkuse tagamine, teenuste vahetamine, tootliku vara jagamine, teadmiste jagamine ning ühisrahastus. Tabelis 1 on välja toodud Beaumonti klassifikatsioon kasumi ja mittetulunduslikul eesmärgil tegelevatest ettevõtetest valdkondade kaupa. (Beaumont, 2015, p. 7-8) Tabelist nähtub, et Beaumonti arvates tegutsevad kasumi eesmärgil näiteks Ebay, Uber ja Airbnb, samas CouchSurfing, Wikipedia ja Youtube tegutsevad mittetulunduslikel eesmärkidel.

Tabel 1. Kategooriad ja näited jagamismajanduse ettevõtetest (Beaumont, 2015; autori koostatud)

	Jagamismajanduslik tegevus	Karakteristikud	Ettevõtted
Kasumi eesmärgiga jagamismajandus	Kaupade ost-müük-vahetus	Inimeselt inimesele müük või ebavajalike asjade edasimüük	Ebay, Craigslist, Gumtree, Allegro, Etsy, Poshmark, toidujagamisturud
	Kestvate varade jagamine	Inimeselt inimesele rent (autode rent, jalgrataste rent, tööriistade rent ja majutuse pakkumine)	Snapgoods, RelayRides, Liquid, Zaarly, FashionHire
	Teenuste jagamine/osutamine	Inimeselt inimesele teenused (auto jagamine, koduloomade hoidmine)	Uber, BlaBla, Airbnb, Dog Vacay, TaskRabbit
Mittetulunduslik jagamismajandus	Teenuste ja kaupade vahetamine	Kohalike teenuste vahetamine	Kodude vahetamine, riiete vahetamine, Couchsurfing, kohalikud vahetamise süsteemid, Fon (wifi jagamise süsteem), NeighborGoods
	Teadmiste ja kultuuri jagamine	Platvormid, mis võimaldavad tasuta informatsiooni jagamist	Wikipedia, Coursera, Wikia, YouTube, Ted, Spotify
	Finantsi jagamine	Ühisrahastusplatvormid	Kickstarter, Polak Potrafi, Kokos, Lending Club, Kiva
	Produktiivsete varade jagamine	Tootmist soodustavad platvormid (töörühmad)	Skillshare

Autori arvates võib Youtube või Google-t mõista ärimudeli poolest hübriidide või jagamismajandusena, kuid maksustamise ja reguleerimise mõttes tuleks neid käsitleda tavapärase reklaamiettevõtetenähtena, kuna enamus nende ettevõtete tulust tuleb reklaamist, mis Google puhul oli 2015. aastal umbes 90% kogutulust. (Google, 2018).

Euroopas on jagamismajanduse teemal avaldanud korduvalt arvamust ka Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee liige Bernardo Hernández Bataller, öeldes 2014. aastal, et valdkond vajab selgemat määratlust. Samuti leidis komitee liige, et jagamismajandus võib luua töökohti nendes valdkondades, kus ettevõtjatel puudub huvi tegutsemiseks. Batalleri kohaselt on jagamismajandus majandustegevus, milles osalejad jagavad juurdepääsu

toodetele või teenustele, selle asemel, et hoida asju üksikisiku omandis. Lisaks on Bernardo Hernández Bataller väitnud, et inimesed ostavad tihti asju, mida nad ei kasuta kunagi sellises ulatuses, et selle hind tagasi teenida. (Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee, 2014) Lähtudes eeltoodust pakub jagamismajandus alternatiivi käesoleva sajandi hüper-tarbimisele, mis on tänaseks põhjustanud ulatuslikku kahju loodusele ning süvendanud globaalset ebavõrdsust, kus mõnes riigis surevad inimesed nälga, samas kui arenenud riikides võideldakse inimeste rasvumisest tingitud tervisehädadega.

Ameerika ettevõtja ja raamatu *The Mesh: Why Future of Business is Sharing* autori Lisa Gansky arvates on tulenevalt tehnoloogia arengust jagamismajandusel tänaseks veel mitmeid olulisi karakteristikuid, millest olulisim on, et kaupade kohta käiva informatsiooni ja liikumise jälgimine toimuks läbi kõrgtehnoloogiliste veebi- või mobiilipõhiste andmesidevõrkude (Gansky, 2010, p. 15). Kõrgtehnoloogiliste andmesidevõrkude olemasolu vajalikkust mainitakse ka Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee (edaspidi ka EMSK) poolt, mis soovitab ühistarbimise mõiste puhul lähtuda Botsmani ja Rogersi definitsioonist, mille kohaselt ühistarbimine on majandussüsteem, mis põhineb alakasutatud kaupade või teenuste otsesel jagamisel eraisikute vahel kas tasuta või tasu eest veebiplatvormide kaudu. See definitsioon on piisavalt lai, et hõlmata valdkondi nagu tarbimine või tootmine, kaasa arvatud rahastamismehhanismid (ühisrahastamine) ja teadmised ning võimaldada eristada nelja autonoomset sektorit: ühistarbimine, ühisharidus, ühisrahastamine ning ühistootmine. (Teder, 2016)

EMSK seisukoht kinnitab töös juba eelpool toodud, öeldes, et ühistarbimise peamine tunnus ei seisne kaupade omandi- või kaasomandiõiguse andmises, vaid jagatud kasutusel või kasutamisel. Lisaks on oluline, et oleks tagatud vahendamine eelkõige elektroonilise platvormi kaudu, mis viib brauseri või rakenduse abil kokku ühelt poolt varade omanikud ning teiselt poolt kasutajad. (Teder, 2016)

Eelpool toodud definitsioon võimaldab EMSK-i arvates eristada inimeselt inimesele ja ettevõtjalt inimesele ärimudeleid, kuna jagamismajanduse puhul võib leida näiteid süsteemidest, mis kuuluvad ühistarbimise alla, mille puhul edendab platvorm vastastikuseid suhteid ja mille ainus eesmärk on soodustada vastastikuseid kontakte, kuid ka näiteid muudest ettevõtjatest, mis jätavad mulje vastastikustel suhetel põhinevast platvormist, aga sekkuvad tehingutesse, võttes teenustasusid, täites maksete adressaadi rolli või pakkudes lisateenuseid. Neid ei saa enam käsitada ühistarbimise sidusrühmana, vaid

teenusepakkujana ettevõtjalt tarbijale suunatud mudeli raames, mida EMSK peab tavapäraseks äritegevuseks. (Teder, 2016)

Autor nõustub EMSK-i seisukohaga selles osas, et definitsioon peab olema piisavalt lai, mis võimaldaks eristada tulundusliku ja mittetulundusliku eesmärgiga tegevust. EMSK-i kohaselt võib leida näiteid süsteemidest, mis kuuluvad ühistarbimise alla ning näiteid muudest ettevõtetest, mis jätavad mulje ühistarbimisest. Mittetulundusliku ühistarbimise näitena võib tuua kuulutuse lisamise Facebooki, kus näiteks Tallinnasse juhusõitu planeeriv isik, saab mõne Facebooki grupi vahendusel endaga kaasreisijaid ühinema kutsuda. Samas, Taxify või Uberi puhul võib väita, et nende platvormide vahendusel osutatakse teenust tulu teenimise eesmärgiga, kuna autojuhtide ja reisijate huvid on erinevad. Autojuhi huvi on vähendada jooksvaid kulusid või teenida tulu ning reisija eesmärk reisida ühest kohast teise.

Euroopa jagamismajanduse tegevuskavas toodud jagamismajanduse definitsioon toetab küllaltki hästi juba töös toodud definitsioone. Selle kohaselt osutab jagamismajandus ärimudelitele, kus tegevust hõlbustavad koostööplatvormid, mis loovad avatud kauplemisvõimaluse selliste kaupade või teenuste ajutiseks kasutamiseks, mida tihti pakuvad eraisikud. Jagamismajandus hõlmab kolme liiki osalisi: 1) teenuseosutajaid, kes jagavad varasid, vahendeid, aega ja/või oskusi: need võivad olla aeg-ajalt teenuseid osutavad eraisikud või teenuseosutajad, kes tegutsevad oma kutseoskuste raames; 2) nende teenuste kasutajad; ja 3) vahendajad, kes ühendavad veebiplatvormi abil teenuseosutajad kasutajatega ning kes hõlbustavad nendevahelist suhtlust. Jagamismajanduse tehingud ei hõlma üldiselt omandiõiguse muutumist ning neid võidakse teha kasumi teenimise või mittetulunduslikul eesmärgil. (Euroopa Komisjon, 2016) Seega on oluline teha selgeks, millisel perioodil ja millised osapooled kaupade, teenuste ja ressursside jagamisel osalevad ning millise eesmärgiga seda tehakse.

Lisaks Euroopa Komisjoni jaotusele on Tehnopolis Group toonud oma jagamismajanduse lõpparuandes välja viis printsiipi, millest peaks jagamismajanduse käsitluses lähtuma. Nendeks printsiipideks on: 1) kaupade, teenuste või ressursside pakkumisel osalevad kolm osapoolt; 2) kaupadele, teenustele või ressurssidele võimaldatakse ajutist ligipääsu; 3) kaupade, teenuste või ressursside tarbimine toimib ilma omandivormi muutuseta; 4) jagatakse alakasutatud ressursse; 5) kaupade, teenuste või ressursside jagamine toimub kompensatsiooni eest. (Tehnopolis Group, 2016)

Jagamismajanduse osas on väga vastakaid arvamusi ja seisukohti. Ühed on need, kes kahelevad selle reguleerimatuse ja töäjõuseaduste rikkumise üle, ning teised on selle uue mudeli poolt, öeldes, et tegemist on uuendusliku ja tarbimist muutva lahendusega. Sellest tulenevalt on Leaphart kirjeldanud oma artiklis jagamisplatvorme tsitaadiga: „Arvestades jagamisplatvormide kasvu, on need majandust häirivad jõud“ (Leaphart, 2016, p. 191).

Kokkuvõtvalt on jagamismajandus rahvusvaheliselt üks kõige kiiremini arenevaid majandusvorme, mis omas 2015. aastal ülemaailmselt umbes 103 miljardi suurust turuosa, millest 28 miljardit EL-is. Jagamismajanduse arengul ning defineerimisel on olnud kande roll kiirel tehnoloogia arengul, mis on esiteks viinud selle massideni ning teisalt on muutnud käsitletava majandusmudeli oluliselt komplektsemaks. Ühistarbimisest on saanud erinevate toodete ja kaupade pakkumine kogukonnas, kus see toimub läbi kõrgtehnoloogiliste lahenduste. Jagamismajanduses nähakse positiivset mõju nii loodusele kui ka inimkonnale tervikuna, kuna ratsionaalsem tarbimine aitab korrigeerida turutõrkeid ning võimaldab rohkematel inimestel kõrgkvaliteetseid tooteid ja teenuseid tarbida. Valdkonna reguleerimatuse tõttu on leitud, et jagamismajandusel on ka negatiivseid külgi. Selleks, et valdkonda õiguslikult reguleerida, on esmalt vajalik sisustada olulisemad jagamismajanduse terminid. Terminite defineerimine on osutunud aga keeruliseks, kuna jagamismajandus on pidevas arengus ja muutuses. Konkreetsetes töös lähtutakse edaspidi jagamismajanduse käsitluses Euroopa Komisjoni jagamismajanduse definitsioonist, mille kohaselt osalevad jagamisplatvormide puhul jagamismajanduses kolm osapoolt, kaupadele, teenustele või ressurssidele võimaldatakse ajutist ligipääsu, tarbimine toimub ilma omandivormi muutuseta ning alakasutuses olevaid ressursse jagatakse tasuta eest. Euroopa Komisjoni definitsiooni toetavad ka muud käesolevas peatükis toodud kaasaegsed jagamismajanduse käsitlused ning see on Euroopa ja Eesti mõistes üks olulisemaid suuniseid, millest lähtuda.

## **1.2. Sõidujagamise olemus**

Transport, äriteenused, majutus, isikuteenused, haridus, turism, kinnisvara rent, kaubandus ning rahandus on mõned näited valdkondadest, kus jagamismajandus on tänaseks küllaltki laialt levinud. Igal alavaldkonnal on erinev ärimudel, mistõttu on ka tulu teenimine mõneti erinev. Kui näiteks finantsvaldkonna platvormide komisjonitasud on 0,5-2%, siis transpordi valdkonnas võivad need ulatuda kuni 20%. Seega on mõistlik vaadelda



jagamismajandust mitte ühtse tervikuna, vaid alavaldkondade kaupa. Antud alapeatükis antakse ülevaade sõidujagamise olemusest.

Maailma majanduse kiire kasv on toonud käesoleval aastakümnel taaskord päevakorda globaalsed probleemid nagu energiakriis ning keskkonna saastatus. Probleemi lahendamiseks, on mitmed linnad hakanud arendama oma avalikku transporti loodussõbralikumaks. Ühistranspordi arendamisel on tahaplaanile jäänud aga taksondus, mis moodustab kogu linnades olevast liiklusest küll 30%, kuid transpordiks valivad takso vähem kui 1% inimestest (Xu & Wang, 2013, p. 103). Tänu säästliku mõtteviisi levikule on ettevõtjad leidnud niši ning toonud turule sõidujagamise platvormid, mille vahendusel saavad eraisikud pakkuda taksoveole sarnast teenust.

Dictionary.com lehel defineeritakse sõidujagamist teenusena, kus isik võib tellida sõidu kasutades nutitelefonil rakendust (Random House Dictionary, 2017). Transpordi Jätkusuutlikkuse Teaduskeskuse teadlane Susan A. Shaheen defineeris 2014. aastal sõidujagamist teenusena, kus mobiilirakendus lubab möödumatel ühineda autojuhtidega, makstes neile sõidu eest tasu (Shaheen, 2014). Shaheeni teooriat toetab ka Randolph W. Hall ja Amer Qureshi, kelle kohaselt on sõidujagamine protsess, kus inividid leiavad sõiduks vajaliku transpordi spontaanselt (Hall & Qureshi, 1997, p. 308). Eestis on sõidujagamisteenust nimetatud ka kokkuleppeveoks ning taksoveoks, mille tellimine ja hinna arvestamine toimub infoühiskonna teenuse vahendusel (Autoettevõtete Liit, 2017; Ühistranspordiseadus, 2018).

Eelmises alapeatükis toodud Euroopa Komisjoni jagamismajanduse kriteeriumite kohaselt on sõidujagamise platvormidel olemas kõik jagamismajandusele vastavad tunnused, alustades sellest, et teenuste pakkumisel osalevad kolm osapoolt – Uberi näitel on teenuse osutajad autojuhid, platvorm Uber ning tarbijad on transporti otsivad isikud. Ressurssidele võimaldatakse ajutist ligipääsu ning ressursside tarbimine toimub omandivormi muutuseta – ressurss on sõidujagamisteenuse puhul auto, millega osutatakse teenust ilma, et selle omanik vahetuks. Neljanda printsiibi kohaselt jagatakse alakasutatud ressursse, mis eraisiku näitel on kohane, kuna üldjuhul sõidetakse isiklikus tarbes olevate sõiduautodega sedavõrd vähe, et otstarbekam on jooksvate kulude vähendamiseks jagada oma autot, kas pereliikmetega või jagamisplatvormide vahendusel võõrastega.

Sarnaselt jagamismajanduse defineerimisele, on ka sõidujagamise defineerimisel vastakaid arvamusi. Mõnede arvates on sõidujagamise platvormide puhul tegemist tavapärase

äritegevusega. Edaspidi käsitletakse töös sõidujagamise platvorme siiski jagamismajanduse haruna, kuna sõidujagamise platvormide karakteristikud vastavad nii Euroopa Komisjoni kui ka Tehnopolis Groupi poolt toodud definitsioonidele ja printsiipidele. Lisaks sellele toetab sõidujagamise platvormide käsitlemist jagamismajandusena asjaolu, et sektori mahtude hindamisel võetakse arvesse ka sõidujagamise platvorme. Maksustamise aspektist lähtudes tuleks eelmise alapeatüki põhjal ennekõike eristada tulunduslikel eesmärkidel pakutav teenus mittetulunduslikul eesmärgil osutatavast teenusest.

Sõidujagamise platvormide edulugu ei saanud võimalikuks ainult tänu heale äriideele või tehnoloogilistele lahendustele. O'Neilli kohaselt ei ole tänapäevases infoühiskonnas enam probleemiks oma toote või teenuse turule toomine, vaid toote või teenuse edukas müük. Kui varasemalt oli ettevõtjatel raskusi investorite või algkapitali leidmisega, siis kaasaegses globaliseerunud maailmas on oma idee viimine investoriteni märksa lihtsam. Turunduslik pool on esmapilgul muutunud samuti kergemaks, kuid kui võtta arvesse kõike seda informatsiooni, mis ainuüksi läbi sotsiaalmeedia liigub, on raske eristada ning oma idee või toode maha müüa. (O'Neill, 2017, p. 3)

Jagamismajandusplatvormide edu taga on lisaks edukale turundamisele ka mitmete oluliste probleemide samaaegne lahendamine. Kuna äriidee peab teatavasti lahendama mõne tarbija probleemi, siis jagamismajandusplatvormid lahendavad mitmeid probleeme üheaegselt. Sõidujagamisplatvormid on muutnud tänu madalamale hinnale ning kergele ligipääsetavusele taksoteenuse kättesaadavamaks. Lisaks aitavad sõidujagamisplatvormid säästa keskkonda, kuna platvorm viib kokku lähima autojuhi ja reisija. Seega on edukus jagamisplatvormidesse justkui sisse kodeeritud.

Uber on klassikaline näide ühistarbimisest jagamismajanduse transpordi valdkonnas ning seda veab väga tugev tarbijate nõudlus, mida pole peaaegu, et võimalik regulatiivselt keelustada. Mobiilirakendustel põhinev majandus on tekkinud äärmiselt kiirelt. Apple tuli oma tarkvarapoe App Store-iga välja 2008.aastal ning alles 6 aastat tagasi poleks iPhone'il olnud piisavalt võimast akut Uberi-suguse teenuse toimimise jaoks. 2016. aastal toimus Riigikogu majanduskomisjoni kohaselt üle 60% internetiliiklusest mobiili vahendusel ning pool sellest läbi rakenduste. (Riigikogu majanduskomisjon, 2016) Sellest tulenevalt on valitsused seadnud eesmärgiks pigem valdkonna reguleerimise kui selle keelamise.

2009. aastal tulid turule Travis Kalanick ja Garret Camp ettevõttega Uber, kuna nad ei suutnud leida pakases Pariisis omale taksot. Selle äriidee toonane loosung oli: „Mõelge kui hea oleks, kui saaks tellida takso vaid mõne telefoniekraani puudutusega.“ (O'Neill, 2017, p. 4) Uber sellisena nagu ta täna on, sai alguse 2010. aastal San Franciscost, kuna just seal oli Uberi loojate hinnangul kõige raskem leida vaba taksot, kuna taksosid oli lihtsalt niivõrd vähe (Henwood, 2015, p. 13). Ei tulnud kaua oodata, kui Uberit tabas linnavalitsuse ja taksojuhtide pahameel, kuna nende meelest osutati litsentseerimata taksoteenust. Kalanick sai aga vastasseisust inspiratsiooni juurde ning alustas teenuse kiiret laiendamist muudesse linnadesse k.a Eestisse, kogedes sarnaselt nii pahameelt kui ka toetust (Henwood, 2015, p. 14). UberEstimate kohaselt toimis Uber 2017. aastal üle 586-s linnas ning selle väärtust hinnati ligi 70-le miljardile dollarile (UberEstimate, 2017). Lõputöö koostamise hetkel pakkus Uber teenust 633-s linnas ning erinevate meediaväljaannete põhjal hinnati ettevõtte väärtuseks umbes 72 miljardit dollarit.

Uberi kasutamine on tänapäevase nutiajastu inimese jaoks küllaltki lihtne. Nii-öelda sõitude jagamine toimub läbi mobiilirakenduse, mis tuleb laadida Uberi veebilehelt või Google Play poest oma nutitelefonisse. Pärast rakenduse allalaadimist tuleb kasutajal ennast süsteemi ära registreerida, sisestades rakendusesse kuvatud ankeeti personaalsed andmed, milleks on inimese nimi, kodune aadress ning krediitkaardi andmed, mida Uber sõitude eest tasumisel kasutama hakkab. Kui rakendus on kasutamiskvalifitseeritud ja avatud, siis ilmuvad telefoni ekraanile vabad autojuhid, keda saab tellida vaid mõne puudutusega ekraanil. Selleks, et kasutajal oleks valikuvõimalus, kuvab rakendus ekraanile lisaks autojuhtide asukohale ja tasule, mida sõidu eest võetakse, ka auto kohta käiva informatsiooni, mis sisaldab auto marki, mudelit ja tootmisaastat. Kui autojuhile on antud sõidusoovist läbi rakenduse märku, siis alustab juht teekonda, mida saab kogu teekonda vältel ka jälgida, kasutajani. Jõudes tellijani, annab rakendus sellest ka märku ning siis võib sõit juba alata. Sõidu lõppedes ei arvelda osapooled mitte sularahas, vaid Uber kasutab sõidu tellinud inimese krediitkaardi andmeid, võttes sealt summa, mis oli sõidu jooksul kogunenud. Lisaks on loodud tagasisidesüsteem, kus mõlemad osapooled jätavad teineteisele tagasiside, mis aitab luua usaldust, turvalisust, efektiivsus ning häid suhteid Uberi klientidega. (O'Neill, 2017, p. 4)

Eestis on Uberi sarnaste rakendustega tulnud turule mitmed ettevõtted nagu näiteks Taxify, Taxigo ja Wisemile. Sõidujagamise rakenduste leviku tõttu algatati Eestis 2016. aasta veebruaris Riigikogu majanduskomisjoni eesvedamisel kokkuleppevedude

reguleerimiseks ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu, millega taheti tagada kokkuleppevedude turvalisus ja usaldusväärsus. Uus seadus jõustus 2017. aasta novembris. 2016. aasta suvel tuli Euroopa Komisjon välja seisukohaga, mille järgi on jagamismajandus positiivne nähtus, aga eraldada tuleb teenus ja selle vahendamiseks mõeldud tehniline platvorm. Siit ka Eesti suund: antud eelnõuga ei reguleerita mitte platvormi, vaid konkreetset teenuseosutajat ehk juhti. Jagamismajandushuvilise ajakirjaniku Aivar Pau kohaselt tähendab see praktikas seda, et Taxify või Uberi platvorm ei tohi olla sõiduteenuse pakkuja – näiteks ei tohi ta anda oma juhtidele autosid rendile või rentimist vahendada, eriti kui neil autodel on Uberi või Taxify logo. Sellest tulenevalt kehtestatakse antud eelnõuga minimaalsed nõuded vedude teostajatele ja elektroonilistele kokkuleppevedude süsteemile. (Pau, 2016)

Autor ei nõustu eeltoodud seisukohaga selles osas, et juhul, kui Taxify või Uber tegeleb ka autode rentimisega, siis sõiduteenuse pakkujaks on platvorm. Autojuht võib autot rentida ka mõnelt teiselt autorendiga tegelevalt ettevõttelt ning sellisel juhul ei oleks sõiduteenuse pakkuja autorendiga tegelev ettevõtte, vaid isik, kes osutab veoteenust ja esitab sellekohase arve. Taxify puhul on arve esitaja autojuht, Uberi vahendusel pakutava teenuse puhul esitab arve Uber.

Majanduskomisjoni koostatud seaduseelnõu seletuskirja kohaselt on kokkuleppevedude seadustamisel mitmeid positiivseid mõjusid. Elanikkonnale läbipaistva ja usaldusväärse süsteemi pakkumine täiendab sissetulekuid ja vähendab auto omamise kulusid, võimaldades autoomanikel pakkuda kokkuleppeveo teenust paindlikult, mis pakub potentsiaali näiteks üliõpilastele või karjääri alustanud noortele. Kokkuleppevedude kättesaadavus vähendab olulisel määral linnaelanike vajadust omada või kasutada isiklikku autot, kuna uue transpordilahenduse puhul on keskmine auto saabumise kiirus alla viie minuti ning hind kilomeetri kohta madalam kui teistel olemasolevatel võimalustel. Sõidujagamisel on positiivne mõju ka riigi turvalisusele ja rahvusvahelistele suhetele, kuna sõidujagajad aitavad olulisel määral vähendada juhtumeid, kus turistid langevad väliskodanikele suunatud ebaausa tegevuse, näiteks põhjendamatuult suurte taksoarvete tegemise, ohvriks. (Riigikogu majanduskomisjon, 2016)

Lisaks on tellimuste esitamise läbipaistvus, maksed, GPSiga jälgimine ja sõidu kokkuvõtte mehhanismid aidanud linnades olulisel määral vähendada alkoholiga seotud liiklusõnnetuste arvu, sest inimesed on sagedamini valmis jätma oma auto koju ning

naasma koju kokkuleppeveo teenust kasutades. (Riigikogu majanduskomisjon, 2016) Alkoholiga seotud liiklusõnnetuste vähenemist toetab ka Brad N. Greenwoodi ja Sunil Wattali uuring, millest nähtub, et pärast Uber X turule tulemist on Californias vähenenud joobes juhtide poolt tekitatud avariide arv 3,6 kuni 5,6 protsenti. Uuringu kokkuvõtte kohaselt on Uber X-il olemas potentsiaal ainuüksi Ameerikas säästa aastas umbes 500 inimelu. (Greenwood & Wattal, 2017, pp. 183-184)

Asjaolu, et Eestis kokkuleppevedusid teostavad juhid on Eesti elanikud, tähendab seda, et nende tasud maksustatakse Eestis, mis võib tekitada olulise maksutulu. Juhtide lisisissetulek on abiks kodumajapidamiste eelarvetele, vähendades vajadust laenude järele, suurendades juhtide ja nende ülalpeetavate ostujõudu ning aidates ebasoodsas olukorras isikutel ja töötutel raha teenida ning oma elatustaset parandada ühtlasi vähendades sõltuvust riigi toetustest. Lisaks tähendab sõidujagamise reguleerimine seda, et kokkuleppeveo teenuse pakkujad annavad sõitude kohta täieliku ülevaate ning seeläbi kaob hall ala, mis annab võimaluse kõikide vedude ja maksete jälgimiseks ja maksustamiseks. (Riigikogu majanduskomisjon, 2016)

Sõidujagamise reguleerimine aitab vähendada teedel liikuvate autode arvu ning lisaks soosib kokkuleppevedude pakkumine uuemate ja ökonoomsemate autode kasutamist, mis aitab vähendada negatiivset keskkonnamõju. X. Wu ja Z. Wangi uurimusest selgus, et pärast sõidujagamise platvormide turule tulekut on säilinud nõudluse juures vähenenud taksode arv, kuid sõitude efektiivsus on kasvanud. Tabelist 2. nähtub, et kui enne platvormide turule tulemist sõitis kindlal ajavahemikul 29 sõidukit 756-st kilomeetrist 378 kilomeetrit ilma kliendita, siis pärast sõidujagamise platvormide turule tulekut läbis 6 autot 322 kilomeetrit, millest 52 kilomeetrit läbiti kliendita. (Xu & Wang, 2013, p. 109) Seega, kui varem sõitis üks takso 26,07 kilomeetrist 11,10 kilomeetrit ilma kliendita (42,6% vahemaast), siis pärast sõidujagamist läbis üks takso 53,67 kilomeetrist 8,67 kilomeetrit ilma kliendita (16,15%), mistõttu võib väita, et sõidujagamine on muutnud teenuse pakkumist tunduvalt efektiivsemaks.

Tabel 2. Taksoteenuse efektiivsus enne ja pärast sõidujagamist (Xu & Wang, 2013, p. 109; autori koostatud)

Kategooria	Taksoteenuse efektiivsus enne sõidujagamise platvorme	Taksoteenuse efektiivsus pärast sõidujagamise platvorme
------------	---	---

Sõidukite arv (sõidua autod)	29	6
Sõidetud vahemaa (km)	756	322
Tühja autoga sõidetud vahemaa (km)	378	52
Kogu sõidujagamise vahemaa (km)	0	75
Sõidujagamiste arv	0	25
Keskmine tulu takso kohta (jeen)	13,03	45
Keskmine tarbija kulu (jeen)	13,03	8,80

Kuna kokkuleppevedusid teostavad juhid on reeglina eraisikust autoomanikud, siis saavad pakkuda teenuseid mitte üksnes kesklinnade populaarsemates piirkondades, vaid ka äärelinnades, mis aitab parandada linnaliiklust ning hõlmata eri piirkondi, täiendades ühistransporti piirkondades, kus on selliste teenuste alapakkumine. (Riigikogu majanduskomisjon, 2016) Uuemate ja ökonoomsemate autode kasutamise argumenti toetab ka Taxify nõue oma lepingupartneritest autojuhtidele, mille kohaselt ei tohi auto, millega teenust osutatakse, olla vanem kui 10 aastat. Lisaks toetab taksoteenuse osutamisel keskkonnasäästlikemate autode kasutamist ka Tartu linn, kus alates 2018. aasta sügisest peavad kõik taksod vastama Euro-5 saastanormile (TPM, 2015).

Kokkuleppevedude reguleerimine tekitab olulist konkurentsi valdkonnas, kus on juba kümneid aastaid puudunud motivatsioon tagada uuenduslikkus ja huvi kliendi pärast konkureerida. Nagu on täheldatud turgudel, kus kokkuleppevedusid on mõnda aega teostatud, tekitab nende ilmumine alati selle, et olemasolevad ettevõtjad pakuvad tarbijale soodsamaid lahendusi. (Riigikogu majanduskomisjon, 2016)

Kokkuvõtvalt selgus, et sõidujagamine on jagamismajanduse valdkond, kus autojuhid saavad kaasata, läbi kaasaegsete tehnoloogiliste lahenduste, oma sõitusesse teisi samal marsruudil liikumisest huvitatud inimesi. Sõidujagamise platvormide liigitamine jagamismajanduse sektorisse on tekitanud vastakaid arvamusi, kuid kui lähtuda esimese peatüki esimeses alapeatükis toodud levinumatest jagamismajanduse definitsioonidest,

võib väita, et sõidujagamise platvormidel on olemas kõik jagamismajanduse karakteristikud. Uurimuse käigus leiti, et sõidujagamisest on kasu nii looduskeskkonnale kui ka jagamisprotsessides osalejatele. Sõidujagamine võimaldab teenida inimestel lisatulu ja vähendada auto omamise kulusid. Lisaks on sõidujagamine aidanud olulisel määral vähendada alkoholiga seotud liiklusõnnetuste arvu ja kahju keskkonnale. Positiivset mõju tähendati ka maksulaekumisele, mis proportsionaalse regulatsiooni rakendumise korral peaks tooma riigieelarvesse arvestava osa maksutulu.

## 2. JAGAMISMAJANDUSE VÕIMALUSED JA VÄLJAKUTSED

### 2.1. Jagamismajandusega seotud probleemid

Eelmisest peatükist selgus, et jagamismajandusel on positiivne mõju nii keskkonnale kui ka selles osalevatele osapooltele. Samas on valdkonnal ka mitmeid negatiivseid omadusi ning jagamismajanduse defineerimine on osutunud ilmselt raskemaks, kui seda esialgu ette kujutati. Ühise regulatsiooni ja arusaama puudumine on tekitanud olukorra, kus valdkond eksisteerib sisuliselt õigussüsteemide väliselt. Probleemsed on nii mõnedki jagamismajanduse tegurid nagu näiteks traditsioonilise töösuhte muutus, selles osalejate sotsiaalsete garantiide puudumine, varimajanduse kasv, osapoolte õiguste kaitse jne. Seetõttu on järgnevalt oluline uurida jagamismajanduse probleeme, mis puudutavad eelkõige transpordi valdkonda.

Nagu eelpool mainitud, toimib jagamismajandus enamasti õigusnormide väliselt, kuna kehtiv õigusloome ei näinud selliste teenuste teket ega ka nende kiiret levikut ette. Samamoodi nagu klassikaliste ettevõtete puhul kohaldub ka jagamismajanduse suhtes konkurentsioigus, mistõttu selliste ärimudelite ja ettevõtete keelustamine ei oleks kõige õigem ega proportsionaalsem meede. Siinkohal on oluline märkida, et Euroopa Liidu konkurentsipoliitika peamine eesmärk on tagada, et ettevõtjad saaksid Euroopa Liidu siseturul vabalt ja tõhusalt konkureerida. Määravaks on seejuures tarbijate huvid. (Aleksejeva, 2016)

Teema jätkuks on asjakohane tsiteerida Euroopa Komisjoni asepresidenti Jyrki Katainenit, kes ütles 2016. aasta jagamismajanduse pressiteates järgmist: „*Kui soovime, et Euroopa tooted ja teenused oleksid konkurentsivõimelised, vajab meie majandus innovatsiooni. Euroopa Liidu järgmine suur võimalus võib olla jagamismajandus. Meie ülesanne on kujundada selline regulatiivne keskkond, kus saavad areneda uued ärimudelid, kaitstakse tarbijaid ning tagatakse õiglased maksustamis- ja tööhõivetingimused.*“ (Euroopa Komisjon, 2016)

Kuna jagamismajandusel on väga suur tarbijate nõudlus, siis oleks jagamismajanduse siseriiklik keelamine ilmselgelt tarbijate õigusi ning innovatsiooni piirav. Euroopa Komisjoni konkurentsivoliniiku Margrethe Vestageri sõnul on Euroopa Komisjonile laekunud kaebusi seoses ebasoodsate siseriiklike regulatsioonidega: näiteks Uberi



kaebused Saksamaa, Prantsusmaa, Hispaania ja Ungari riikide vastu, kus Uberi tegevus keelustati. (Aleksejeva, 2016) Sellest tulenevalt võib jagamismajanduse edasisel arengul tekkida olukord, kus hakatakse piirama asutamise- ning teenuste pakkumise vabadust, mistõttu ei ole sellised meetmed proportsionaalsed.

Lisaks jagamismajanduslike tehingute reguleerimisele on probleemiks ka nende struktuur. Sestini leiab, et lõppkokkuvõttes võivad jagamisplatvormid tuua kaasa uute isereguleerivate vormide tekke, kus puuduvad sotsiaalsed piirangud. Kui selliseid probleeme ei adresseerita, võivad ohtu sattuda tarbijate isiklikud andmed, mis tulevikus mõjutaks oluliselt Internetis tekkinud usaldust tarbijate ja ettevõtjate vahel. (Sestini, 2012) Töö autori hinnangul ei tekita jagamismajandus andmekaitse osas, mitte uut probleemi, vaid pigem süvendab juba olemasolevat olukorda. Võrgus levivate andmete turvalisuse seisukohalt on märksa olulisem tegeleda teavitustööga, mis annaks inimestele nõu, millist informatsiooni tasub enda kohta teatud teenusepakkujatele anda ja mida mitte.

Kuna jagamismajanduse platvormid ei sõlmi teenusepakkujatega töö- või töövõtulepinguid, siis puuduvad nendel inimestel sotsiaalsed garantiid, nagu näiteks tervisekindlustus ja pensionikindlustus. Lisaks sellele panevad veebikeskkonnad surve töötajate õigustele veel kõikvõimalikes küsimustes nagu näiteks ületundide eest tasu saamine ning haiguslehele minemine. Kasutajalt kasutajale teenuse pakkumise tõttu kannatab ettevõtjate silmis ka inimeste töökogemus, kuna reaalset võlaõiguslikku lepingut ei sõlmita, siis ei kajastu see isiku töökogemusena. (Rõa, 2017) Seega loob jagamismajandus võimalusi sellistel ettevõtetel oma tööjõu efektiivsust oluliselt optimeerida, mistõttu oleks mõistlik kaaluda töösuhete üleüldist paindlikumat reguleerimist. Lisaks ei tagata jagamisprotsessides osalejatele sotsiaalseid hüvesid, kuna töölepingulist suhet jagamisplatvormidega ei sõlmita.

Jagamismajandus seab ohtu ka tarbija õigused, kuna kehtivad ELi tarbijakaitset ja turustamist käsitlevad õigusaktid põhinevad ettevõtja ja tarbija eristamisel, kuid jagamismajanduses osutatakse teenust peamiselt inimeselt inimesele. Euroopa Komisjoni kohaselt on ettevõtja isik, kes tegutseb eesmärkidel, mis on seotud tema kaubandus-, majandus-, oskus- või kutsetegevusega, ning tarbija on isik, kes tegutseb eesmärkidel, mis ei ole seotud tema kaubandus-, majutus-, käsitöö- ega kutsetegevusega (Euroopa Komisjon, 2016). Seega on tarbija kaitseks ning vastutava poole määramiseks oluline eristada jagamismajanduse osapooli.

Koostööplatvormid ei pea ennast reeglina teenuse osutajateks vastavas valdkonnas, vaid info- ja kommunikatsioonitehnoloogia vahendusel pakutava suhtluskanali võimaldajaks teenuse osutaja ning kliendi vahel. Seega ei pea näiteks Uber või Taxify ennast koostööplatvormi vahendusel tööd tegeva isiku tööandjaks. Samas tekib teenuse osutaja ja platvormi vahel siiski lepinguline suhe. Tuginedes ILO (Rahvusvaheline Tööorganisatsioon), Euroopa Kohtu ja Riigikohtu seisukohtadele, on töösuhte tuvastamisel oluline välja selgitada, kas töö tegija ja töö pakkuja vahel esineb alluvussuhe, kas tööd tehakse töö pakkuja vahendeid kasutades, kas töötegijale makstakse töötamise eest regulaarselt töötasu, kas töötegijal puudub majanduslik risk ning kas töötegijal on õigus teatud hüvedele nagu seda on puhkeaeg. (Tampel, 2017, lk 24)

Tampeli tööst selgub, et Suurbritannias (edaspidi ka UK) ja USA California osariigis on riiklikud asutused andnud mõista, et Uber on tööandja. UK-s leiti, et sõidujagajatel ei ole kohustust mobiilirakendust sisse lülitada. Kui mobiilirakendus ei ole sisse lülitatud, siis ei ole sõidujagajal lepingulist kohustust sõidujagamisteenust pakkuda. Küll aga tuvastati, et kui sõidujagaja ei ole olnud pikemat aega platvormi sisse loginud, hoiatati sõidujagajat, et ligipääs platvormile võidakse keelata. UK tribunal selgitas, et kui esineb koostoimes kolm tingimust: a) mobiilirakendus on sõidujagajal sisse lülitatud, b) sõidujagaja asub territooriumil, kus tal on õigus teenuseid pakkuda, c) sõidujagaja on võimeline vastu võtma ja soovib võtta vastu tellimusi – siis on sõidujagaja Uberiga töölepingulises suhtes. Lisaks leiti, et Uber on transporditeenuse pakkuja, sest Uberi poolt pakutavateks teenusteks on sõiduteenused ning ka reklaami tehakse Uberi kui ettevõtte, mitte sõidujagajate jaoks. (Tampel, 2017, lk 27-28)

Euroopa jagamismajanduse tegevuskava kohaselt võib teatud juhtudel ka platvorm olla teenuseosutaja. See, kas koostööplatvorm osutab ka alusteenust, määratakse tavaliselt kindlaks iga juhtumi puhul eraldi. Üldiselt on oluline see, kui suurel määral platvorm kontrollib või mõjutab selliste teenuste osutajat, arvestades eelkõige järgmisi peamisi kriteeriumeid (Euroopa Komisjon, 2016):

1. Hind: kas koostööplatvorm määrab kindlaks lõpliku hinna. Kui platvorm ainult soovitab hinda või kui teenuseosutaja võib määratud hinda kohandada, tähendab, et seda kriteeriumi ei pruugita täita.

2. Muud tähtsamad lepingulised tingimused: kas koostööplatvorm sätestab tingimused, määrab kindlaks teenuseosutaja ja kasutaja vahelise lepingulise suhte (näiteks sätestab juhised teenuse osutamise kohta).
3. Peamiste varade omandiõigus: kas koostööplatvorm on teenuse osutamiseks kasutatavate peamiste varade omanik.

Kui kõik need kolm tingimust on täidetud, osutab see selgelt sellele, et koostööplatvorm avaldab olulist mõju teenuseosutajale, mistõttu võib teda käsitleda ka alusteenuse osutajana. Koostööplatvormid võivad teenuste osutajat ka üksnes aidata, pakkudes näiteks maksevahendamisteenust, kindlustuskatete ja müügijärgseid teenuseid. See aga ei kujuta tõendit teenuse mõjutamise või kontrollimise kohta. Samuti ei kujuta kasutajate reitingu- või hindamismehhanismid endast tõendit olulise mõju või kontrolli kohta. (Euroopa Komisjon, 2016)

Tampeli töös toodud näited võivad omada olulist tähendust töötaja ja tööandja vahelise õigussuhte defineerimisel. Samas võib sõidujagamisteenuse osutajate määratlemine platvormi töötajateks osutada keeruliseks, kuna valdkond on suures osas isereguleeruv (tagasiside süsteem) ning koostööplatvormi ja tegeliku teenuse osutaja vaheline alluvussuhe ei ole selgelt piiritletud. Oluline oleks seejuures lähtuda Euroopa Kohtu tööjõu vaba liikumise definitsioonist, mille kohaselt tuleb töösuhte määratlemisel võtta arvesse alluvusseose olemasolu, töö iseloomu ja tasu olemasolu.

Jaron Lanier leiab, et uued ärimudelid teenivad omanikele head kasumit, seejuures maandades riske, lükates need teiste kanda. Selline lähenemine on saanud aga ohuks vastutuse võtmisel, kuna jagamismajanduslikud ettevõtted ei vastuta katastroofide eest. Üks selline juhtum leidis aset 2013. aasta uusaastaööl, kui üks Uberi autojuht tappis jalakäija. Kuna Uberi autojuhid on lepingulised kliendid ning leping annab autojuhile võimaluse kasutada Uberi platvormi, siis ettevõttel puudus igasugune vastutus. Kui Uberit oleks defineeritud kui transporditeenuse osutajat, siis oleks juhtunu eest kandnud vastutust ka Uber. (Malhotra, 2014, p. 26)

Sellest tulenevalt on Euroopa Komisjon alustanud arutlust selle üle, kas sõidujagamise teenuse pakkujad pakuvad transpordi- või IT-teenust. Vastutuse osas on võtnud Euroopa Komisjon seisukoha, et koostööplatvorme võib vabastada vastutusest selle teabe eest, mida nad säilitavad teenusepakkujate nimel, kuid neid ei tohiks vabastada vastutusest nende teenuste eest, mida nad ise pakuvad, näiteks makseteenuste eest. Samuti ergutab Euroopa

Komisjon ühisplatvorme võitlema omal algatusel Internetis ebaseadusliku teabe levitamise, et suurendada tarbija usaldust. (Euroopa Komisjon, 2016)

Lisaks eelnevale, kardetakse, et jagamismajandusel puudub kontroll diskrimineerimise üle. Näiteks, Ameerikas on Uberit korduvalt süüdistatud puuetega inimeste diskrimineerimises, kuna väidetavalt ei paku Uberi autojuhid teenust, mis oleks sobilik puuetega inimestele. Veel on Uberit süüdistatud selles, et musta nahavärviga inimeste ooteajad ja sõidusoovide tühistamised on suuremad kui valge nahavärviga inimestel. Sarnaselt Uberi praktikale selgus Harvardi majanduskoolis tehtud uurimusest, et inimestel, kes on afroameeriklaste nimedega, on suurem tõenäosus jääda Airbnb kasutajate poolt pakutavatest teenustest ilma.

Lisaks leiti, et mustanahalistele inimestele pakutakse tunduvalt meelsamini teenust, kui neil on rakenduses vähemalt üks positiivne tagasiside. Diskrimineerimise probleemile lahenduste leidmine on raske, kuna Harvardi analüüside tulemusena leiti, et probleemi ei lahendaks ka profiilipiltide kustutamine. Li, Zhang ja Cui soovivad seetõttu platvormide omanikel arendada välja usaldusväärne ja läbipaistev reputatsiooni ja kommunikatsioonisüsteem, mis pigem tooks informatsiooni esile, kui varjaks seda. (Cui, *et al.*, 2017)

Viimane ning antud töö mõistes üks olulisemaid jagamismajanduse probleeme on selles osalejate maksustamine. Jagamismajanduse kriitikud väidavad, et selline süsteem saab toimida ainult tänu maksudest kõrvalehoidumisele. Põhiline argument on, et jagamisplatvormid opereerivad väljaspool traditsioonilisi režiime, mistõttu ei pea need järgima reegleid, mida tavapärased ettevõtted peavad. (Malhotra, 2014, p. 27)

Euroopa Komisjon on seisukohal, et sarnaselt kõikide teiste ettevõtjatega tuleb ka jagamismajanduse teenusepakujatel ja platvormidel maksta makse – üksikisiku tulumaksu, ettevõtte tulumaksu ja käibemaksu. Samuti rõhutatakse, et liikmesriikidel tuleks muuta lihtsamaks ja selgemaks õigusakte, mille alusel jagamismajanduse ettevõtjaid maksustatakse. Ühisplatvormid peaksid majandustegevust dokumenteerima, et aidata riigiasutustel maksusid koguda. (Euroopa Komisjon, 2016)

Maksustamise kontekstis on peamisteks probleemideks maksumaksjate ja maksustava tulu identifitseerimine, informatsiooni puudulikkus ning Euroopa Liidu liikmesriikide erinev maksupraktika (Raudla, 2018). Selguse ja läbipaistvuse suurendamiseks on mõned ELi liikmesriigid andnud ettevõtjatele suuniseid, kuidas kohaldada siseriiklikku maksusüsteemi

jagamismajanduse mudelitele. Näite maksuhalduri ja jagamismajanduse ettevõtete koostöö kohta võib tuua Eestist. Maksu- ja Tolliamet on sõlminud mitme ettevõttega koostöölepingu, mille eesmärk on anda jagamisplatvormidele võimaluse esitada nende platvormide vahendusel tulu teenivate isikute eeltäidetud tuludeklaratsioone (Raudla, 2018).

Kui jagamisplatvormide puhul on autojuhtide tulusid võimalik jälgida, siis veebikeskkondade, näiteks Facebooki gruppide, vahendusel osutatavate veeteenuste mahte on peaaegu, et võimatu hinnata, veel enam kontrollida. 2018. aasta aprillis Pärnu Postimehes avaldatud artiklis osutas probleemile ka Pärnu Go Takso juht Iti Sipilgas, kes sõnas, et keegi ei oska selle probleemi suurust hinnata, kuna tegevus käib mitmel rindel. Tema väitel toimib ainuüksi Pärnus üks Facebooki vestlusrühm umbes 5000 liikmega, kus sõidujagajad saavad ennast reklaamida ja transporti vajavad inimesed siis odavamalt transporti otsida. (Kalme, 2018)

Kokkuvõtvalt on jagamismajanduse probleemideks selle õiguslane reguleerimatus, platvormides leviv diskrimineerimine, selles osalevate isikute sotsiaalsete garantiide puudumine ning antud töö seisukohalt üks olulisemaid probleeme on jagamisprotsessides osalejate maksustamine. Kuna jagamismajandusel on väga suur tarbijate nõudlus, on Euroopa Komisjon võtnud seisukoha, et Euroopa majandus vajab innovatsiooni, mistõttu tuleks kujundada selline regulatiivne keskkond, kus saavad areneda uued ärimudelid, kaitstakse tarbijaid ning tagatakse õiglased maksustamis- ja tööhõivetingimused. Lisaks selgus käesolevast peatükist, et jagamismajanduse reguleerimine on oluline, kuna veebikeskkonnad on loodud struktuuridele, kus teenusepakkujatel puuduvad sotsiaalsed garantiid ning kindlustunne nende andmete kaitse suhtes. Ühe probleemina käsitleti veel diskrimineerimist, mille uurimise käigus jõuti järelduseni, et veebikeskkondades levivat diskrimineerimist saavad oluliselt mõjutada platvormide loojad ise, luues usaldusväärseid ja läbipaistvaid kommunikatsioonisüsteeme, kus osapooled saavad paremini omavahel suhelda. Jagamismajanduses osalevate osapoolte maksustamise probleemidena toodi välja maksumaksjate ja maksustatava tulu identifitseerimine, informatsiooni puudulikkus ning Euroopa Liidu liikmesriikide erinev maksupraktika.

## 2.2. Sõidujagamisteenuse õiguslik reguleerimine

Eelnevast alapeatükist selgus, et jagamismajanduse laia levikuga on esile kerkinud ka mitmed probleemid. Maksunduslikult on suurimateks väljakutseks jagamismajanduses osalejate defineerimine ning jagamisprotsessides teenitud tulu deklareerimise kontrollimine. Eriti probleemne on jagamismajanduse transpordi valdkond, kuna see on arenenud väga kiiresti ning see hõlmab endas taksondust, kus osutatakse teenust inimeselt inimesele, mistõttu on seda keeruline kontrollida. Lähtudes eeltoodud probleemidest analüüsitakse käesolevas alapeatükis sõidujagamise platvormide regulatsiooni rakenduslikke puudusi lähtudes Euroopa Liidu liikmesriikide ja Ameerika Ühendriikide (edaspidi ka USA) suunitlustest ja praktikast. Eelnevalt on veel oluline märkida, et ühist seisukohta sõidujagamise teenuste maksustamise osas Euroopa Komisjon avaldanud ei ole, mistõttu võib Eesti olla esimene riik, mille regulatsioonist hakkavad teised riigid tulevikus lähtuma.

Nagu eelpool mainitud, on transpordi valdkond üks jagamismajanduse põhivaldkondadest, mis vajab riiklikul tasandil reguleerimist. Tehnopolis Groupi poolt koostatud jagamismajanduse aruande kohaselt oli 2016. aasta novembri seisuga reguleeritud sõidujagamise platvormide järgmistes Euroopa Liidu liikmesriikides: Soomes, Rootsis, Lätis, Leedus, Prantsusmaal ja Saksamaal. Wikipedia andmetel lisanduvad neile veel Belgia, Taani, Ungari, Bulgaaria, Itaalia, Holland, Portugal, Poola, Rumeenia, Hispaania ning Ühendkuningriigid (Uber protests and legal actions, 2018). Kui sellel loetelule veel Eesti ka juurde lisada, näeme, et Euroopa Liidu 29-st liikmesriigist kaheksateistkümnes on alustatud sõidujagamise platvormide reguleerimisega.

Esimesed regulatsioonid ja kohtuotsused liigitasid Uberi enamasti illegaalset taksoteenust osutavaks ettevõtteks. Uber tunnistati ebaseaduslikuks Soomes, Rootsis, Saksamaal, Prantsusmaal ja veel mitmes EL liikmesriigis. Prantsusmaa kohus tunnistas 2016. aastal Uberi tegevuse transpordi ja privaatsusseadustega vastuolus olevaks ning Saksamaal tunnistati Uberi tegevus osaliselt seadusevastaseks, millest tulenevalt on riigil õigus trahvida sõidukijuhte, kellel puudub vastav litsents. (Tehnopolis Group, 2016) Peamise argumendina toodi välja, et Uberil puudub vastav litsents taksoteenuse osutamiseks, mistõttu on Uberi autojuhid mitteprofessionaalsed juhid ning nad ei tohiks teenust osutada. Itaalias keelustati Uber veel hiljuti, 2017. aasta aprillis, kui kohus leidis, et Uber kasutab ebaausaid konkurentsivõtteid. (Uber protests and legal actions, 2018)

Hilisemate regulatsioonidega on hakatud aga sõidujagamise platvorme pigem toetama, kuna jagamismajanduses nähakse suurt potentsiaali. Näiteid huvist sõidujagamise platvormide reguleerimise vastu leiame nii Lätist, Leedust, Soomes, Poolast kui ka Eestist. Kui Soomes tunnistati mitteprofessionaalsete juhtide poolt pakutav taksoteenus kohtute poolt esialgu ebaseaduslikuks, siis 2018. aasta juulist jõustuv uus transporditeenuste seadus lubab sõidujagamise platvormidel Soome turul taas tegutsema hakata (Toivonen, 2018). Sarnaselt Soomele, keelustati Uberi tegevus 2015. aastal ka Portugalis, kus tänaseks on Uberi ning Airbnb tegevus taas legaalne. (Uber protests and legal actions, 2018)

Transpordi valdkonda reguleerivate seaduste muutmise teed on läinud ka Leedu, Poola ning Eesti, kus on otsustatud, et reguleerima ei minda mitte platvormi, vaid konkreetset teenuseosutajat. Lisaks on sõlminud Eesti Maksu- ja Tolliamet ja Läti valitsus Taxify ja Uberiga koostöömemorandumeid, milles osapooled leppisid kokku koostöös jagamismajanduse edendamisel (Tehnopolis Group, 2016). Seda miks muudeti just transpordiseadusi, võib põhjendada hiljuti ilmunud Euroopa Kohtu otsus, mille kohaselt liigitati Uber transpordi ettevõtteks. Sellest tulenevalt on Uberi esindaja öelnud, et vastav otsus ei muuda midagi riikides, kus sõidujagamise platvormid on reguleeritud transpordi seadustega. (Uber is officially a cab firm, says European court, 2017)

Kui uurida Ameerika Ühendriikide jagamismajanduse reguleerimise praktikat, võib leida näiteid sellest, et sealne õigussüsteem on tunduvalt rohkem valmis selliste uute ärimudelite reguleerimiseks kui Euroopa riikide õigussüsteemid. Leapharti kohaselt kasutatakse USA-s töösuhte määramisel 20-faktori testi, millega liigitatakse majandustegevuses osalev isik kas töötajaks või allhankijaks (Eesti mõistes sarnane füüsilisest isikust ettevõtjaga). Vorm, mille põhjal test tehakse, on nimetusega SS-8 ning selle käigus analüüsitakse isiku käitumist, majanduslikku toimimist ning suhetest tulenevaid faktoreid. Sama vormi võivad täita nii tööandjad kui töövõtjad, kuid Leapharti kohaselt Uber ega teised jagamisplatvormid seda teinud ei ole, vaid kasutavad võimalust klassifitseerida oma autojuhte iseseisvate lepinguvõtjatena. (Leaphart, 2016, pp. 205-206)

Kui üldjuhul määratletakse tulu teenivate füüsiliste isikute staatust USA-s SS-8 vormi põhjal, siis jagamismajandus on näidanud, kui hägune on tegelikult töösuhte definitsioon. Siinkohal on asjakohane näide California Labor Commissioni hagi Uberi vastu, milles väideti, et Uberi rakenduse vahendusel teenust osutavad autojuhid on Uberi töötajad, kuna ilma intellektuaalse omandita ei saaks autojuhid oma tööd teha. Seevastu otsustas Florida

Department of Economic Opportunit, et Uberi autojuhid ei ole Uberi töötajad, kuid maksustamise seisukohalt on siiski oluline määratleda jagamismajanduses osalejate klassifikatsioon. (Leaphart, 2016, p. 207)

Olenemata erinevatest Uberit heakskiitvatest otsustest, on USA ettevõtetal kohustus informeerida USA maksuametit iseseisvatest lepinguvõtjatest, kes kvalifitseeruvad U.S Code § 6041 või § 6050W alla. Üldine reegel on see, et äriühing annab lepinguvõtjatega tehtud üle 600\$ tehingutest maksuametile teada. Kui Uber teeb makseid otse autojuhile, siis tuleb selline tulu ka deklareerida. Üldjuhul toimivad aga sõidujagamise platvormid maksete vahendajatena ning seetõttu kehtib USA-s nendele platvormidele § 6050W. § 6050W ütleb, et maksete vahendamine jaguneb kahte kategooriasse, kus ühte kuuluvad pangad ning krediitiasutused ning teise organisatsioonid, kellel on lepingust tulenev kohustus teostada makseid kolmandatele osapooltele võrgus tehtud ülekannete pealt. Lisaks kehtib §-le 6050W punkt, et organisatsioonid ei ole kohustatud andma teavet nende tehingute kohta, kus ühele isikule aasta jooksul tehtud tehingute summa ei ületa 20 000\$ või kui tehinguid ei ole üle 200. (Internal Revenue Service, 2009; Internal Revenue Service, 2010) Eeltoodu kinnitab, et Ameerika Ühendriikide seadused on selliste uute ärimudelite reguleerimiseks paremini valmis kui Eesti õigussüsteem.

Uber on Eesti turul tegutsenud juba 2015. aasta maist. Uberi tegevus ei ole olnud kaugeltki meelepärane konkurentidele ja seadusandjale, kuid sellegipoolest on Uberi Balti riikide tegevjuht Enn Metsar öelnud, et Eesti on üks nende suurimaid lootusi, kuna siin on neil võimalik luua üks esimesi mudeleid väljaspool Ameerika Ühendriike, kus riigi seadusandlus võtab arvesse jagamismajanduse eripärasid. (Pau, 2016)

Enne kui Uber Eestis tegutsema asus, tellis Riigikogu majanduskomisjon ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu, mis sai enne Riigikogusse esimesele lugemisele minemist Justiitsministeeriumilt märkimisväärset kriitikat. Justiitsminister Urmas Reinsalu väitis, et reguleerima on mindud valet seadust, arvesse ei ole võetud põhiseaduses toodud võrdse kohtlemise printsiipi ning lisaks on kindlustusandjatega jäetud arvestamata. Vaatamata sellele sai eelnõu 2016. aasta 19. aprillil Riigikogus heakskiidu, ning enne seda 22. märtsil käisid toonane peaminister Taavi Rõivas ja Maksu- ja Tolliameti toonane juht Marek Helm Washingtonis allkirjastamas lepingut Uberi ning Eesti Maksu- ja Tolliameti vahel. (Pau, 2016)



Aivar Pau artikli kohaselt oli sõlmitud kokkuleppe põhiliseks punktiks, et kokkuleppevedude teostajate maksuandmed liiguvad otse Maksu- ja Tolliametile (edaspidi MTA), mis loob võimaluse MTA-l Uberi autojuhtide tuludeklaratsioonide eeltäitmiseks. Lisaks oli eelnõu kohaselt plaanis kehtestada kord, mille järgi peab kõikidel juhtidel olema platvormis oma profiil, mida ei saa muuta aktiivseks enne, kui seda pole liidetud MTA süsteemiga. Sama loogikat on Pau artikli kohaselt tulevikus plaanis kasutada ka majutusplatvormi Airbnb puhul: korterit ei saa enne välja rentida, kui isik on deklareerinud, et maksab sissetuleku pealt tulumaksu. (Pau, 2016) Viimasena kirjeldatud süsteemi siiski ei loodud ning koostöö sõlmiti ainult autojuhtide tuludeklaratsioonide eeltäitmise osas.

Lõppkokkuvõttes jõuti kokkuleppeni, et platvormid saadavad kord aastas MTA-le faili, milles olevate andmete põhjal täidetakse autojuhtide tuludeklaratsioonid. Mis puutub aga vastutusse, siis Uber ise MTA-le esitatavate andmete õigsuse eest ei vastuta (Pau, 2016). Nagu eelpool mainitud, siis maksustamise seisukohalt võetakse eesmärgiks reguleerida konkreetset teenuse osutajat ehk sõidujagamise puhul autojuhti. Regulatsioon peab seevastu olema paindlik, kuna jagamismajanduse puhul on tegemist n-ö ebatraditsioonilise töösuhtega (Rõa, 2017).

2017. aastaks oli Maksu- ja Tolliameti ametniku Kaspar Raudla sõnul tehtud koostöö sõlmimise ettepanek mitte ainult Uberile, vaid kokku kaheksale jagamismajanduse platvormile kolmest erinevast sektorist. Tagasisidet saadi Uberilt, Taxifylt, EstateGurult ning veel kahelt ettevõttelt. Lisaks puudulikule tagasisidele, leiti, et probleemiks on autojuhtidelt nõusoleku saamine nende tuludeklaratsioonide eeltäitmiseks, kuna autojuhid ei kvalifitseeru platvormi töötajateks, mistõttu peab sõidujagamise platvorm saama autojuhilt nõusoleku tema füüsilisest isikust tuludeklaratsiooni (edaspidi ka FIDEK) eeltäitmiseks. (Raudla, 2018)

Vähem huvi FIDEK-ite eeltäitmise vastu kinnitavad ka Maksu- ja Tolliameti teenuste osakonna juhtivspetsialistilt Hannes Uddelt saadud materjalid, mille kohaselt deklareeris käesoleval aastal Taxify rakenduse vahendusel teenitud tulu 156 isikut ning aasta varem ehk 2017. aastal andsid nõusoleku esitada eeltäidetud deklaratsiooni 83 isikut. 2018. aastal esitas Taxify eeltäidetud autojuhtide FIDEK-eid tulude kohta kogusummas 350 773,4 eurot, 2017. aastal oli sama arv 159 267,6 eurot. (Udde, 2018) Eeltoodud andmetest nähtub, et olukord oleks eelmise aastaga võrreldes justkui paranenud, kuid kui võtta arvesse, et 2016. aastal teenis Taxify kaudu tulu 4721 erinevat juhti, siis tuleb tunnistada, et eeltäidetud

deklaratsioone esitati väga vähe (Ristikivi, 2017). Kõigest 1,76% Taxify autojuhtidest andsid 2017. aastal nõusoleku Taxifyle eeltäita nende deklaratsioonid. Selle informatsiooni põhjal võib väita, et vabatahtlik FIDEK-ite eeltäitmine ei ole oluliselt parandanud sõidujagamise platvormide vahendusel teenust osutavate isikute maksukäitumist, kuna väike hulk autojuhte annab nõusoleku oma deklaratsioonide eeltäitmiseks.

Järgnevalt analüüsitakse uuenenud ühistranspordiseadust, mis jõustus 1. novembril 2017 ning mida menetleti umbes poolteist aastat. Seaduseelnõu menetluse käigus avaldas arvamust Autoettevõtete Liit, kus oldi seisukohal, et kokkuleppevedu on samasugune majandustegevus nagu taksovedu. Seetõttu olid nii Autoettevõtete Liit kui ka muud taksojuhte toetavad organisatsioonid seisukohal, et kokkuleppevedude teostajatele tuleb panna sarnased kohustused nagu need on taksojuhtidel või siis vastupidi vähendada nõudeid taksojuhtidele. (Autoettevõtete Liit, 2017)

Taksojuhte toetavate organisatsioonide seisukohtadega arvestati ning uuenenud ühistranspordiseadusega vähendatigi nõudeid traditsioonilistele taksodele ning lisati nõudeid platvormitaksodele. Esimese ning seaduse mõistes ühe olulisema punktina muudeti §-i 3, millega muudeti taksoveo definitsiooni. Kui varasemalt on autojuhid kasutanud võimalust ning nimetanud ennast sõidujagajateks, siis uuenenud seadus defineerib konkreetselt nii juhuveo kui ka taksoveo mõisted.

Juhuveo on teeliikluses teostatav sõitjatevedu, mis ei ole liinivedu või taksovedu ja mille põhiliseks eripäraks on see, et veetakse tellija või vedaja enda algatusel kokku pandud sõitjaterühmi (Ühistranspordiseadus, 2018). Olemasolevad sõidujagamise rakendused lubavad küll autojuhil valida, kas vedada konkreetset klienti või mitte, kuid sõitjaterühmi autojuhid kokku panna ei saa, mistõttu juhuvedudena näiteks Taxify sõite käsitleda ei saa. Lisaks sellel sätestab § 3, et taksovedu on teeliikluses sõitjate vedu tellija soovitud sihtkohta või sõitjale tellitud kohta järele sõitmine, samuti taksopeatuses või sõitjaga kokkulepitud kohas sõitja ootamine (Ühistranspordiseadus, 2018). Seega võib väita, et sõidujagamise platvormide, nagu Taxify ja Uber, vahendusel teenuse osutamine on taksovedu, kuna sõitjate vedu toimub tellija soovitud sihtkohta.

Kuigi ühistranspordiseadus taksojuhi mõistet ei ava, siis riigikohtu kohtuajast number 3-1-1-68-07 on riigikohtu kolleegium seisukohal, et sõiduk, millel on kehtiv sõidukikaart, on ühistranspordiseaduse mõttes takso ja sellise sõidukiga sõitjate vedu teostav füüsiline isik taksojuht (Vjatšeslav Zimini väärteoasi ühistranspordiseaduse § 542 lg 1 järgi, 2007). 2017.

aasta novembris jõustunud ühistranspordiseaduse 8. peatükiga pandi sõidujagamise platvormide vahendusel teenust osutavatele autojuhtidele kohustus omada ka kehtivat teenindaja- ja sõidukikaarti (Ühistranspordiseadus, 2018). Seega on Taxify või muude platvormide vahendusel teenuse osutajad käsitletavad taksojuhtidena.

Uuenenud ühistranspordiseadusest leiab lisaks uutele definitsioonidele ka nõudeid autojuhtidele, kes osutavad teenust sõidujagamise platvormide vahendusel. Ühistranspordiseaduse § 45 kohaselt peab tasulisel sõitjateveol, mille tellimine ja hinna arvestamine toimub infoühiskonna teenuse vahendusel, kasutatava sõiduki parempoolsel välisküljel olema nähtav vedaja nimi ja õiguskaitset omav vedajale kuuluv või talle lepingu alusel kasutada antud kaubamärk. Traditsiooniliste taksojuhtide ja jagamismajanduses osalejate kulude tasakaalustamiseks muudeti teenindaja- ja sõidukikaardi kehtivus tähtajatuks. Taksomeetri kasutamise kohustust sõidujagajatele ei kohaldata. (Ühistranspordiseadus, 2018)

Samuti on ühistranspordiseaduse § 65 alusel sõidujagamise platvormi vahendusel teenust osutavad autojuhid kohustatud esitama sõitjale enne sõitu oma ees- ja perekonnanime, foto, teenindajakaardi numbri ning sõidu maksimumhinna koos maksudega (Ühistranspordiseadus, 2018). Need nõuded on Taxify näitel integreeritud Taxify mobiilirakendusse. Kui sõitja leiab omale autojuhi, kuvatakse nutitelefoni ekraanile sõidukijuhi nimi, foto, teenindajakaardi number. Maksimumhinda saab enne sõidu alustamist isik iseseisvalt rakendusest üle kontrollida.

Lisaks autojuhtidele kehtestatud normidele, kehtib endiselt ka ettevõtjal kohustus omada taksoveoluba. Nimelt sätestab § 54 lg 4, et taksovedu ilma taksoveoloo, sõidukikaardi ja teenindajakaardita on keelatud. (Ühistranspordiseadus, 2018) Seega ei piisa sellest, et autojuht taotleb endale teenindaja- ning sõidukikaardi vaid ta peab olema registreeritud ka mõne taksoveoluba omava ettevõtte nimistusse.

Nüüd, kui on selge, et tegemist on taksoteenusega ning sõidujagamise platvormide vahendusel teenust osutavad isikud on taksojuhid, tuleks teha kindlaks, kuidas ja milliste maksudega Uberi või Taxify autojuhtide tulu maksustada. Maksu- ja Tolliamet kohaselt sõltub autojuhi tulu maksustamine sellest, kas see tegevus on juhuslik või tegeletakse sellega püsivalt tulu saamise eesmärgil. (Maksu- ja Tolliamet, 2017) Siinkohal tuleks märkida, et Eesti seadused tulu ülempiiri, mis hetkest muutub tegevus püsivaks, ei sea.

Eraisikust autojuhid, kes teevad üksikuid juhuslikke sõite, peavad teenitud tulu deklareerima füüsilise isiku tuludeklaratsioonil ning maksma tulumaksu. Deklareerida tuleb sõitude eest saadud summa, millest kulusid maha arvata ei saa. Autojuhtidele, kes tegelevad teenuse osutamisega püsivalt tulu saamiseks, on see ettevõtlustulu ning nad peavad end registreerima Äriregistris füüsilisest isikust ettevõtjaks, asutama osaühingu või osutama teenust mõne taksoveoluba omava ettevõtte töötajana. (Maksu- ja Tolliamet, 2017)

Kuna Eesti õigusaktid ei defineeri, millisest hetkest muutub tegevus püsivaks ning mis hetkest tekib isikul registreerimiskohustus, siis võivad tekkida vaidlused selles osas, milliseid makse peavad Taxify või Uberi vahendusel teenust osutavad autojuhid maksma. Juhusliku teenuse osutamise puhul peaks isik maksma ainult tulumaksu, kuid kui teenust osutatakse püsivalt, siis sellisel juhul lisanduksid ka muud tööjõumaksud. Eeltoodust selgub, et sõidujagamise platvormide vahendusel teenust osutavate taksojuhtide tulu maksustamine on veel ebaselge, kuna selliseid isikuid ei käsitleta platvormi töötajana ning Eesti seadused ei defineeri seda, millisest hetkest muutub teenuse või kauba müük püsivaks. Seega peaks seadusandja kaaluma võimalust kehtestada kindlad tulumäärad, millisest hetkest tekib ettevõtjana registreerimiskohustus.

Üks võimalus jagamisplatvormide vahendusel teenitud tulult makse maksta on teha seda läbi ettevõtluskonto. 2018. aasta esimesel jaanuaril jõustunud ettevõtlustulu lihtsustatud maksustamise seaduse kohaselt on ettevõtluskonto pangakonto, mida on füüsilisel isikul võimalik krediitiasutuses avada ning millele laekunud summalt makstakse ettevõtlustulu maksu (Ettevõtlustulu lihtsustatud maksustamise seadus, 2018). Maksu- ja Tolliameti kohaselt on eraisikul ettevõtluskonto kasutamine juhusliku tulu teenimisel kindlasti mõistlik, sest ettevõtluskonto kasutamine toob kaasa ka sotsiaalmaksu ja kohustusliku kogumispensioni makse tasumise (Maksu- ja Tolliamet, 2017). Ettevõtluskonto eeliseks on lisaks eeltoodule ka selle lihtsus. Isik kannab teenitud tulu ettevõtluskontole, kust pank broneerib ettevõtlustulu maksu. Kontot omav isik ise rohkem midagi maksude deklareerimiseks tegema ei pea.

Ettevõtluskonto ideel on ka mitmeid negatiivseid külgi. Esiteks on ettevõtluskonto veel endiselt idee, kuna ükski pank ettevõtluskonto avamise võimalust veel ei paku ning huvi nende arendamiseks on näidanud üles ainult üks pank (Veerpalu & Kask, 2017). Teiseks ei ole ettevõtluskontole kantavast tulust võimalik maha arvata kulusid. Kolmandaks, selleks,

et isikul kaasneks ettevõtlustulu maksu maksmisega ravikindlustus, peab isiku ettevõtluskontole igakuiselt laekuma vähemalt 1292,5 eurot (Veerpalu & Kask, 2017). Seda seetõttu, et ettevõtlustulu maks jaotub kogumispensioniga liitunud isikul vastavalt maksumääradele 20/55 tulumaksuks, 33/55 sotsiaalmaksuks ning 2/55 kohustuslikuks kogumispensioni makseks. Ravikindlustuse saamise alus on eelneva kuu sotsiaalmaksu tasumine selle miinimumkohustuse ulatuses, mis kuni 2018. aasta esimese juulini on 155,1 eurot. 1292,5 eurose sissetuleku juures maksaks isik ettevõtlustulu maksu  $1292,5 \times 20\% = 258,5$  eurot, mis jaotuks  $258,5 \times 33/55 = 155,1$  eurot sotsiaalmaksuks ning sellisel juhul oleks ravikindlustuse saamiseks vajalik sotsiaalmaksu miinimummäär tasutud.

Võttes arvesse, et ettevõtlustulu lihtsustatud maksustamise seaduse eesmärk oli lihtsustada juhuslikku tulu teenivate isikute maksude tasumist ja deklareerimist, siis võib eelneva põhjal väita, et uus seadus on pigem maksumaksjaid eksitav, kuna ettevõtluskontol ei ole peale maksude deklareerimise ja tasumise lihtsuse ühtegi eelist muude ettevõtlusvormide ees. Esiteks on juhuslikult teenitud tulu füüsilisel isikul mõistlikum deklareerida füüsilise isiku tuludeklaratsioonil, kuna sellisel juhul on isikul võimalik lükata oma maksukohustust edasi. Lisaks sellele, ei saaks käsitleda ravikindlustuse saamiseks vajaliku 1300 euro teenimist igakuiselt enam kõrvaltuluna. Ravikindlustus on isikul võimalik saada ka füüsilisest isikust ettevõtjana või mõne ettevõtte töötajana teenust osutades teenides sealjuures vähem kui 1300 eurot kuus. Ettevõtluskonto ainuke eelis füüsilisest isikust ettevõtjana või äriühingu registreerimise ees on selle aruandluse ja maksude deklareerimise lihtsus. Lisaks sellele on 25 000 kuni 40 000-eurose aastatulu korral maksumäär 40% (Ettevõtlustulu lihtsustatud maksustamise seadus, 2018).

Kokkuvõtvalt selgus, et transpordi valdkond on üks jagamismajanduse põhivaldkondadest, mis vajab riiklikul tasandil reguleerimist. Erinevate allikate põhjal oli töö koostamise hetkel sõidujagamise platvormide reguleeritud kaheksateistkümnemes Euroopa Liidu liikmesriigis. Esimesed regulatsioonid ja kohtuotsused liigitasid Uberi enamasti illegaalset taksoteenust osutavaks ettevõtteks, kuid hilisemad regulatsioonid on lubanud sõidujagamise platvormidel uuesti turule tulla. Ameerika Ühendriikide praktika analüüs näitas, et sealseaduse on jagamismajanduse reguleerimiseks tunduvalt rohkem valmis kui Eesti seadused. USA eelis tuleneb varasemast kogemusest veebikeskkondade reguleerimisel, mida osatakse täna osavalt ära kasutada ka jagamisplatvormide maksustamisel. Sellest hoolimata on jagamismajanduse reguleerimine endiselt väljakutseks valitsustele nii USA-

s kui ka Euroopas. Uued ärimudelid on osavalt leidnud vajakajäämisi seadustes ning tänaseni kasutatakse neid lünke seadustes tulu teenimisel efektiivselt ära. Eelmise alapeatüki põhjal jõuti järelduseni, et Eestis on sõidujagamise platvormide reguleerimiseks muudetud ühistranspordiseadust, Maksu- ja Tolliamet on sõlminud viie jagamisplatvormiga koostöömemorandumi ning seadusandja on loonud kõrvaltulu teenivate isikute tarbeks ühe uue seaduse. Ühistranspordiseaduse muudatustega defineeriti sõidujagajad taksojuhtideks ning tasakaalustati nõudeid traditsiooniliste ja platvormi taksojuhtide vahel. Koostöö sõlmimine sõidujagamise platvormidega ei ole olnud tulemuslik, kuna Taxify näitel andis 2017. aastal kõigest 1.76% eraisikust autojuhtidest nõusoleku Taxifyle nende füüsilisest isikust tuludeklaratsioonide eeltäitmiseks. Samuti leiti, et käesoleva aasta jaanuaris jõustunud ettevõtlustulu lihtsustatud maksustamise seadus ei ole selliste ärimudelite reguleerimiseks parim lahendus, kuna pankadel ei ole huvi taoliste teenuste väljaarendamiseks ning ettevõtluskonto kasutamisel ei ole eeliseid võrreldes äriühingu nimel või füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsedes. Lisaks leiti, et täpsemaid definitsioone vajavad mõisted nagu püsiv ja juhuslik teenuse osutamine või kauba müük. Ühe võimalusena käsitleti tulu piirmäära seadusega kehtestamist, et oleks selge, mis hetkest tekib isikul ettevõtjana registreerimiskohustus.

## KOKKUVÕTE

Jagamismajandus on kiirelt arenev valdkond, mis on eksisteerinud juba aastakümneid, kuid mille laialdast levikut ei suutnud seadusandjad ette näha. Tehnoloogilise revolutsiooni tulemusena omandas jagamismajandus 21. sajandil täiesti uue taseme. Uute ärimudelite ja veebikeskkondade tekkega on saanud sellest tänaseks globaalne äri, milles osalevad igapäevaselt sajad miljonid inimesed. Jagamismajandusele pakuvad tuge kõrgtehnoloogilised andmesidevõrgud, mis mõjutavad nii keskkonda kui ka ühiskonda tervikuna. Ühistarbimist soosivate tegurite hulka kuuluvad olulised globaalsed probleemid nagu hüpertarbimine, kliimasoojenemine ning vajadus majandusliku jätkusuutlikkuse järele. Valdonna peamiseks nõrkusteks on selle uudsusest tulenev tarbijaskonna skeptilisus ning teadmatus.

Teema on aktuaalne, kuna järjest enam väärtustatakse keskkonnasäästlikku elustiili ning jagamismajandus on üks valdkondadest, mis aitab muuta tarbimist oluliselt efektiivsemaks. Kaasaegse jagamismajanduse populaarsuse kasvuga on esile kerkinud mitmed probleemid nagu näiteks jagamisprotsessides osalevate osapoolte defineerimine ning nende tulu maksustamine. Jagamismajandusega seotud probleemid on olnud kõneaineks nii ettevõtjatele kui ka valitsustele juba aastaid, kuid ühist regulatsiooni veel leitud ei ole. Valdonna reguleerimiseks koostati Euroopa Komisjonis 2016. aastal Euroopa jagamismajanduse kava, milles antakse Euroopa Liidu liikmesriikidele suuniseid jagamismajanduse siseriiklikuks reguleerimiseks. Eestis alustati jagamismajanduse reguleerimist transpordi valdkonnast. 2017. aasta novembris jõustus uus ühistranspordiseaduse redaktsioon, millega lisati seadusesse sõidujagamisplatvormide vahendusel teenust osutavatele autojuhtidele kohalduvaid sätteid.

Uurimisprobleem seisneb selles, et Eesti õigussüsteem ei reguleeri piisaval määral kaasaegset jagamismajandust. Reguleerimatus soodustab mõnes valdkonnas, nagu näiteks majutuses või transpordis, ebaausat konkurentsi (deklareeritakse või jäetakse deklareerimata osa tulust), kuna hetkel kehtivad seadused ei loo piisavalt võimalusi jagamisplatvormide ja nende vahendusel teenust osutatavate inimeste kontrollimiseks. Samuti on oluline valdkonna määratlemine, kuna riikidel jääb reguleerimatuse tõttu saamata oluline osa maksutulust. Seega on oluline välja selgitada, kuidas integreerida jagamisplatvormid Eesti õigussüsteemi ja majandusse.

Lõputöö eesmärgiks oli selgitada välja jagamismajanduse regulatsiooni rakenduslikud probleemid transpordi valdkonna näitel.

Esimene uurimisülesanne oli anda ülevaade jagamismajanduse mõistest ja olemusest. Seejuures toodi välja erinevad jagamismajandust puudutavad terminid ning nende sisu. Esimese peatüki esimeses alapeatükis selgus, et jagamismajanduse defineerimine on küllaltki keeruline. Seda sellepärast, et valdkonda iseloomustavad paljud erinevad terminid ning ühte ja kindlat määratlust igale mõistele ei ole. Kui luua töös toodud definitsioonide ristikand, siis on jagamismajandus ärimudeli erinevaid karakteristikuid kasutav majandusmudel, kus isikud jagavad alakasutuses olevaid ressursse omandivormi muutmata ning toodete ja teenuste jagamise eest maksavad isikud jagajale tasu. Lisaks on oluline, et jagamine toimuks läbi kõrgtehnoloogiliste lahenduste nagu näiteks mobiilirakenduste. Veel leiti, et jagamismajandus on väga kiiresti arenev sektor, mille kasvupotentsiaali hinnatakse seitse korda tavamajandusest suuremaks ning võimalikke tulevikumahte Euroopas kuni 572 miljardi euron. 2016. aastal omasid jagamismajanduse domineerivad sektorid hinnanguliselt 103 miljardi euro suurust turuosa, millest 28 miljardit Euroopa Liidus.

Teine uurimisülesanne oli anda ülevaade sõidujagamise olemusest. Kokkuvõtvalt kirjeldati teises alapeatükis sõidujagamise protsessi, selle valdkonna tuntuimaid ettevõtteid ning anti ülevaade sõidujagamise positiivsetest külgedest. Uurimusest selgus, et sõidujagamine on jagamismajanduse valdkond, kus autojuhid saavad kaasata, läbi kaasaegsete tehnoloogiliste lahenduste, oma sõitudesse teisi samal marsruudil liikumisest huvitatud inimesi. Sõidujagamisplatvorm Uber on klassikaline näide kaasaegsest jagamismajandusest ning seda veab väga tugev tarbijate nõudlus – see toimib üle 632-s linnas ning ettevõtte väärtuseks on hinnatud 72 miljardit dollarit. Sõidujagamist soodustatavate teguritena on töös loetletud keskkonnasäästlikkust, füüsiliste isikute majandusliku ja sotsiaalse heaolu kasvu ning majanduskeskkonna paranemist, mis on tingitud konkurentsist uute teenusepakkujate näol. Lisaks on sõidujagamine aidanud olulisel määral vähendada alkoholiga seotud liiklusõnnetuste arvu ning positiivset mõju tähendati ka maksulaekumisele.

Kolmandaks uurimisülesandeks oli analüüsida jagamismajandusega seotud probleeme. Jagamismajanduse probleemide uurimise käigus leiti, et jagamismajanduse probleemiks on selle õiguslane reguleerimatus, mis on tingitud sellest, et seadusandjad ei suutnud selliste teenuste kiiret levikut ette näha. Inimeselt inimesele teenusepakkumisega ei kaasne



inimestel sotsiaalseid garantiisid nagu seda pakuvad traditsioonilised töösuhted. Lisaks leiti, et jagamisplatvormide arenguga on platvormides levima hakanud ka diskrimineerimine, kus musta nahavärviga inimesed jäetakse teenustest paljudel juhtudel ilma. Jagamismajanduses osalevate osapoolte maksustamise probleemidena toodi välja maksumaksjate ja maksustatava tulu identifitseerimise keerulisus, informatsiooni puudulikkus ning riikide erinev maksupraktika. Samas jõuti järelduseni, et jagamismajanduse siseriiklik keelamine oleks tarbijate õigusi ja innovatsiooni piirav lahendus, mis ilmselt ei oleks ka kõige proportsionaalsem meede, kuna tarbijate nõudlus selliste keskkondade ja teenuste vastu on väga suur.

Neljandaks uurimisülesandeks oli analüüsida sõidujagamisteenuse regulatsiooni rakenduslikke probleeme. Analüüsis kasutati Ameerika Ühendriikide, Eesti ning teiste Euroopa Liidu liikmesriikide praktikat. Erinevate allikate põhjal oli töö koostamise hetkel sõidujagamise platvormi reguleeritud kaheksateistkümnes Euroopa Liidu liikmesriigis. Esimesed regulatsioonid ja kohtuotsused liigitasid Uberi enamasti illegaalset taksoteenust osutavaks ettevõtteks, kuid hilisemad regulatsioonid on lubanud sõidujagamise platvormidel uuesti turule tulla. Ameerika Ühendriikide praktika analüüs näitas, et seaduse on jagamismajanduse reguleerimiseks tunduvalt rohkem valmis kui Eesti seadused. USA eelis tuleneb varasemast kogemusest veebikeskkondade reguleerimisel, mida osatakse täna osavalt ära kasutada ka jagamisplatvormide maksustamisel. Eestis on sõidujagamise platvormide reguleerimiseks muudetud ühistranspordiseadust, Maksu- ja Tolliamet on sõlminud viie jagamisplatvormiga koostöömemorandumi ning juhutulu teenivate isikute tarbeks on loodud üks uus seadus. Ühistranspordiseaduse muudatustega defineeriti sõidujagajad taksojuhtideks ning tasakaalustati nõudeid traditsiooniliste ja platvormi taksojuhtide vahel. Koostöö sõlmimine sõidujagamise platvormidega ei ole andnud oodatud tulemust, kuna Taxify näitel andis 2017. aastal kõigest 1.76% eraisikust autojuhtidest nõusoleku Taxifyle nende füüsilisest isikust tuludeklaratsioonide eeltäitmiseks. Samuti leiti, et käesoleva aasta jaanuaris jõustunud ettevõtlastulu lihtsustatud maksustamise seadus ei ole selliste ärimudelite reguleerimiseks parim lahendus, kuna pankadel ei ole huvi taoliste teenuste väljaarendamiseks ning ettevõtlastu konto kasutamisel ei ole eeliseid võrreldes äriühingu nimel või füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsedes. Lisaks leiti, et täpsemaid definitsioone vajavad mõisted nagu püsiv ja juhuslik või kõrvaltegevus teenuse osutamisel või kauba müügil. Ühe võimalusena käsitleti tulu

piirmäära seadusega kehtestamist, et oleks üheselt mõistetav, mis hetkest tekib isikul ettevõtjana registreerimiskohustus.

Edaspidi võiks teadustöö raames uurida igat jagamismajanduse alavaldkonda eraldi ning võimalusel leida igale valdkonnale kõige proportsionaalsem ja rakenduslikult efektiivsem regulatsioon.

## SUMMARY

The title of this thesis is „Problems Related to the Application of the Sharing Economy Regulation, on the Example of the Area of Transport“. The thesis is written in Estonian language and consist of 48 pages. 48 sources were used to write this thesis.

The problem of the thesis lies in the fact that the Estonian legislation does not sufficiently regulate the modern sharing economy. Lack of regulation encourages unfair competition in some areas, as existing laws do not provide sufficient opportunities for controlling sharing platforms and their service providers. As a result, the state loses considerable amount of tax revenue. Therefore, it is important to find out, how to integrate sharing platforms into the Estonian legal system and into the economy.

The purpose of the thesis is to find out the problems related to the application of the sharing economy regulatsion, on the example of the area of transport. In order to achieve the purpose, four research tasks were set, which were resolved by using qualitative research method.

In the theoretical part of the thesis, an overview was given of the concepts and nature of the sharing economy and ride-sharing. In the analysis part of the thesis the problems of the sharing economy were clarified and the problems related to the application of the sharing economy regulatsion were analysed on the example of the area of transport.

The results of the research showed that co-operation agreements with ride-sharing platforms has not given effective result, since in 2017 only 1,76% of the Taxify private drivers gave their consent to Taxify for pre-filling their tax returns. It was also found that the Simplified Business Income Taxation Act, which entered into force in January in 2018, is not the best solution to regulate such business models, as banks have no interest in developing such services, and the use of the enterprise account has very few advantages over registering a company or registering as a self-employed person. In addition, it was found that terms, such as random and continuous activity, that characterize business activity need precise definitions. One possible solution that was pointed out, is to fix a limit of income, so that it would be unambiguously clear from what moment a person will be a subject to registration as an entrepreneur.

## VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Aleksejeva, N., 2016. Natalia Aleksejeva: jagamismajanduse reguleerimisel ei tohi unustada konkurentsioigust. *Postimees*, [Võrgumaterjal] Leitav: [http://arvamus.postimees.ee/3924045/natalia-aleksejeva-jagamismajanduse-reguleerimisel-ei-tohi-unustada-konkurentsioigust?\\_ga=1.6411954.1051716509.1428751567](http://arvamus.postimees.ee/3924045/natalia-aleksejeva-jagamismajanduse-reguleerimisel-ei-tohi-unustada-konkurentsioigust?_ga=1.6411954.1051716509.1428751567) [Kasutatud 30.03.2018].

Autoettevõtete Liit, 2017. *Autoettevõtete Liidu arvamus ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõule 188 SE kohta*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/17074c56-bf09-477f-befb-a6e4ea86461f/> [Kasutatud 30.03.2018].

Beaumont, K., 2015. The Collaborative Economy in Poland and Europe: A Tool for Boosting Female Employment? *CASE Network Reports*, 126, pp. 1-36.

Belk, R., 2014. You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online. *Journal of Business Research*, 67(8), pp. 1-25.

Collaborative Lab, 2013. *The sharing economy lacks a shared definition: giving meaning to the terms*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.slideshare.net/CollabLab/shared-def-pptf> [Kasutatud 24.03.2018].

Cusumano, Michael, A., 2018. The Sharing Economy Meets Reality: Assessing the uncertainties of the business models driving the sharing economy. *Communications of the ACM*, 1, pp. 26-28.

Davidson, Nestor M., Infranca, John J., 2016. The Sharing Economy as an Urban Phenomenon. *Yale Law & Policy Review*, 34(2), pp. 215-279.

*Ettevõtlustulu lihtsustatud maksustamise seadus* (2018), RT I, 07.07.2017, 2.

Euroopa Komisjon, 2016. *Euroopa jagamismajanduse kava* [Võrgumaterjal] Leitav: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-16-2001\\_et.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2001_et.htm) [Kasutatud 24.03.2018].

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee, 2014. *Collaborative consumption: new opportunities for consumers and businesses on the EU market*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.press-releases.30595> [Kasutatud 26.03.2018].

Felson, M., Spaeth, L. J., 1978. Community Structure and Collaborative Consumption: A Routine Activity Approach. *American Behavioral Scientist*, 21(4), p. 1.

Gansky, L., 2010. *The Mesh: Why the Future of Business is Sharing*. New York: Penguin Group.

Google, 2018. *Google's revenue worldwide from 2002 to 2017 (in billion U.S. dollars)*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.statista.com/statistics/266206/googles-annual-global-revenue/> [Kasutatud 26.03.2018].

Hall, Randolph W., Qureshi, A., 1997. Dynamic ride-sharing: Theory and practice. *Journal of Transportation Engineering*, 4, pp. 1-9.

Hamari, J., Sjöklint, M., Ukkonen, A., 2016. The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption. *Journal of the Association for Information Science & Technology*, 9, pp. 2047-2059.

Henwood, D., 2015. What The „Sharing Economy“ Takes. *Nation*, 300(7), pp. 12-15.

Internal Revenue Service, 2009. *Information Reporting of Payments Made in Settlement of Payment Card and Third Party Network Transactions*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.irs.gov/pub/irs-drop/n-09-19.pdf> [Kasutatud 05.05.2018].

Internal Revenue Service, 2010. *Information Reporting Under the Amendments to Section 6041 for Payments to Corporations and Payments of Gross Proceeds and With Respect to Property*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.irs.gov/pub/irs-drop/n-10-51.pdf> [Kasutatud 05.05.2018].

Kalme, M., 2018. “Sõidan! Öösel saab ka lustivedelikku!”. *Pärnu Postimees*, [Võrgumaterjal] Leitav: [https://parnu.postimees.ee/4469251/soidan-oosel-saab-ka-lustivedelikku?\\_ga=2.50762409.1434587134.1523533794-960942388.1522743344](https://parnu.postimees.ee/4469251/soidan-oosel-saab-ka-lustivedelikku?_ga=2.50762409.1434587134.1523533794-960942388.1522743344) [Kasutatud 03.04.2018].

Leaphart, Jennifer M., 2016. Sharing Solutions?: An Analysis of Taxing the Sharing Economy in the United States and Europe. *Tulane Law Review*, 91(1), pp 189-215.

Li, J., Zhang, D., Cui, R., 2017. *A Better Way to Fight Discrimination in the Sharing Economy*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://hbr.org/2017/02/a-better-way-to-fight-discrimination-in-the-sharing-economy> [Kasutatud 26.03.2018].

Maksu- ja Tolliamet, 2017. *Uber või Taxify autojuhtide tulu maksustamisest*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/tulu-kulu-kaivekasum/muudatused/uber-voi-taxify-autojuhtide-tulu-maksustamisest> [Kasutatud 05.05.2018].

Maksu- ja Tolliamet, 2016. *Maksu- ja Tolliameti arvamus liiklusseaduse muutmise ja ühistranspordi seaduse muutmise seaduse eelnõu 188 SE kohta*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/17074c56-bf09-477f-befb-a6e4ea86461f/> [Kasutatud 30.03.2018].

Malhotra, A., Van Alstyne, M., 2014. The Dark Side of the Sharing Economy ... and How to Lighten It. *Communications of the ACM*, 57(11), pp 24-27.

O'Neill, R., 2017. Connecting with Customers in the Sharing Economy. *BusiDate*, 25(1), pp. 3-8.

Pau, A., 2016. Uberi Eesti-missiooni sära ja hiilgus või niru lõpp?. *Postimees*, [Võrgumaterjal] Leitav: <http://tehnika.postimees.ee/3899613/uberi-eesti-missiooni-saera-ja-hiilgus-voi-niru-lopp> [Kasutatud 30.04.2018].

Privitera, D., 2016. Describing The Collaborative Economy: Form Of Food Sharing Initiatives. *Economic Science for Rural Development Conference Proceedings*, 43, pp. 92-98.

Random House Dictionary, 2017. *Ridesharing*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.dictionary.com/browse/ridessharing> [Kasutatud 31.03.2018].

Raudla, K., 2018. *Lõputöö materjal [E-kiri]* (23.03.2018).

Riigikogu majanduskomisjon, 2016. *Ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/17074c56-bf09-477f-befb-a6e4ea86461f/> [Kasutatud 04.04.2018].

Ristikivi, H., 2017. *Taxify jaoks oli 2016 kiire kasvu aasta*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.logistikauudised.ee/uudised/2017/01/17/taxify-jaoks-oli-2016-kiire-kasvu-aasta> [Kasutatud 04.05.2018].

Rõa, K., 2017. *Jagamismajandus – võimalused ja väljakutsed Eestile*. *Äripäev*, [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.aripaev.ee/sisuturundus/2017/03/16/jagamismajandus--voimalused-ja-valjakutsed-eestile> [Kasutatud 24.03.2018].

Sestini, F., 2012. *Collective Awareness Platforms: Engines for Sustainability and Ethics*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/collective-awareness-platforms-engine-sustainability-and-ethics> [Kasutatud 24.03.2018].

Shaheen, Susan, A., 2014. *Introduction to Ridesharing: Overview of Definitions and Setting the Stage Presentation*. [Võrgumaterjal] Leitav: [http://actweb.org/wp-content/uploads/2014/12/ACT\\_Powerpoint\\_Ridesharing\\_Shaheen.pdf](http://actweb.org/wp-content/uploads/2014/12/ACT_Powerpoint_Ridesharing_Shaheen.pdf) [Kasutatud 30.04.2018].

Tampel, R., 2017. *Koostööplatvormi vahendusel tööd tegev isik ja tema õiguste kaitse*. *Magistritöö*. Tallinn: Tartu Ülikool.

Teder, R., 2016. *Millal tohib jagada?*. *Äripäev*, [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.aripaev.ee/arvamused/2016/06/06/reet-teder-millal-tohib-jagada> [Kasutatud 26.03.2018].

Tehnopolis Group, 2016. *Jagamismajanduse põhimõtete rakendamine Eesti majandus- ja õigusruumis: lõpparuanne*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.digar.ee/arhiiv/nlib-digar:308015> [Kasutatud 24.03.2018].

Toivonen, J., 2018. *Soome taksoturul läheb alates juulist rabelemiseks – juba otsitakse taksojuhte*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eestinen.fi/2018/03/soome-taksoturul-laheb-alates-juulist-rabelemiseks-juba-otsitakse-taksojuhte> [Kasutatud 03.05.2018].

TPM, 2015. *Kirgi kütnud taksode keskkonnanõuded said volikogu heakskiidu*. *Tartu Postimees*, [Võrgumaterjal] Leitav: <https://tartu.postimees.ee/3235993/kirgi-kutnud-taksode-keskkonnanouded-said-volikogu-heakskiidu> [Kasutatud 03.04.2018].

Tribunale civile di Roma, 2017. *RG n. 76465/2016*. [Võrgumaterjal] Leitav: [https://en.wikipedia.org/wiki/Uber\\_protests\\_and\\_legal\\_actions#cite\\_note-144](https://en.wikipedia.org/wiki/Uber_protests_and_legal_actions#cite_note-144) [Kasutatud 08.05.2018].

Uber is officially a cab firm, says European court, 2017. BBC News, [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.bbc.com/news/business-42423627> [Kasutatud 04.05.2018].

Uber protest and legal actions, 2018. Vikipeedia, [Võrgumaterjal] Leitav: [https://en.wikipedia.org/wiki/Uber\\_protests\\_and\\_legal\\_actions](https://en.wikipedia.org/wiki/Uber_protests_and_legal_actions) [Kasutatud 04.05.2018].

UberEstimate, 2017. *So, What Is Uber?*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://uberestimate.com/about-uber/> [Kasutatud 30.04.2018].

Udde, H., 2018. *Lõputöö jagamismajanduse teemal [E-kiri]* (05.04.2018).

Veerpalu, A., Kask, A.-L., 2017. *Ettevõtluskonto maksumäärad*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.raamatupidaja.ee/uudised/2017/10/26/ettevotluskonto-maksumaarad?kmi=null> [Kasutatud 05.05.2018].

*Vjatšeslav Zimini väärteoasi ühistranspordiseaduse § 54<sup>2</sup> lg 1 järgi* (2007) 3-1-1-68-07.

*Ühistranspordiseadus* (2015), RT I, 22.01.2018, 15.

Yiqing, W., 2018. Time Sharing Economy Lived up to Its Name. *China Today*, 2, pp. 10-10.