

Sisekaitseakadeemia
Finantskolledž

Natalja Silina

**MAKSUKÄITUMISEGA SEOTUD PROBLEEMID
TALLINNA TAKSOVEOTEENUSTE TURUL**

Lõputöö

Juhendaja:
Indrek Saar, PhD

Tallinn 2016

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2016
<p>Töö pealkiri eesti keeles: „Tallinna taksoveoteenuste turu maksukäitumisega seotud probleemid“</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: „Problems Related to Tax Behavior on Tallinn’s Taxi Market ”</p> <p>Lõputöö maht on 44. lehekülge. Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ning koostamisel on kasutatud 46. allikat, millele on töös viidatud.</p> <p>Teema aktuaalsus seisneb selles, et Eesti Maksu- ja Tolliameti üheks strateegiliseks eesmärgiks aastateks 2013-2016 on vähendada ebaausa majandustegevuse osakaalu, mille tulemusena suureneb maksulaekumine.</p> <p>Probleem seisneb selles, et millised on need probleemid, mis mõjutavad Tallinna taksoveoteenuste osutajate maksukäitumist. Lõputöö eesmärgiks on analüüsida maksukäitumisega seonduvaid probleeme Tallinna taksoveoteenuste turul.</p> <p>Püstitatud eesmärgi saavutamiseks lähtutakse neljast uurimisülesandest:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anda ülevaade taksoveoteenuste turu struktuurist ja turu osalejate maksukäitumisest. 2. Anda ülevaade taksoveoteenuste pakujate õiguslikust keskkonnast Eestis. 3. Analüüsida taksoveoteenuste turgu Tallinnas. 4. Analüüsida Tallinna taksoveoteenuste osutajate maksukäitumist mõjutavaid probleeme. <p>Analüüsi tulemusena jõuti järeldusele, et on mitmeid probleeme Tallinna taksoveoteenuste turul, mis negatiivselt mõjutavad taksojuhtide maksukäitumist. Peamised probleemid on taksojuhiks saamise kergus, suur konkurents, maksukohustuste teadmatus, sularahatehingud ja vähene kohaliku omavalitsuse kontroll.</p>	
Võtmesõnad: takso, taksoveoteenused, maksud, maksukäitumine	
Võõrkeelsed võtmesõnad: taxi, taxi structure, taxes, tax behaviour	
Lõputöö seos riiklike arengukavade ja prioriteetidega: Maksu- ja Tolliameti arengukava 2013-2016, Tallinna ühistranspordi arengukava 2011-2020 projekt.	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
<p>Töö autor: Natalja Silina</p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujalt allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.</p> <p>Allkiri:</p>	
Vastab lõputöö nõuetele	Allkiri:
Juhendaja: Indrek Saar	
Kaitsmisele lubatud	Allkiri:
Kolledži direktor: Uno Silberg	

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. TAKSOVEOTEENUSTE MAJANDUSLIK JA ÕIGUSLIK KESKKOND.....	6
1.1 Taksoveoteenuste turu struktuur ja turul osalejate maksukäitumine	6
1.2 Taksoveoteenuse pakkujate õiguslik keskkond Eestis.....	12
2. TAKSOVEOTEENUSTE TURG JA ETTEVÕTJATE MAKSUKÄITUMINE	
TALLINNAS.....	19
2.1 Tallinna taksoveoteenuste turu struktuur	19
2.2 Tallinna taksoveoteenuste osutajate maksukäitumist mõjutavad probleemid.....	23
KOKKUVÕTTE.....	35
SUMMARY	37
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	39
LISAD	43
Lisa. Küsimustik Tallinna taksojuhtide maksukäitumist mõjutavate probleemide tuvastamiseks ...	43

SISSEJUHATUS

Seoses Eestis viimasel aastakümnele toimunud linnastumisega on suurenenud linnaelanike osatähtsus võrreldes maarahvastikuga. Selle tulemusena ei suurenenud ainult linnaelanike arv, vaid laienes ka linna territoorium. Seoses nii linna territooriumi kui ka elanikkonna kasvuga kasvas nõudlus sõitjate veoteenuste järgi. Sõitjate veoteenust pakub ühistransport, näiteks bussid, trammid, trollid, rongid jne.

Taksod moodustavad vahepealse nišši ühistranspordi ja isiklike autode vahel. Esimene taksoauto jõudis Eestisse umbes 17. sajandil ja sellest ajast alates on Eestis võimalik kasutada taksoveoteenust. Taksovedu on Eestis reguleeritud kui ühistranspordi teenus, kuid erinevalt tavalisest ühistranspordist on see suunatud kindlale isikule või inimgrupile. Teenust tellides tuleb taksoauto tellija määratud asukohta ning viib rahalise tasu eest tellija sihtkohta.

Igale teenuste turule on omased probleemid. Nii näiteks on taksoveoteenuste turul olevad probleemid negatiivselt mõjutanud teenuse pakkujate maksukäitumist. Maksukäitumine on inimese suhtumine maksudesse, kas ja kuidas ta makse tasub ning miks.

Lõputöö valikul sai otsustavaks asjaolu, et aastaid on püütud Tallinna taksoveoteenuste turgu korrastada seadusemuudatuste abil. Vaatamata sellele ei ole see tulemuslik olnud. Seetõttu on vajalik analüüsida Tallinna taksoveoteenuste turul valitsevaid probleeme, mis mõjutavad Tallinna taksoveoteenuste osutajate maksukäitumist.

Lõputöö teema on aktuaalne, sest Eesti Maksu- ja Tolliameti üheks strateegiliseks eesmärgiks on aastateks 2013-2016 vähendada ebaausa majandustegevuse osakaalu, mille tulemusena suureneks maksulaekumine. Lisaks on ka Tallinna Linnavalitsuse üheks prioriteediks korrastada Tallinna taksoveoteenuste turgu. Selleks 2016 aasta alguses loodi Tallinna linnapea nõuniku ametikoht, kelle ülesandeks sai Tallinna taksoveoteenuste turu korrastamiseks nõu andmine.

Lõputöö teema on uudne, kuna autori andmetel ei ole Tallinna taksoveoteenuste pakkujate maksukäitumist mõjutavaid probleeme eelnevalt empiirilisel uuritud. Lõputöö lisaväärtuseks on see, et ankeetküsitluse tulemusi saab kasutada maksukuulekust suurendavate kontrollimeetmete loomiseks ja rakendamiseks.

Lõputöö uurimisprobleemiks on küsimus: millised taksoveoteenuste turul olevad probleemid mõjutavad taksoveoteenuste osutajate maksukäitumist Tallinnas? Maksu- ja Tolliameti

andmetel on taksoveoteenuste turul töötavate isikute maksukäitumine problemaatiline juba pikemat aega, mistõttu on antud valdkonna maksurisk suur ning riigil jääb saamata maksutulu. Seda, et millised need probleemid on, pole süsteemselt uuritud. Uurimistöö lahendusena tuuaksegi välja need probleemid, nende tagamaad ja seosed maksukäitumisega.

Lõputöö eesmärgiks on analüüsida maksukäitumisega seonduvaid probleeme Tallinna taksoveoteenuste turul.

Püstitatud eesmärgi saavutamiseks lähtutakse järgmistest uurimisülesannetest:

1. Anda ülevaade taksoveoteenuste turu struktuurist ja turul osalejate maksukäitumisest.
2. Anda ülevaade taksoveoteenuse pakkujate õiguslikust keskkonnast Eestis.
3. Analüüsida taksoveoteenuste turgu ja pakkujaid Tallinnas.
4. Analüüsida Tallinna taksoveoteenuste osutajate maksukäitumist mõjutavaid probleeme.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks viiakse läbi empiiriline uuring, milles kasutatakse kvantitatiivset uurimismeetodit. Andmete kogumiseks viiakse läbi kaardistav uurimus, mille käigus küsitletakse Tallinna taksojuhte. Saadud tulemuste tõlgendamisel kasutatakse võrdlevat ja analüüsivat meetodit.

Käesoleva lõputöö struktuur tugineb püstitatud uurimisülesannetele ning koosneb kahest peatükist, mis omakorda on jagatud kaheks alapeatükiks. Esimeses peatükis antakse ülevaade peatükist, mis omakorda on jagatud kaheks alapeatükiks. Esimeses peatükis antakse ülevaade taksoveoteenuste majanduslikust ja õiguslikust keskkonnast. Esimese peatüki esimeses alapeatükis antakse ülevaade taksoveoteenuste turustruktuurist ja -osalejate maksukäitumisest. Teine alapeatükk annab ülevaate taksoveoteenuste pakkujate õiguslikust keskkonnast Eestis.

Teises peatükis analüüsitakse Tallinna taksoveoteenuste turgu ja ettevõtjate maksukäitumist. Teise peatüki esimeses alapeatükis antakse ülevaade Tallinna taksoveoteenuste turust ja teenuse pakkujatest. Teises alapeatükis analüüsitakse küsitluse põhjal Tallinna taksoveoteenuste pakkujate maksukäitumist mõjutavaid probleeme.

Lõputöös kasutatakse erinevaid teemakohaseid allikaid sealhulgas teadusallikad ning Eesti Vabariigi õigusaktide redaktsioone seisuga 2015. aastal.

1. TAKSOVEOTEENUSTE MAJANDUSLIK JA ÕIGUSLIK KESKKOND

1.1 Taksoveoteenuste turu struktuur ja turul osalejate maksukäitumine

Võimatu on ette kujutada tänapäeva maailma ilma pideva liikumiseta. Kui ühistranspordiga sõitmine tundub ajaliselt pikk ja ebamugav ning puudub isiklik auto, siis parim lahendus on taksoveoteenuse kasutamine. Taksoveoteenus pakub samu mugavusi nagu isiklik auto, kuid puuduvad pidevad kulud ning vähese sõidu korral on linnas taksoveoteenuse kasutamine majanduslikult kasulikum kui isikliku auto omamine. Samuti võivad taksod kasutada ühissõidukiradasid, mis teeb nendest tiptunni ajal ühed kiiremaid linnas liikumise vahendid.

Turg on koostoime mehhanism ostjate ja majanduslike teenuste osutajate vahel. Turg teenindab tootmist, vahetamist, ümberjaotamist ja tarbimist. (Сажина & Чибриков, 2007, стр. 45) Ka taksoveoteenuste turg on mehhanism, mis toimib taksoveoteenuse osutajate ja selle teenuse ostjate vahel.

Euroopa taksoveoteenuste turg sai alguse Prantsusmaalt, kus 18. sajandil esimesena võeti kasutusele taksod, milleks olid hobuvankrid, mida nimetati fiakriteks. Kuid juba 19. sajandil asendas tehniline areng hobuvankrid sõiduautodega, mille kered meenutasid fiakreid. Esimesi sõiduautosid, mis olid mõeldud taksoveoteenuste osutamiseks, hakkas tootma firma Renault. Sellistes autodes istus taksojuht reisijatest eraldi ja tegeles vaid auto juhtimisega. Sõitjad istusid eraldi katusega kabiinis ja olid kaitstud ilmastikuolude eest. (ИВАНОВ, 2015) Tänapäeval toodavad väga vähesed ettevõtted eraldi taksoautosid. Kõige tuntum selline firma on The London Taxi Company, mis toodab ainult taksoautosid ja mille taksod liiguvad enamasti Inglismaal (The London Taxi Company, 2016). Mujal riikides aga sobivad kõik autod taksoveoteenuse osutamiseks, kui sinna on paigaldatud nõuetele vastav varustus.

Praegusel ajal takso on sõiduauto või veoauto, millega osutatakse sõidu- või veoteenust ning millel on taksomeeter. Sõidu- või veohind tehakse kindlaks taksomeetri tariifi alusel. Erinevalt rendiautost antakse auto kasutada koos autojuhiga, keda nimetatakse taksojuhiks. (Takso ajalugu Eestis, 2015) Taksoautot juhib taksojuht, kes peab vastama kindlatele nõuetele, mille on kehtestanud riik või kohalik omavalitsus. Taksojuht on isik, kes sõidutab inimesi vastavalt nende soovile ühest kohast teise (Rajaleidja, 2007).

Tänapäeval taksoveoteenus mängib olulist rolli kohtetoimetamise ja transportimise osas kõikides maailma riikides, pakkudes koheselt äratuntavat ja ühtset teenust. Lisaks on taksoveoteenusel oluline majanduslik ja sotsiaalne roll. Vaatamata takso ühetaolisusele erineb see piirkonniti, varieeruvad kasutatavate sõidukite tüübid, reguleerimise vormid ja rakendatavad nõuded taksodele ja taksojuhtidele. (Nelson, *et al.*, 2010, p. 1)

Taksoveoteenuse osutajate ehk taksofirmade struktuuri kuuluvad mitmed taksojuhid ja sõidukid, mis on saadaval ööpäevaringselt. Lisaks on tüüpilisel taksofirmal ka kõnekeskus, autode hooldustöökoda ja juhtkond (Springs, 2014, p. 2). Kõnekeskus vastutab tellimuste vastuvõtmise ja nende taksojuhtidele edastamise eest. Autode hooldustöökoja ülesanneteks on autode korrashoiu ja hooldamise tagamine. Taksofirmat juhib aga juhtkond, kelle ülesanneteks on tagada firma toimimine. Firma toimib siis kui nii töölised kui ka kliendid on rahul ja firma toodab kasumit.

Igat turgu saab iseloomustada selle struktuuri kaudu. Turustruktuuriks nimetatakse turu sisest ülesehitust, asukohta, turu osalejate positsiooni ning nende osakaalu kogu turu mahust (Николаева & Чёрная, 2009, стр. 24). Turustruktuuri saab vaadelda erinevate kriteeriumide alusel (Сажина & Чибриков, 2007, стр. 46):

- majanduslik eesmärk – kaupade ja teenuste turg, tööturg, väärtpaberite turg;
- geograafiline asukoht – kohalik-, riiklik- või maailmaturg;
- konkurents – täiuslik konkurents, monopolistlik konkurents, oligopol (mingi kauba suhtes palju nõudjaid ja vähe pakkujaid) ja puhas monopol;
- majandusharude kaupa – autotööstus, naftatööstus, masinaehitus jne;
- müügi olemus – hulgi- või jaemüük.

Taksoveoteenuste turg on teenuste turg, mille majanduslikuks eesmärgiks on teenida tulu läbi taksoveoteenuse osutamise. Geograafilise asukoha poolest on taksoveoteenuste turg sõltuvalt riigist kas kohalik või riiklik, samuti võib olla tegemist ka maailmaturuga. Nagu igal teenuste turul, nii ka taksoveoteenuste turul eksisteerib konkurents.

Konkurents on turu osalejate vaheline võitlus turu positsiooni eest. Konkurentsi turul määravad mitmed faktorid, milleks on ettevõtete arv turul ja nende suurus, valmistatud toodangu tüübid, võimalus siseneda ja väljuda turult, ostjate arv, ettevõtete suutlikkus mõjutada nõudlust reklaami abil. (Сажина & Чибриков, 2007, стр. 46)

Võttes arvesse antud faktorid, siis eristatakse nelja peamist turustruktuuri (või -mudeli) tüüpi, milleks on täiuslik konkurents, monopolistlik konkurents, oligopol ja puhas monopol. (Васильева & Макеева, 2009, стр. 71)

Täiusliku konkurentsi peetakse turu ideaalseks olukorraks, kus turul on palju ostjaid ja müüjaid ning kõigil on võrdsed võimalused ja õigused. Samas iga turu osalise mõju majanduslikule olukorrale on väga väike. Täiuslikku konkurentsi iseloomustavad järgmised omadused: turuosaliste suur hulk, toodete ühetaolisus, kontrolli puudumine hinna üle, puuduvad turule sisenemise ja väljumise barjäärid, turuosaliste täielik teadlikus turu hetkeseisust. (Фролова, 2006, стр. 76)

Puhtaks monopoliks nimetatakse turuvormi, kus teatud kaupa müüb üks müüja, kellel ei ole konkurente. Monopol tekib tavaliselt seal, kus puuduvad alternatiivid ja toodetav toode on unikaalne. Sellises olukorras on monopolistil tegelik võim: määrab ja kontrollib hinda. (Васильева & Макеева, 2009, стр. 74)

Oligopoliks nimetatakse sellist turu tüüpi, kus üksikud suured ettevõtted hoiavad kontrolli all turu peamist osa. Oligopolile on iseloomulikud kõrged turutõkked uute ettevõtete turule sisenemiseks. Turule sisenemine võib olla oluliselt piiratud litsentside väljaandmisega, patentidega. (Фролова, 2006, стр. 62)

Monopolistlikuks konkurentsiks nimetatakse sellist turu tüüpi, kui mitmed ettevõtted pakuvad erinevaid (diferentseeritud tooteid). See tekib seal, kus tegutseb kümneid ettevõtteid, kelle vaheline kokkumäng on võimatu. Monopolistliku konkurentsi tingimustes puuduvad kõrged turutõkked. (Фролова, 2006, стр. 63)

Puhast monopoli, oligopoli ja monopolistliku konkurentsi nimetatakse ebatäiuslikuks konkurentsiks, kuna need mudelid piiravad vaba ettevõtlust, tekitades erinevaid barjääre.

Üldjuhul, taksoveoteenuste turu puhul on tegemist pigem oligopoolse turumudeliga. Eelkõige seetõttu, et taksoveoteenuste sisenemise turutõkked ehk barjäärid on kõrged. Isikutel tuleb läbida kooolitusi ning sooritata eksameid, taotleda litsentse, mida igäühele ei anta, paljudes riikides tuleb sooritada ka eksam linna tundmise peale. Ka uutel taksofirmadel on raske turule siseneda, kuna tuleb taotleda kohalikult omavalitsuselt luba, leida litsentseeritud taksojuhte ning jääda turul konkurentsivõimeliseks. Ka piirhindade olemasolu turul on üheks turutõkkeks.

Ettevõtted tegutsevad pidevas konkurentsisis. Ka taksoveoteenuste turul on mitmeid taksofirmasid, kes pakuvad taksoveoteenust, millest võib järeldada, et teenuse pakujate vahel on konkurents. Konkurents on turusuhetes osalejate omavaheline võistlus (Eesti õigekeelsussõnaraamat, 2013) Tähendab see seda, et turul üritatakse olla parimad või piisavalt head, et teenida kasumit. Kuna taksoveoteenuste turul on suurimaks turuks kliendid, siis võistlus käibki selle nimel, et kui palju üks või teine firma suudab omale kliente meelitada.

Seoses sellega, et konkurents taksoveoteenuste turul on küllaltki tihe, üritavad taksofirmad erinevate mooduste abil endale kliente saada. Nii näiteks selleks, et taksoauto oleks tänaval hästi äratuntav on paljudes riikides taksod värvitud erivärvidesse. Näiteks taksoautode värv Hongkongis oleneb asukohast ja on kas punane, sinine või roheline. Inglismaal on taksoautod musta värvi ja Saksamaal kreemikat värvi. Tais eelistatakse roosat värvi taksoautosid ja Singapuris siniseid. (История развития такси от конных повозок до современных автомобилей, 2014) Eestis ei ole aga kehtestatud taksoautode värvi ehk puudub kindel standard. Iga firma kujundab oma standardi, millele taksoauto peab vastama. Nii näiteks Tallink Takso autod olenevalt klassist on kas kollast või musta värvi, Tulika Takso autod valged või mustad. Paljudel Eesti taksofirmadel puudub taksoauto värvi standard, tähtis on, et auto vastaks nõuetele ning autol oleks firmat esindav logo ja plafoon katusel.

Konkurentsisis tagab edu ka see kui firma suudab lisaks põhiteenusele ka lisateenuseid pakkuda, seetõttu pakuvad paljud taksofirmad lisateenuseid, mis võimaldavad rahuldada kliendi soove. Sellisteks teenusteks on laste takso, kaine juht, takso kuller ja zoo-takso (Принцип работы современного такси, 2012).

Lisaks loeb tänapäeval ka see, et kui kerge ja milliste võimalustega on võimalik taksot tellida. Kui 19. sajandil puudus takso väljakutsumise süsteem, mille tõttu autod sõitsid linna tänavatel ringi lastes kõvasti signaali selleks, et leida endale kliente (Иванов, 2015), siis tänapäeval takso tellimiseks on mitu võimalust. Võib kasutada mobiilset rakendust, helistada dispetšerile, esitada tellimus netilehekülje kaudu või saada taksoauto taksopeatusest või tänavalt. Kuna klientide harjumused on erinevad, siis erinevad takso tellimuse võimalused võivad ühele taksofirmale tuua olulise konkurentsi eelise teise ees.

Olenemata turutüübist on taksoveoteenuse eest tasu arvutamine kõigis riikides üsna sarnane. Taksoveoteenuse eest tasub reisija taksomeetri näidu järgi, mis tähendab, et sõidumaksumust arvutab taksomeeter. Taksomeeter töötab järgnevalt - ta mõõdab vahemaad, mida auto on

läbinud, korrutab vahemaad sõidukilomeetri tasuga ja arvutab kokku sõidu maksumuse. Taksomeetri peamine töörežiim koosneb kolmest osast: sõidu alustamise tasus, kilomeetri hind ja tšeki väljastamine. Lisaks on võimalik taksomeetris vahetada režiime lähtuvalt sellest, kas sõit kulgeb linnas või linnast väljas. Taksoveoteenuse hind oleneb tariifist, mis on aluseks takso hinnakirja määramisel. Selle ülesehitus ja sisu on piirkonniti erinevad. (Принцип работы современного такси, 2012) Enamasti on aga taksotariifid öisel ajal kallimad kui päevasel ajal. Taksoveoteenuste turg on tavaliselt rangelt reguleeritud. Enamik linnadest kontrollib turule sisenemist ning hindade määramist. Samuti sätestab nõudeid taksojuhtidele, sõidukitele, toimingutele ja finantsidele. (Moore & Balaker, 2006, p. 26)

On kaks peamist põhjust, miks on vajalik reguleerida taksoveoteenuste turgu. Esiteks on olemas seaduslik vastutus, mille on kehtestanud riik või kohalikomavalitsus. See on vajalik mitte ainult reisijate turvalisuse tagamiseks, vaid ka avaliku taksoveoteenuse majanduslikuks reguleerimiseks. (Nelson, *et al.*, 2010, p. 16) See tähendab, et riik või kohalikomavalitsus kehtestab näiteks piirhinnad, mida taksofirmad ei tohi ületada taksotariife kehtestades. Läbi selle üritab riik ära hoida piraattaksode tekkimist.

Teine põhjus taksoveoteenuste turu reguleerimiseks on avalik huvi. Reguleerimisala puudumine viib teenuse kvaliteedi halvenemiseni. Sotsiaalselt on oluline nii kodanike kui ka turistide jaoks, et taksoveoteenus oleks kättesaadav, turvaline ja ökonoomne. Hinnad on fikseeritud vältimaks koormavaid või meelevaldseid tariife, kuid vaatamata sellele on teenuseosutajatel võimalik teenida kasumit. (Nelson, *et al.*, 2010, p. 16) Ühiskond on huvitatud saamast kvaliteetset taksoveoteenust, kuna see maksab kordades rohkem kui sõit ühistranspordiga. Seetõttu on oluline, et riigis oleksid konkreetsed regulatsioonid, mis reguleeriksid taksoveoteenuste turu toimimist ning kontrollimist.

Vaatamata sellele, et taksoveoteenuste turg on küllaltki rangelt reguleeritud, leidub taksoturul taksojuhte ja -firmasid, kes ei täida oma maksu- või muid seadusest tulenevaid kohustusi. Lisaks ei ole võimalik alati kõike reguleerida ning taksojuhid või -firmad leiavad õigusaktidest auke, millega taksoturul omale eelis saada. Nii näiteks on sellised rakendused nagu Uber ja Taxify leidnud Eestis seaduslõnga, mis võimaldab nende taksojuhtidel sõita litsentsi omamata. See tähendab, et need taksojuhid ei ole läbinud ametialast koolitust ja ei ole taotlenud taksonduses vajalikku litsentse. Lisaks puudub nende autodes nõuetele vastav varustus ehk plafoon, taksomeeter ja printer. Kogu vastutuse reisijate eest võtavad Uber ja Taxify enda peale.

Konkurentsi surve ja turu range reguleeritus paneb ettevõtted rohkem oma kasumit varjama. Ka taksoveoteenust pakkuvad ettevõtted kasutavad kõikvõimalikke vahendeid, et saavutada konkurentsieelist. (Hongbin, *et al.*, 2014) Igat turgu ja seal toimuvat, sh konkurentsi, mõjutab ka maksustamise keskkond ehk see, milliseid makse peavad turuosalejad tasuma ja milline on turul osalejate maksukäitumine. Juhul kui turuosalejate maksukäitumine on halb, mõjutab see üldist konkurentsiolukorda. Üldiselt turu jaoks on hea, kui seal valitseb konkurents, kuna see tagab tarbijatele odavama hinna ja turul saavad tegutseda kõige efektiivsemad ettevõtted. Kuid kui osa konkurente makse ei maksa, saavutavad nad kohe konkurentsieelise ja saavad turul tegutseda ka siis, kui nad on konkurentidest ebaefektiivsemad.

Taksoveoteenuste turul on mitmeid asjaolusid, mis negatiivselt mõjutavad taksojuhtide maksukäitumist ja soodustavad maksudest kõrvale hiilimist. Küsimused maksukäitumise kohta on sama vanad kui maksud ja jääb avastusalaks niikaua kui maksud eksisteerivad. (Torgler, 2007, p. 64) Enamasti arvatakse, et maksumaksja otsustab konkreetselt, kas ta maksab makse või mitte. Tegelikuses on maksukäitumine märksa keerulisem ja otsust maksude maksmise osas mõjutavad erinevad tegurid, mida kõiki arvestades tehakse lõpuks otsus maksude maksmise osas. (Kircher, 2007, p. 14)

Lisaks defineeritakse maksukäitumist kui osa majanduslikust käitumisest, mis on seotud maksude tasumisega ja isiku suhtlemisega välismaailmaga. Samuti maksukäitumise alla kuuluvad majandusliku subjekti teod, mis on seotud tema maksumaksja rolli täitmisega. Antud roll nõuab majanduslikult subjektilt registreerimist maksumaksjana, maksu arvestust ja maksude tasumist ning suhtlemist maksuametiga. (Меркулова, 2005, стр. 160)

Maksukäitumise mõjutegureid võib jaotada kolmeks (OECD, 2010):

- majanduslikud mõjutegurid;
- poliitilised mõjutegurid;
- sotsiaalpsühholoogilised mõjutegurid.

Maksukäitumise majanduslikud mõjutegurid on seotud suuresti väljavaadete teooriaga, mis inglise keeles on tuntud kui *prospect theory*. See tähendab, et inimesed pigem hindavad oma tulevast käitumist läbi selle kui palju nad saavad kasu või kui palju kahju ilma lõpp tagajärjele mõtlemata. Pigem lähtutakse otsuse tegemisel sellest, et milline tulem sarnasele otsusele järgnes eelmisel korral. Positiivse tulemi korral otsust enamasti korratakse. (Kircher, 2007, p. 14)

Poliitilised tegurid iseloomustavad maksusüsteemi ja poliitilist keskkonda. Antud tegurid on seotud maksusüsteemi lihtsuse ja mõistetavusega, usaldusega poliitiliste institutsioonide suhtes, valitsemise ja maksutulude kulutamise läbipaistvusega. (Torgler, 2007, p. 18)

Sotsiaalsühholoogilised mõjutegurid on hirmutamine, võimalused, ausus/usaldus ja kokkupuuted. Hirmutamine on riigipoolne ennetus, millega loodetakse inimesed panna hoiduma maksudest kõrvale hiilimisest, sest kui seda tehakse siis järgneb karistus. Võimaluste all on mõeldud seda, et millised võimalused on maksumaksjal maksudest kõrvale hiilida või neid vältida, mida vähem on võimalusi seda maksukuulekam ollakse. Ausus ja usaldus tulevad mängu maksumaksja ja maksukoguja vahel, mida paremal tasemel need on seda maksukuulekamad ka ollakse. Kokkupuudete all on mõeldud arvamusi või kuuldusi, kui teatakse, et tavaks on maksudest kõrvale hiilida, siis nii ka talitletakse. (OECD, 2010, pp. 14-35)

Kokkuvõtteks on takso üks vanimatest ühistranspordi liikidest maailmas, mis aja jooksul on teinud läbi suure arengu. Kui turg oma klientide suhtes on jäänud suuresti samaks, siis teenuse pakkujaid on turule aga ajaga aina rohkem tekkinud. Suurem hulk teenusepakkujaid on tinginud selle, et olenemata turustruktuurist ja –tüübist peab turg olema rangelt reguleeritud, et teenuse osutamine oleks kvaliteetne. Ühtlasi on põhjustanud see ka suurema konkurentsi, mis on kiirele arengule palju kaasa aidanud. Tänapäevale ei pea enam taksot ootama tänaval, vaid saab selle kutsuda paari sekundiga kodus olles. Samas on aga suurem konkurents loonud olukorra, kus konkurentsi eelist ja suuremat kasu saadakse läbi maksukäitumise muutuse ehk varjatakse kasumit ja jäätakse maksud maksmata. Selleks, et tagada taksoveoteenuste turul kord ja kvaliteet tuleb riigil või kohalikul omavalitsusel lisaks turu reguleerimisele ka tihedalt kontrollida turul kehtivate reeglite täitmist.

1.2 Taksoveoteenuse pakkujate õiguslik keskkond Eestis

Nagu ka teiste ettevõtlusliikide puhul, peab olema õiguslikult reguleeritud ka taksoveoteenus. Regulatsioon tagab selle, et teenus oleks kvaliteetne ja turvaline. Samuti loob regulatsioon ausa konkurentsi võimaluse, sest kõigile teenuseosutajatele kehtivad samad reeglid. Reeglina on taksoveoteenuse turg rangelt reguleeritud, nii ka Eestis. Range regulatsioon võib aga kaasa tuua ebaausa teenuseosutamise ja reeglitest kõrvale hiilimise. Ka Eesti rangelt reguleeritud taksoveoteenuste turul esineb erinevaid probleeme.

Õigusliku keskkonda iseloomustab seaduste ja teiste õigusaktide süsteem, mis reguleerivad kaubandus-, tööstus-, finants-, maksu- ja teisi ettevõtte tegevusi. (Ван Хорн, 2008, стр. 69). Peamised õigusaktid, mis reguleerivad Eestis taksojuhtide kui ettevõtjate tegevuskeskkonda on äriseadustik, maksukorralduse seadus, raamatupidamise seadus, sotsiaalmaksuseadus, tulumaksuseadus, käibemaksuseadus, reklaamiseadus, ühistranspordiseadus, autoveoseadus, liikluseadus, autojuhi kutseoskuskõuet, ametikoolituse eeskirja, koolituskursuse õppekavade ja koolitunnistuse vormi kehtestamine; taksomeetri kohandamise tingimused ja kord, lubatud veapiirid taksomeetri kasutamisel ning üleminekukiiruse väärtus üleminekul ajatasult sõidukilomeetritasule ja vastupidi, mootorsõidukijuhi ja juhtimisõiguse taotleja tervisekontrolli tingimused ja kord, tervisetõendite vormid ning tervisenõuded.

Tänapäeva Eestis vastavalt ühistranspordiseadusele on taksovedu teeliikluses sõitjate vedu tellija soovitud sihtkohta või sõitjale tellitud kohta järele sõitmine taksoveoks kohandatud ühissõidukiga, samuti selle sõidukiga taksopeatuses või sõitjaga kokkulepitud kohas sõitja ootamine (Ühistranspordiseadus, 2016). Samuti saab taksoveoks lugeda ka ilma taksoveoloa, sõidukikaardi või teenindajakaardita teostatavat sõitjatevedu, kui sõiduk on taksoveoks kohandatud ehk sõidukile on paigaldatud taksoveole omane taksotunnus (plafoon, hinnakiri või taksomeeter) või seda matkiv tunnus. Sellisel juhul on tegemist ebaseadusliku taksoveoga. (Tambur, 2015)

Selleks, et saada litsentseeritud taksojuhiks Eestis tuleb isikul läbida järgmised sammud (Sõbra Takso, 2015):

- läbida ametialane koolitus;
- sooritada eksam;
- taotleda kutsetunnistus;
- taotleda taksoveoluba;
- taotleda taksoveo sõidukikaart;
- taotleda sõidukijuhi teenindajakaardi

Selleks, et Eestis taksojuhiks saada, tuleb isikul kõige esimesena registreerida end taksojuhi kursustele ehk läbida ametikoolitus, mille kestus peab olema 33 tundi. Ametikoolituse hinnaks on 120 eurot. Peale ametikoolituse läbimist tuleb isikul sooritada eksam, mis võimaldab tal taotleda kutsetunnistust. Kutsetunnistust väljastab Maanteeameti liiklusregister ning see kehtib

5 aastat. (OÜ Autosõit, 2015) Lisaks peab isik taotlema taksoveoluba, taksoveo sõidukikaarti ja sõidukijuhi teenindajakaarti.

Taksoveoluba tõendab vedaja õigust korraldada taksovedu. (Ühistranspordiseadus, 2016) Tallinnas väljastab taksoveoluba Tallinna Transpordiamet ning see on nähtav maanteeameti e-teeninduses. Taksoveoluba väljastatakse teatud ajaks ja selle hinnaks on 64 eurot. (Tallinna Transpordiamet, 2016)

Sõidukikaart on taksoveoluba omavale vedajale antav dokument, mis tõendab õigust kasutada sõidukikaardile kantud sõidukit taksoveol. (Ühistranspordiseadus, 2016) Sõidukikaardi taksoveoks Tallinnas annab välja Tallinna Transpordiamet. Sõidukikaart kehtib ainult taksoveoloa kehtivuse ajal ja selle hinnaks on 20 eurot. (Tallinna Transpordiamet, 2016) Sõidukikaardil peab olema märgitud kehtivuse algus ja lõpp, taksoveoloa number, vedaja nimi ja registreeritud asukoht ning registrikood, sõiduki mark ja mudel, istekohtade arv, sõiduki riiklik registreerimismärk, sõiduki omaniku nimi, põhiline teeninduspiirkond ja sõidukikaardi väljastaja ees- ja perekonnanimi koos allkirjaga.

Taksojuhi teenindajakaart tõendab õigust töötada sõidukijuhina taksoveol. (Ühistranspordiseadus, 2016) Teenindaja kaart väljastatakse Tallinnas teatud ajaks Tallinna Transpordiameti poolt ja selle hinnaks on 38 eurot. (Tallinna Transpordiamet, 2016) Teenindaja kaardi peal peab olema teenindaja kaardinumber, taksojuhi ees- ja perekonnanimi ning pilt. Kaart peab olema asetatud reisija jaoks nähtavale kohale. Reeglina on see paigaldatud sõiduauto esipaneelile.

Kõik eelpool nimetatud tunnistused ja kaardid peavad taksojuhil alati kaasas olema. Juhul, kui taksojuhti peaks kontrollitama ning tal puudub kasvõi üks dokumentidest, võib ta selle eest saada rahalise karistuse.

Selgus, et taksojuhiks saamiseks peab isik läbima ametialase koolituse, sooritama eksami ning taotlema litsentse. Lisaks peab isik vastama teatud nõuetele, mis on kehtestatud kas riigi või kohaliku omavalitsuse poolt. Tegelikuses need on registreerimispiirangud, mis takistavad turule vaba sisenemist ehk need on sisenemisbarjäärid, mis on iseloomulikud oligopoolse turumudeli puhul.

Tallinnas peab isik vastama järgmistele nõuetele (Taksojuhi õigused ja kohustused, 2015):

- taksojuht peab olema Eesti Vabariigi kodanik või omama Kodakondsus- ja Migratsiooniameti poolt väljastatud elamis- ja tööluba;
- omama kehtivat B-kategooria juhiluba (taksojuhi kutsetunnistust ei väljastata esmaste B-kategooria juhilubadega)
- tundma Tallinna teeninduspiirkonda ja linna tänavaid;
- olema võimeline suhtlema sõitjaga eesti keeles (vähemalt B1-tasemel eesti keel);
- olema läbinud taksojuhi ametikoolituse/täiendõppe vastavalt autoveoseadusele ja omama sellekohast tunnistust;
- vastama teistele Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kehtestatud autojuhi kutseoskuskriteeriumidele.

Seega, kui taksojuht on läbinud ametialase koolituse, taotlenud taksoveoteenuse osutamiseks vajalikud litsentsid võib ta valida ettevõtluvormi ning registreerida end ettevõtjaks.

Suurem osa taksofirmadest pakub taksojuhtidele tööd frantsiisilepingu alusel ja taksojuht peab olema füüsilisest isikust ettevõtjast. Füüsilisest isikust ettevõtja (edaspidi FIE) on füüsiline isik, kes tegeleb ettevõtlusega. FIE-ks võib olla iga füüsiline isik, kes peab korraldama oma raamatupidamise lähtuvalt raamatupidamise seadusest (Äriseadustik, 2016). Ettevõtlus on isiku iseseisev majandus- või kutsetegevus, mille eesmärgiks on tulu saamine kauba tootmisest, müümisest või vahendamisest, teenuse osutamisest või muust tegevusest, kaasa arvatud loomingu- või teaduslik tegevus (Tulumaksuseadus, 2016). Seega, taksoveoteenuse pakkuja ehk taksojuht on ettevõtja, kes osutab taksoveoteenust tulu saamise eesmärgil.

Kui taksojuht valib enda ettevõtluvormiks FIE, siis peab enne tegevuse alustamist esitama avalduse enda kandmiseks äriregistrisse (Äriseadustik, 2016). Selleks on kaks võimalust: esitada digiallkirjastatud kandeavaldus ettevõtjaportaali kaudu või notariaalselt kinnitatud kandeavaldus kohtu registriosakonnale (Justiitsministeerium, 2015). Selle eest, et FIE kantakse äriregistrisse tuleb tasuda riigilõiv, mille suuruseks on 13 eurot.

Kui taksojuhist FIE on äriregistrisse kantud võib ta alustada oma tegevust ehk hakata osutama taksoveoteenust. Kuna taksojuht hakkab tegelema ettevõtlusega, siis lasuvad talle maksukohustused, mida ta peab seadustega ette nähtud korras täitma. Juhul, kui taksojuhi ettevõtluvormiks on FIE, siis tema maksukohustusteks on (Maksu- ja Tolliamet, 2016):

- sotsiaalmaks ja sotsiaalmaksu avansilised maksed;
- tulumaks ja tulumaksu avansilised maksed;

- kohustusliku kogumispensioni makse;
- käibemaks.

FIE-ks olemine ei välista töötamist töölepingu alusel mõnes ettevõttes. Kuna FIE ja füüsiline isik on üks ja sama, siis võib füüsiline isik teenida tulu mitmel moel (nt palgatulu, tulu väärtpaberite võõrandamisest, tulu ettevõtlusest jne), kuid seejuures peab ta eristama oma erinevaid tululiike füüsilise isiku tuludeklaratsioonis. (Maksu- ja Tolliamet, 2016)

Juhul, kui isik töötab taksofirmas töölepingu alusel, siis taksofirma kui tööandja tasub isiku eest sotsiaalmaksu (33%) ning tööandja töötuskindlustusmaks (0.8%). Lisaks peetakse taksojuhi palgalt kinni tulumaks (20%), töötaja töötuskindlustusmaks (1.6%) ja kohustusliku kogumispension (2% või 3%). (Maksu- ja Tolliamet, 2016)

Taksojuhid valivad FIE ettevõtlusvormi, kuna minimaalne kapitali nõue puudub, registreerimine on lihtne, ei pea olema põhikirja ning ettevõtlusega tekkinud kohustuste eest vastutab FIE kogu oma isiklikku varaga (Eesti.ee, 2016).

Kui taksojuht on ennast FIE-ks registreerinud, võib ta kandideerida taksofirmasse taksojuhi ametikohale. Kõikides Tallinna taksofirmades on võimalik valida, kas taksojuht:

- töötab FIE-na taksofirma renditaksol;
- töötab taksofirmas FIE-na ja oma taksoga.

Kui taksojuhil on olemas kehtiv taksoveoluba, kuid ei ole oma taksot, siis parim variant on töötada FIE'na renditaksol (Reval-Takso, 2016). Sellisel juhul peab taksojuht igakuiselt tasuma taksofirmale auto renditasu, frantsiisilepingu tasu ja tellimuste tasu. Rendi-, frantsiisi- ja tellimuste tasu oleneb taksofirmast, kus taksojuht töötab.

Kui taksojuhil on olemas oma auto, mis vastab taksofirma nõuetele saab ta töötada taksofirmas FIE-na oma autoga (Reval-Takso, 2016). Taksojuhil, kes soovib hakata tegelema taksoveoteenuse osutamisega enda autol tuleb lisaks paigaldada teenuse osutamiseks vajalik taksovarustus, milleks on taksomeeter ja printer ning plafoon. Keskmiselt tuleb selle eest maksta 500 eurot. (Taksotehnika spetsialist, 2016) Juhul, kui taksojuht hakkab tegema tööd renditud taksoautol, siis ei pea ta antud rahalist kulutust (taksovarustuse paigaldamine) tegema. Lisaks alates 01.05.2016 iga taksoauto heitenorm peab vastama vähemalt Euro 5 heitenormi standardile. Samuti peab autol olema taksoülevaatus ning -kindlustus. Taksojuhil, kes töötab oma autol tuleb igakuiselt tasuda vaid frantsiisilepingu tasu ja tellimuste tasu. Frantsiisitasu ja

tellimuste tasu oleneb taksofirmast, kus taksojuht töötab. Nii näiteks Tulika Taksos peab taksojuht tasuma 480 eurot kuus frantsiisitasu ja iga saadud tellimuse eest 0,35 eurot, Reval Taksos on aga frantsiisitasu suuruseks 90 eurot kuus ja iga tellimuse pealt peab taksojuht tasuma 0,49 eurot.

Nagu eelpool mainitud, siis taksoveoteenust osutatakse rahalise tasu eest. Taksoveo teenuse hinnad kehtestab vedaja ehk taksofirma. Taksoveoteenuste hinnakiri koosneb sõidulustustasust, sõidukilomeetritasust ja ajatasust. Ajatasu tariif hakkab tööle siis, kui taksoauto sõidab kiirusega, mis on alla 21 km/h. Samuti on vedajal õigus kehtestada päevase (kella 6-23) ja öise (kella 23-6) sõidukilomeetritasu, kui taksomeeter lülitub ümber automaatselt. (Tallinna taksoveonõuded, 2015)

Hinnakiri esitatakse püstvormingus A5-lehel, millel on kollasel taustal musta värvi eesti- ja ingliskeelne tekst. Teksti puhul kasutatakse poolpaksu kirja ja kirjatüüpi *Arial Narrow*. Tähemärgi vähim kõrgus on 5 mm ja numbritel 7 mm. Hinnad esitatakse eurodes, kasutades sümbolit €. (Tallinna taksoveonõuded, 2015) Hinnakiri peab olema asetatud taksoauto esipaneelile ning parempoolse tagumise akna peale.

Taksotariifide kujundamisel peab taksofirma arvesse võtma piirhinnad, mille kohalik omavalitsus on kehtestanud. Tallinna linnas on kehtestatud alates 15.10.2015 piirhinnad, mis näevad ette, et: sõidulustustasu ei tohi olla kõrgem kui 5,50 eurot; sõidukilomeetri hind ei tohi olla kõrgem kui 1,10 eurot ja ajatasu maksimaalne suurus võib olla 24,20 eurot tunnis. (Vajalikke näpunäiteid Tallinna taksode kasutajaile ja taksoteenuste osutajaile, 2015)

Kokkuvõtteks taksoteenuse osutamine Eestis on sarnaselt teiste riikidega üsna rangelt reguleeritud. Taksojuhina ei saa töötada ilma kvalifikatsiooni omamata ja taksoauto peab vastama kindlatele nõuetele. Vaatamata sellele konkurents taksoveoteenuste turul on küllaltki tihe. Seetõttu, näiteks Eestis, Tallinnas on kehtestatud regulatiivsed piirangud, mis mõjutavad turukonkurentsi. Sellisteks piiranguteks on turule sisenemise barjäär ja piirhinnad. Turule sisenemise barjääriks on ametialane koostis ja tunnistused ning litsentsid, mida isik peab taotlema taksojuhiks saamiseks. Lisaks ka kohaliku omavalitsuse poolt kehtestatud nõuded ja ettevõtjaks registreerimine. Piirhinnad Tallinnas näevad ette, et sõidulustustasu maksimaalne hind on 5,50 eurot, sõidukilomeetri maksimaalne hind on 1,10 eurot, ajatasu maksimaalne hind on 24,20 eurot tunnis. Reegleid, mida järgima peab taksoveoteenuste turul on palju, kuid alati

on nendest kõrvale hiilijaid. See tähendab, et lihtsalt kehtestatud reeglitest ei piisa, et neid ka järgitaks, peab reeglite järgimise üle teostama ka kontrolli.

2. TAKSOVEOTEENUSTE TURG JA ETTEVÕTJATE MAKSUKÄITUMINE TALLINNAS

2.1 Tallinna taksoveoteenuste turu struktuur

Arenenud maade linnades kasutatakse järjest vähem mootorsõidukeid, nendele eelistatakse ühistransporti. Üheks suurimaks ühistranspordi liigiks linnades ja eriti suuremates linnades on taksod, millega liikumine on kiire ja mugav. Ka Tallinn on üks sellistest arenenud linnadest, kus väga suure osa ühistranspordist moodustavad taksod, mis tõttu taksoveoteenuste turg on küllaltki suur. Seda, et taksoveoteenuse turg on Tallinnas suur näitab erinevate taksoveoteenust osutavate firmade suur hulk ja nende aina moodsam autopark. Samuti on Tallinnas lisaks klassikalisele taksoveoteenusele pakkuda ka erinevaid lisateenuseid, kus veoseks võib olla väike laps, loom või mõni pakk.

Tallinna taksoveoteenuste turg sai oma alguse, kui 1896. aasta sügisel esimene taksoauto jõudis Tallinna. Järgnevatel aastatel kasvas taksoautode arv mitme võrra, osalt seetõttu, et ettevõtlikud mehed taipasid, et autodega on võimalik äri teha. Nii tekkisid tänavapilti üüria autod, mis üüratu hinna eest pakkusid rahvale põnevat ja pidulikku sõidukogemust. Juba 1965. aastaks oli Tallinnas juba ligi 500 taksot, see arv kasvas edaspidi igal aastal paarikümne võrra. (Takso ajalugu Eestis, 2015)

Suurt taksode arvu proovis linnavalitsus piirata, kehtestades erinevaid piiranguid. Töö kandis vilja, taksode arv hakkas vähenema, osalt ka maailmas levinud kriisi tõttu. Taksodest jäid alles vaid need, mille omanikud olid ise suutelised masinat remontima ja juhtima. Näiteks arstid ja juristid, kes oma autot lisateenistuse huvides sõidus hoidsid, kukkusid konkurentsist välja. (Takso ajalugu Eestis, 2015)

11.04.2016 seisuga on Tallinnas litsentseeritud taksojuhtide arv 1763 (Tallinna linnavalitsuse ametnik, 2016). Tegelikult nende arv on suurem tänu sellele, et seaduselünk lubab ka litsentsi omamata teostada taksoveoteenust Eestis. See tähendab seda, et iga isik võib läbi Taxify või Uberi registreerida end taksojuhiks ning hakata osutama taksoveoteenust ilma, et oleks läbinud ametialase koolituse. Nad isegi ei pea paigaldama nõuetele vastava varustust, kuna sõidumaksumuse arvutamine toimub mobiilirakenduse kaudu nutitelefoni või tahvelarvuti. Selline süsteem on maailma eririikides põhjustanud vastakaid arvamusi ja ka Eestis on diskussioon selle seaduslikkuse üle.

20.02.2016 seisuga on Tallinnas 50 taksofirmat, mille keskmiseks autopargi suuruseks on 45 taksoautot. (Taksod, 2016)

Tabel 1. Tallinna suurimad taksofirmad 20.02.2016 seisuga (Taksod, 2016; autori koostatud)

Taksofirma	Taksopargi suurus (sõiduauto)
Tulika Takso	215
Tallink Takso	112
Reval Takso	100
Eestimaa Takso	80
Logo takso	70
Tallinna Takso	60
Marabu Takso	60
Inter Takso	50

Tabelist 1 on näha, et Tallinna viiekümnest taksofirmast kõige suurem taksofirma on Tulika Takso, mille autopargi suurus on 215 autot. Tulika Taksole järgneb Tallink takso, mille taksopargi suurus on saja taksoauto võrra väiksem ning teeb kokku 112 taksoautot. Reval Taksol on Tallinnas 100 sõiduauto. Eestimaa Takso, Logo Takso, Tallinna Takso, Marabu Takso, Inter Takso autopargi suurus jääb alla 100, kuid vaatamata sellele omavad nad Tallinnas palju taksoautosid.

Nagu eelpool oli mainitud, siis Tallinna taksoveoteenuste turul tegutseb 50 taksofirmat. Sellest võib oletada, et turul olev konkurents on küllaltki tihe, kuigi turule sisenemine võib osutuda raskeks.

Taksoveoteenuste kliendid Tallinnas jagunevad Tallinnas tavaklientideks ja äriklientideks. Tavaklientideks kutsutakse neid reisijaid, kellel ei ole taksofirmaga eraldi lepingut sõlmitud. Nemad tasuvad sõidu eest kas sularahas, kaardimaksega või mobiilmaksega. Ärikliendid on isikud, kellel on seotud taksofirmaga leping. Nemad tasuvad oma sõidu eest tšekkidega, mille alusel esitatakse neile kord kalendrikuus koondarve kõikide sõitude eest. (Reval-Takso, 2016)

Tallinnas takso tellimiseks on klientidel mitu võimalust. Kuni 2013. aastani oli Eestis, sh Tallinnas, võimalik tellida taksot kas kõnega dispetšerile, taksopeatusest või tänavalt. Kuid

2013. aastal toimus revolutsioon taksoveoteenuste turul. 2013. aasta suvel tuli turule mTakso (*Taxify*) teenus, mis avas taksonduses uue ajajärgu võimaldades klientidel taksot tellida ilma helistamata, otse nutitelefonist vaid paari hiireklikiga. mTakso annab kliendile senisest oluliselt suurema vabaduse valida ise taksot kauguse, hinnakirja, auto mudeli ja foto ning teiste kasutajate antud hinnangute alusel. (Takso ajalugu Eestis, 2015)

Kui 2013. aastal oli üks ainus mobiilirakendus takso tellimiseks, siis 2016. aastal on rakenduste arv Eestis kiiresti kasvanud. Populaarseimad mobiilirakendused takso tellimiseks Tallinnas on: Taxify, TaxiGo, Taxofon, Driver ja Wisemile. (Taxify Tallinn töötaja 2016, vestlus 01.03) Rakendustel on sarnane põhimõte, erineb ainult mobiilirakenduse kujundus. Igas rakenduses saab valida enda asukoha ning tänu sellele leida taksoauto, mis asub kõige lähemal. Samuti saab valida mitme erineva auto vahel ning jälgida taksojuhi teekonda tellijani.

Lisaks sellele alates 2015. aasta maikuust on võimalik tellida nn takso läbi Uberi. Uber on rakendus, mis võimaldab kiiresti leida auto ning sõita soovitud sihtpunkti (Uber, 2016). Reisija peab arvestama sellega, et Uberi autodes autojuhtidel puudub taksoveoteenuse osutamiseks taksoveoluba ja taksomeeter. Taksomeetrit ei kasutata, kuna enne sõidu alustamist loeb rakendus kui palju läheb sõit maksma ning sõidu lõpus võetakse konto pealt sõiduraha maha. Samuti puuduvad juhtidel sõidukikaardid ning teenindajakaardid.

Taksoveoteenuse tellimiseks on võimalusi palju. Lisaks tavapärasele kutselistele taksojuhtidele on lisandunud palju neid taksojuhte, kes ei oma erinevaid lubasid ja tegutsevad läbi mingi ettevõtte nagu näiteks Taxify või Uber. Antud ettevõtete töötajad ei pea investeerima enne tööle asumist suurt raha, ega ümber kohandama oma sõidukeid, sest nende osutatavat teenust nimetatakse sõidujagamiseks. (Uberi Tallinna töötaja 2016, vestlus 26.02) Samuti on antud ettevõtetel lai klientide hulk, näiteks tegutseb Uber üle maailma. Kõik see muudab konkurentsi veel tihedamaks ja kindlasti on konkurents muutnud ka üleüldist maksukäitumist Tallinna taksoveoteenuse osutajate seas.

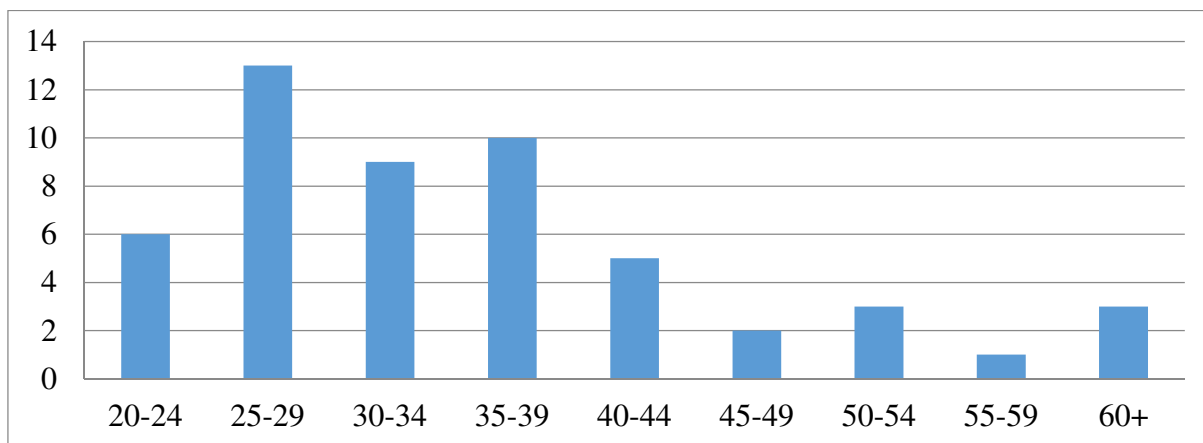
Taksoveoteenuste turul tegutsevate teenusepakkujate iseloomustamiseks on kasutatud lõputöö raames läbiviidud küsitluse andmeid. Andmete kogumiseks kasutatakse kaardistavat uurimust, mille abil püütakse selgitada tegelikkuses valitsevaid tingimusi ja asjaolusid. Kaardistava uurimise abil oli võimalik küllaltki hästi välja selgitada mingil ajahetkel populatsioonis valitsevaid arvamusi (avaliku arvamuse küsitlused ehk gallupid), hoiakuid ja hinnanguid.

Inimesi võidi paluda hinnata ka oma tegevust, käitumisviise ja nende esinemise sagedust. (Hirsjärvi & Huttunen, 2005, lk. 198)

Tallinna taksojuhtide maksukäitumist mõjutavate probleemide tuvastamiseks koostati küsimustik, mis koosnes 18 valikvastustega ja 11 vabateksti vastustega küsimustest. Küsitlus viidi läbi internetiküsitluste keskkonnas *Google Forms*. Küsitluse veebiaadress edastati meili teel 75-le Tallinna taksojuhile, mis moodustab 4,26% valimi üldkogumist. Nendest 16 ei vastanud edastatud küsimustikule ja 7 ei soovinud vastata. Internetiküsitlus oli anonüümne. Lõpuks osutus valimiks 52 Tallinna taksojuhti.

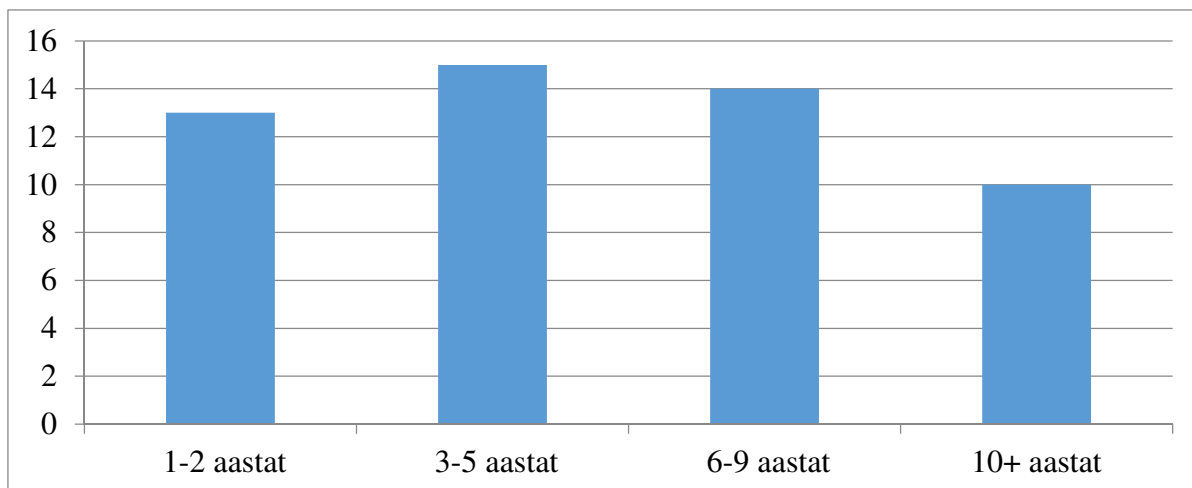
Uurimuse valim moodustati lumepallivalimi põhjal. Autoril oli 5 tuttavat taksojuhti, kes olid nõ „seemneks“ valimi moodustamise alguses. Ülejäänud 70 valimis olnud Tallinna taksojuhti tulid juhuslikkuse alusel lumepallivalimiga. Küsitluse läbiviimist alustas autor 16.03.2016 ja lõpetas 30.03.2016 kuni 75-st valimis olnud isikust olid kõik isikud küsitlusega tutvunud ja sellele vastanud või mingil põhjusel vastamata jätnud.

Küsitluse andmetel on suurem osa valimis olnud Tallinna taksojuhtidest mehed, kelle keskmiseks vanuseks on 36 eluaastat ja mediaan 33,5 aastat. Vastanud taksojuhtidest 3 olid naised. Kõige noorem küsimustele vastanud taksojuht oli 22 aastane ja kõige vanem oli 65 aastane.



Joonis 1. Taksojuhtide jaotus vanusegruppide lõikes (vastajate arv) (autori koostatud)

100% (52 vastanut) töötavad FIE-na taksofirmas frantsiisilepingu alusel ja keskmiseks tööstaaziks on 5,8 aastat ja mediaan on 5 aastat. Joonise 3 põhjal võib öelda, et taksojuhtide tööstaaz on suhteliselt lühike, kuid see on iseloomulik teenindavale sektorile, kus tööjõu volavus on suur.



Joonis 2. Taksojuhtide jaotus tööstaaži alusel (vastajate arv) (autori koostatud)

Suurem osa vastanutest ehk 42,3% (22 vastanut) on kõrgharidusega, 34,6% (18 vastanut) on kutseharidusega ja 23,1% (12 vastanut) keskharidusega. Taksojuhid, kes vastasid ankeetküsimustikule töötavad Reval Taksos, Taxifys, Amigo Taksos, Tallink Taksos, Takso 24, Euro Taksos, Tulika Taksos, Sõbra Taksos, Q Taksos, Krooni Taksos, Saksa Taksos, Väk Taksos, Raadio Taksos, Global Taksos, NB Etakso, Sinu Taksos, Smile Taksos, One Taksos, Grand Taksos, Uus taksos ja Pealinna taksos.

Kokkuvõtteks on Tallinna taksoveoteenuse turg juba pikalt tegutsenud. See tähendab, et taksoveoteenuse pakkujaid on mitmeid erinevaid. Samuti on võimalik taksot tellida eriviisidel. Seaduslik regulatsioon ja konkurents Tallinnas on aga taganud suhteliselt ühtlase hinnataseme. Samas leidub ka neid taksosid, mis pakuvad kallimat ja mugavamalt teenust, kuid on ka neid, mis pakuvad odavat teenust, ega keskendu mugavustele. Regulatsioonide tulemusel vastavad kõik taksoautod ja nende juhid ka teatud nõuetele, mis tagab turul kvaliteedi. Kuigi Tallinna taksoturul on erinevaid probleeme, siis üldiselt võib öelda, et Tallinna taksoturud on suhteliselt hästi reguleeritud ja seega ka toimib hästi.

2.2 Tallinna taksoveoteenuste osutajate maksukäitumist mõjutavad probleemid

Viimastel aastatel on palju olnud meediapildis taksoveoteenus Tallinnas. Täpsemalt on tähelepanu all olnud piraattaksod ja nii nimetatud taksomaffia. Käsitletakse enamasti taksoveoteenuse turul valitsevaid probleeme ning otsitakse lahendusi probleemide

kõrvaldamiseks. Paljud probleemid, mis valitsevad Tallinna taksoveoteenuste turul mõjutavad taksojuhte, seal hulgas ka taksojuhtide maksukäitumist.

Läbiviidud uuringu abil tuvastati peamised maksukäitumist mõjutavad probleemid Tallinna taksoveoteenuste turul. Uuringus osalejate üldandmed on toodud tabelis 2.

Tabel 2. Uuringus osalejate üldandmed (autori koostatud)

Vastanute arv	52
Esindatud taksofirmade arv	21
Meeste arv	49
Keskmine vanus (aastat)	36
Keskmine tööstaaž (aastat)	5,8
Ettevõtluvorm FIE (osakaal vastanutest)	100%
Keskmine töötasu (eurot)	2432

Uuringu käigus paluti vastajatel hinnata kui raske või kerge on Tallinnas taksojuhiks saada ehk paluti hinnata kuidas Tallinna taksojuhid tunnetavad turule sisenemise raskust. Vaatamata sellele, et taksoveoteenuste turule sisenemiseks tuleb ületada sisenemisbarjääre, mis on seotud näiteks ametialase koolituse läbimisega ning litsentside taotlemisega, siis suurem osa vastanutest hindas taksojuhiks saamist väga kergeks. 92,3% (48 vastanut) arvas, et taksojuhiks on väga kerge saada ja 7,7% (4 vastanut) arvas, et taksojuhiks on kerge saada. Sellest võib järeldada, et vaatamata sellele, et on kehtestatud sisenemisbarjäärid taksoveoteenuste turule, on sinna siiski väga kerge siseneda. Ilmselt ametialane eksam on kerge ja litsentside taotlemisega ei kaasne taksojuhtidele lisanõudeid.

Küsitluse käigus selgus, et 40,4% (21 vastanut) taksojuhtidest käib lisaks mujal tööl. Peamistiks mujal tööl käimise põhjusteks toodi välja, et ametlik töökoht annab kindlustunde ning lubab taotleda erinevaid laene, näiteks eluasemelaenu, autoliisingi jne. Paljud vastanutest käivad mujal tööl sel põhjusel, et ei peaks FIE'na tasuma avansilisi sotsiaal- ja tulumaksu makseid. Lisaks oli neid, kelle jaoks on taksondus lississetuleku allikaks. Eriti kasutavad seda ära üliõpilased või pensionärid. Samuti omatakse teist töökohta, kuna nende meelest taksonduses nad degradeeruvad, ei toimu arengut. Kahe töökooha omamine võib aga negatiivselt mõjutada isikute maksukäitumist. Inimesel tekib tunne, just kui ta maksaks makse topelt võrreldes teistega, mis

võib tunduda ebaõiglane. Ebaõigluse ja ebavõrdsuse tunne suurendab aga kalduvust maksudest kõrvale hiilida (Fadjar, 2012, p. 196).

Keskmiselt teendindavad valimis olevad taksojuhid 378 tellimust kuus ja mediaan 385 tellimust. Selgus, et kõige suurem tellimuste arv oli 659 tellimust mobiilirakenduse alusel ning kõige väiksem tellimuste arv oli 97 tellimust kuu jooksul. Samas, paljud taksojuhid märkisid, et tegelikkuses tellimuste arv on suurem. Mobiilirakendus ei fikseeri tänavalt või taksopeatusest saadud tellimusi. Seetõttu on taksojuhtide tegelik keskmine tellimuste arv kuus ilmselt palju suurem. Sellest järeldub, et taksojuhtide töökoormus on küllaltki suur.

Lisaks paluti taksojuhtidel valida mitme vastuse variandi seast, mille kaudu nad tavaliselt tellimuse saavad. Selgus, et suurem osa taksojuhtidest saavad oma tellimuse tänavalt või taksopeatusest. Selle variandi valisid vastavalt 98,1% (51 vastanut) ja 94,2% (49 vastanut). Peamine põhjus, miks klientide hankimine tänavalt või taksopeatusest on kõige populaarsem on see, et saades kliendi sealt, ei pea taksojuht taksofirmale maksma tellimustasu. Paljud tellimused edastatakse taksojuhtidele mobiilserakenduse kaudu. Kõige enam levinud mobiilirakendused tellimuste saamiseks olid Taxify ja Taxigo, vähem levinud aga Taxofon või KutsuTakso rakendused. Kõige vähem kasutatakse tellimuste edastamiseks ja vastuvõtmiseks raadiosaatjat, seda märkis ainult 1,9% vastanutest. Tellimuste saamist raadiosaatja kaudu Tallinnas kasutavad Euro Takso taksojuhid.

Taksojuhtidel paluti hinnata, kui rahul on nad tellimuste saamise võimalustega. Ligikaudu 8% (4 vastanut) olid rahul tellimuste saamise võimalustega, 92% (48 vastanut) aga mitte. Taksojuhtidele tekitab muret, et praeguse seisuga mitte ükski mobiilirakendus ei suuda pakkuda Taxify'le konkurentsi. Seetõttu dikteerib Taxify enda reegleid taksoveoteenuste turul, mida paljud taksojuhid peavad ebaõiglaseks. Näiteks üks vastanutest kirjeldas, et alates 01.04.2016 muutuvad takso tariifid Taxifys, mida hakatakse määrama sõiduki vanuse järgi. Sõidukid jagatakse klassidesse (eko-, standard- ja premiumklass) ja vastavalt sellele kujundatakse takso tariifid. Samuti ei ole taksojuhid rahul sellega, et tellimusi jääb aina vähemaks tiheda konkurentsi tõttu, mida osaliselt põhjustab ka Taxify. Seoses sellega, et Tallinna taksoveoteenuste turul käib suur sõda, on paljud taksofirmad Taxify rakenduselt üle läinud TaxiGo rakendusele, mis samuti ei meeldi taksojuhtidele. Põhjuseks on see, et vaatamata sellele, et TaxiGo mobiilirakenduses töötavad ainult litsintseeritud taksofirmad, on TaxiGo praeguse seisuga ebapopulaarne rakendus ning tellimust selle kaudu on äärmiselt keeruline

saada. Lisaks märkisid mõned taksojuhid, et TaxiGo rakenduse taksojuhi versioon ei tööta IOS baasil. Isikute kokkupuude ebaõiglusega, ebavõrdsusega negatiivselt mõjutab isikute maksukäitumist (Ярема, 2006, стр. 36). Kuna paljud taksojuhid peavad Taxify reegleid ebaõiglaseks ja ebavõrdseks, võib see negatiivselt mõjutada taksojuhtide maksukäitumist.

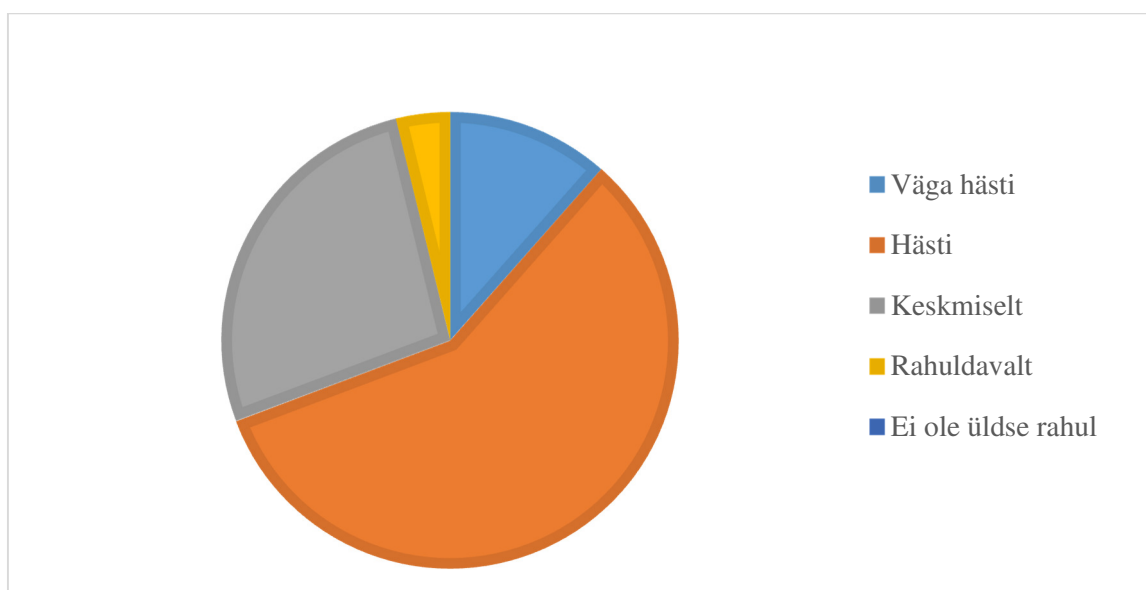
Samuti Tallinna taksoveoteenuste turul käib suur taksosõda traditsioonilise- ja uue taksosuuna vahel. Traditsioonilise taksosuuna all on kõik litsentseeritud taksojuhid, uue taksosuuna all aga Taxify ja Uberi taksojuhid. Litsintseeritud taksojuhid avaldavad oma pahameelt illegaalide vastu, pannes oma taksoautode peale mustad linnid, mis sümboliseerivad leina. Litsintseeritud taksojuhtide arvates matab riik traditsioonilist ja usaldusväärset taksondust ning soodustab illegaalide olemasolu taksoveoteenuste turul. Seetõttu kogunesid paljud taksojuhid 19.04.2016 Toompeal ja avaldasid oma vastumeelt eelnõu vastu, mis peaks lubama Taxifyl ja Uberil legaalselt taksoveoteenuste turul tegutseda.

Küsimusele, milles vastajatel paluti kirjutada oma kuu keskmine sissetulek taksondusest, vastas 100% valimist ehk 52 inimest. Selgus, et taksojuhi keskmine sissetulek on 2432 eurot kuus brutona ja mediaan on 2350 eurot. Kõige väiksema sissetulekuga taksojuht saab 900 eurot kuus ning kõiga suurema sissetulekuga taksojuht teenib 5000 eurot kuus, kuid mitte ainult tellimuste pealt. Lisaks rendib taksojuht taksoautosid, mille eest saab ta renditasu. Keskmiselt maksab 1 päev 30 eurot ja reeglina renditakse auto vähemalt 7 päevaks. Kuna Tallinn tegi teenindajakaardi saamise korda rangemaks, ei saa paljud taksojuhid enam seda taotleda. Seetõttu renditakse lepingu alusel kellegi teise teenindajakaart ning sõidetakse selle alt. Keskmiselt maksab 1 kuu ligikaudu 60-80 eurot.

Küsimuses, mis puudutas Tallinna taksojuhtide sissetulekut selgus, et keskmine bruto sissetulek on küllatki kõrge, kuid kätte ehk neto'na jääb taksojuhtidele vähem kui pool. Kuna paljude taksojuhtide ettevõtlusvormiks on FIE, peavad tasuma nad sotsiaalmaksu ja sotsiaalmaksu avansilisi makseid, tulumaksu ja tulumaksu avansilisi makseid, kohutustusliku kogumispensionimakseid, mõned ka käibemaksu. Lisaks peavad ostma autodele kütust, hooldama ja remontima neid, tasuma taksofirmale frantsiisi- ja tellimustetasud. See kõik on taksojuhtide arvates koormav. Kui isik tunneb, et maksud on liiga koormavad on suurem tõenäosus, et ta üritab maksudest kõrvale hiilida (Ярема, 2006, стр. 42). Seega, Tallinna taksojuhtide maksukäitumist võivad mõjutada koormavad maksud ja maksed.

Küsimusele, milles paluti hinnata taksoveoteenuse turul oleva töö piisavuse hulka taksojuhtide jaoks, vastasid enamuse ehk 84,6% (44 vastanust) negatiivselt ehk nende arvates pole tööd piisavalt. Ainult 15,4% (8 vastanust) oli taksoveoteenuste turul oleva töö mahuga rahul ja vastas küsimusele jaatavalt. Tallinna taksoveoteenuste turul on keeruline tellimust saada tiheda konkurentsi tõttu. Konkurentsipurustuse tõttu võivad ettevõtted hakata varjama oma kasumit (Hongbin, *et al.*, 2014, p. 27).

Taksojuhtidel paluti küsitluse käigus hinnata, kui rahul on nad taksofirma vahelise koostööga.



Joonis 3. Taksojuhtide rahulolu taksofirma vahelise koostöö osas (vastanute osakaal) (autori koostatud)

Ainult 11,5% (6 vastanut) arvas, et taksojuhtide ja taksofirmade vaheline koostöö on väga hästi ülesehitatud, enamuse 57,7% (30 vastanut) arvas, et see on ülesehitatud hästi, 26,9% (14 vastanut) arvas, et keskmiselt ja 3,8% arvas, et rahuldavalt. Seda, et omavaheline koostöö oleks halb ei arvanud mitte ükski taksojuht. Taksojuhtidel paluti kirjeldada, mis võiks olla teisiti taksofirma ja taksojuhi vahelises koostöös. Peamiselt pakuti, et taksofirma poolt võiks olla rohkem motivatsiooni ja tagasisidet taksojuhtidele ning abi. Samuti toodi välja, et taksofirma võiks pakkuda neile rohkem tööd. Lisaks pidasid paljud vastanutest igakuist makset taksofirmale liiga suureks. Analüüsi käigus selgus, et keskmiselt peab taksojuht igakuiselt tasuma taksofirmasse frantsiisitasu ja tellimuste eest umbes 432 eurot.

Ametikoolitusel saadavate teadmiste hulka, et töötada taksojuhina, pidasid piisavaks 75% (39 vastanut). Samas arvasid taksojuhid, et koolitus oleks võinud rohkem käsitleda ettevõtluse

olemust, FIE-na tasutavaid makseid, raamatupidamist ja õiguseid. Mõned vastasid, et ei ole pidanud ametialast koolitust läbima, kuna töötavad Taxify kaudu, mis ei nõua neilt taksojuhi ametialase koolituse läbimise tunnistust. Ka Uberi töötajad, kes praegusel ajal tegutsevad Tallinna taksoveoteenuste turul ei epa läbima ametialast koolitust. Tööle saamiseks peavad nad täitma ankeedi ning esitama karistusregistri väljavõtte selle kohta, et neil puuduvad kehtivad karistused kiiruse ületamise või joores juhtimise eest.

Taksojuhtidel paluti hinnata taksoveoteenuste turul valitsevat olukorda, taksoveoteenuste turule sisenemist, konkurentsi, kohaliku omavalitsuse järelevalvet, teise taksofirma monopoli turul, piraattaksondust, taksomaffiat, illegaalseid taksosid. Teise taksofirma monopoli all mõeldi suuri ettevõtteid, kes moodustavad ja mõjutavad väike ettevõtete tegevust.

Suurem osa taksojuhtidest, 98,1% (51 vastanut) arvavad, et taksoveoteenuste turule on väga kerge siseneda. See tähendab, et taksojuhiks Tallinnas on väga kerge saada. Ainult üks vastanu arvas, et Tallinna taksoveoteenuste turul ei ole tihedat konkurentsi. Samuti väga vähesed vastanutest, täpsemalt 5,7% (3 vastanut) arvasid, et kohalikul omavalitsusel on väike kontroll taksojuhtide üle, ülejäänud 94,3% (49 vastanut) arvates ei ole mingit kontrolli. Turule sisenemise kergus tingib aga suure konkurentsi Tallinna taksoveoteenuste turul, mis võib negatiivselt mõjutada Tallinna taksojuhtide maksukäitumist. Eelkõige seetõttu, et taksoveoteenuste turul olev halb keskkond (antud juhtumi puhul suur konkurents) võib soodustada maksudest kõrvale hiilimist (Hongbin, *et al.*, 2014, p. 27).

Selleks, et suure ja tiheda konkurentsi juures jääda konkurentsi võimeliseks ja meelitada kliente juurde, langetavad taksofirmad tariife. Nii näiteks alates 01.05.2016 plaanib Reval Takso vähendada tariife (Reval Takso töötaja 2016, vestlus 10.05). Uue tariifi kohaselt sõidulustustasu 2,29 euro asemel on 2,00 eurot. See aga tekitab taksojuhtide seas pahameelt, kuna iga tellimuse pealt neil jääb saamata 0,29 eurot. Kui keskmiselt Tallinna taksojuht teenindab 378 tellimust kuus, siis sõidulustustasu vähenemise tõttu jääb keskmiselt Tallinna taksojuhil igakuiselt saamata 109,62 eurot. Sellest tulenevalt väheneb taksojuhi sissetulek. Reeglina selliseid otsuseid teeb ettevõtte ilma, et arutaks seda töötajatega, mis tõttu pahameel veelgi suureneb. Selline olukord võib negatiivselt mõjutada taksojuhtide maksukäitumist, kuna isikud tunnevad, et neile tehakse liiga, ei võeta arvesse nende arvamust ja ka töötasu väheneb (Brown, 2013).

57% (30 vastanut) arvas, et Tallinnas on teise taksofirma monopol taksoveoteenuste turul väga suur, 38% (20 vastanut) arvas, et suur ja 5% (2 vastanut), et olukord on keskmine. Sellisteks firmadeks nimetati Tallink- ja Tulika taksot, kellele kuuluvad mitmed taksopeatused hotellide, kaubanduskeskuste ja muude rahvarohkete kohtade kõrval, mis aga oluliselt mõjutavad konkurentsi.

Enamus vastanutest, 45,6% (24 vastanut) arvas, et Tallinnas on piraattaksosid palju, 36,1% (19 vastanut) arvas, et piraattaksosid on väga palju, 15,2%, et keskmiselt ja ainult 1,9% (1 vastanu) arvas, et neid on vähe. Taksomaffia mõju tunneb Tallinnas enamus vastanutest, koguni 55,1% (29 vastanutest), 32,3% (17 vastanutest) arvates on see mõju lausa väga suur ja 11,4% (6 vastanutest) arvab, et nende mõju on tunda keskmiselt. Üks taksojuhtidest avaldas, et teatud taksopeatuste kasutamise eest peab ta taksomaffiale igakuiselt tasuma vähemalt 150 eurot ja alles siis saab ta rahulikult neid peatusi kasutada. Maksmata jätmise korral kahjustatakse sõidukit või taksojuhti ennast. Sellised taksopeatused asuvad näiteks Tallinna vanalinnas, Tallinna sadama kõrval ja Tallinna südalinnas. Vaatamata sellele, et Tallinna linnavalitsus võttis alates 2016. aasta jaanuarist tööle Jüri Pihli, kelle tööülesandeks on võidelda taksomaffiaga, siis analüüsi tulemused näitavad, et siamaani eksisteerib taksomaffia Tallinnas.

Illegaalsete taksode hulka vähemalt keskmist hulka tähendasid kõik vastanud. Enamus vastanutest, koguni 85,5% (45 vastanutest) arvas, et neid on väga palju, 11,4% (6 vastanut), et neid on palju ja ainult 1,9% (1 vastanu) arvas, et neid on keskmiselt. Taksojuhtide arvates soodustab illegaalsete taksode tekkimist Taxify, kelle poliitika lubab hakata taksojuhiks ilma, et peaks läbima ametialast koolitust ning taotlema vajalikke litsentse. See aga loob taksoveoteenuste turul veelgi suurema konkurentsi. Sellest võib järeldada, et Tallinna taksojuhid on pidevas konkurentsis illegaalidega, kes võtavad neilt palju tellimusi ära tänu soodsamatele tariifidele ja parematele autodele.

Tegelikkuses aga illegaalide taksotariifid ei ole soodsamad. Näiteks on Uberil kasutusel „surge price“ süsteem. Antud süsteem hakkab tööle siis, kui konkreetses piirkonnas on rohkem tellimusi kui taksoautosid. Tariif võib suureneda kuni 90%, millest paljud reisijad ei ole teadlikud. (Uber Estimate, 2015) Lisaks ei tea paljud reisijad ka seda, et Uberi taksodes nad tasuvad oma sõidu eest nii sõidualustustasu, sõidukilomeetritasu ja ka ajatasu. Kui traditsioonilises ehk legaalses taksos ajatasu lülitub vaid siis, kui taksoauto kiirus on väiksem

kui 21 km/h, siis Uberi sõidukis töötab ajatasu koguaeg. Sellest tulenevalt on Uberi autoga sõit kallim, kui sama marsruudi sõit litsentseeritud taksoga. Arvutused on toodud välja tabelis 3.

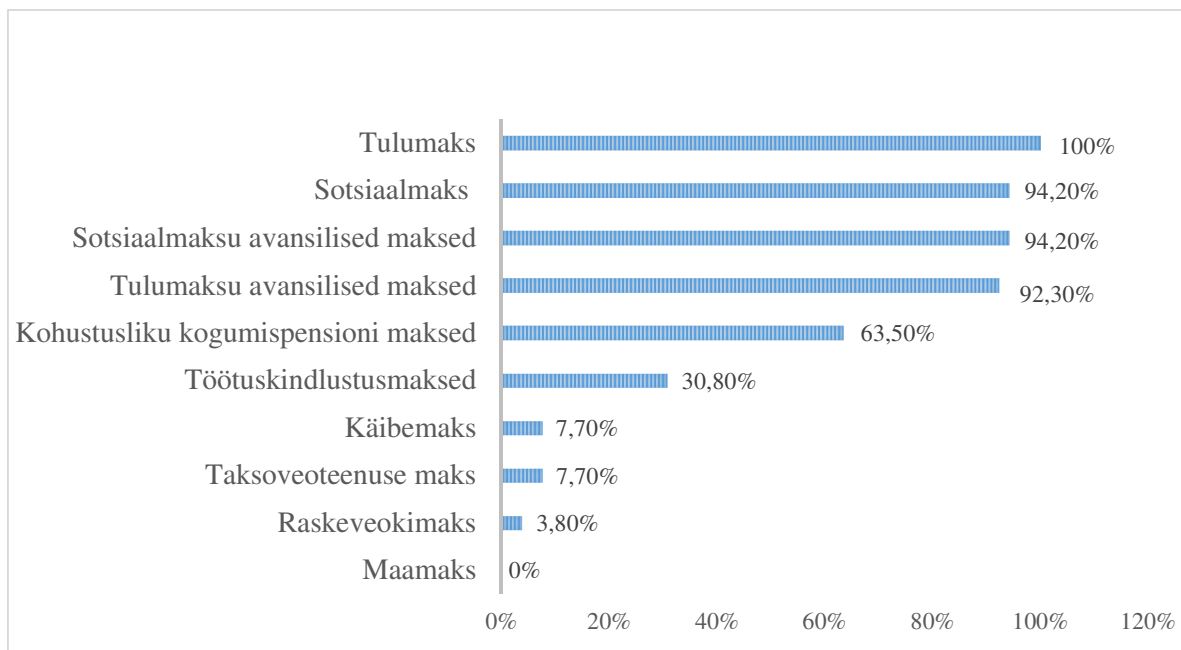
Tabel 3. Litsentseeritud takso ja Uberi takso võrdlus (autori koostatud)

Sõidu üldandmed	Tariifid	Litsentseeritud takso	Uber
Sõidu alustustasu	2,50 eurot	2,50 eurot	2,50 eurot
Sõidukilomeetri tasu	0,50 eurot	3,50 eurot	3,50 eurot
Ajatasu	12 eurot/tunnis	0,20 eurot	2,40 eurot
Kokku	-	6,20 eurot	8,40 eurot

Tabeli 3 koostamise eeldusteks oli sõidu pikkus – 7 km, sõidu kestvus - 12 min, millest taksoauto kiirus üle 21 km/h – 11 min ja taksoauto kiirus alla 21 km/h – 1 min. Tabelist 3 järeldub, et sõit litsentseeritud taksoga samade tariifide alusel, mis Uberi taksolgi, on soodsam, kuna ajatasu tariif töötab Uberis sõltumata auto kiirusest. Ei oma tähtsust, mis kiirusega sõidab Uberi taksoauto, ajatariif töötab kogu sõidu ajal. See tõttu ajatasu summa tuleb suurem, kui litsentseeritud taksol. Sama põhimõtte järgi sõidavad ka Taxify taksojuhid. See aga võib tekitada ebavõrdsuse tunde litsentseeritud taksojuhtide seas, kuna nende taksomeetrid ei võimalda seda. Sellest tulenevalt võib selline tariifide kasutamise ebavõrdsus negatiivselt mõjutada Tallinna taksojuhtide maksukäitumist.

Lisaks paluti taksojuhtidel tuua välja nende poolt nähtavad probleemid taksoveoteenuste turul. Nii näiteks vastasid paljud taksojuhid, et taksoautod lagunevad sõites ja et peaks rohkem pöörama tähelepanu autode vanusele ja tehnilisele korrasolekule. Autode vanust reguleerib taksofirma firma siseselt. Nii näiteks mõned taksofirmad ei võta taksojuhti tööle, kui tema auto on välja antud enne 2008. aastat. Kuid vaatamata sellele Tallinna taksoveoteenuste turul on palju vanu ja tehniliselt mitte korras autosid.

98,1% ehk 51 küsitletud taksojuhtidest olid kindlad, et teavad, milliseid makseid nemad kui ettevõtjad tasuma peavad. Järgnev täpsustav küsimus aga näitas, et tegelikkuses väga hästi siiski ei teata, milliseid makseid neil FIE'na tasuda tuleb.



Joonis 4. Maksud ja maksed, mida taksojuhid enda arvates peavad tasuma (% vastanutest) (autori koostatud)

Jooniselt 4 on näha, et tegelikkuses taksojuhid ei ole teadlikud, milliseid makse neil kui ettevõtjatena tuleb tasuda. Seetõttu valiti vastuseks ka sellised maksed, mida tegelikkuses ei ole olemas, näiteks taksoveoteenuse maks. Lisaks 3,8% (2 vastanut) arvas, et peavad tasuma ka raskeveokimaksu. Tegelikkuses aga ei pea, sest raskeveokimaks on mõeldud veoste vedamiseks ettenähtud veoautodele ja autorongidele. Taksojuht, kes töötab FIE-na peab tasuma sotsiaalmaksu, tulumaksu, sotsiaal- ja tulumaksu avansilisi makseid, kohustusliku kogumispensioni makseid ja juhul, kui tema käibe on ületanud 16 000 eurot, peab ta maksma ka käibemaksu (vaata lk 13-14). Tasutavaid makseid teadsid õigesti ainult 19 vastanutest. Sellest järeldub, et taksojuhtide halb maksukäitumine võib olla tingitud nende teadmatusest, milliseid makse nad peaksid ettevõtjatena tasuma. Kuna vastanud taksojuhtide keskmine tööstaaz on küllaltki suur ehk 5,8 aastat, siis võib see tähendada seda, et maksukohustus ei ole neile oluline ja neil puudub huvi makse tasuda, kuna näiteks puudub selle ülene kontroll.

Kui taksojuhtidel paluti hinnata, mitu inimest kümnest kasutab taksoveoteenuse eest maksmiseks sularaha, pangakaarti või mobiilmakset, siis selgus, et suurem osa klientidest tasub taksoarve eest sularahas. Keskmiselt kümnest kaheksa klienti kasutavad just seda võimalust. Reeglina kümnest üks või kaks klienti maksavad mobiilimaksega. Pangakaardiga tasuvad taksoveoteenuse eest väga vähesed. Põhilised meetodid (skeemid), kuidas maksudest kõrvale

hiilida, on sularahatehingud. Neid ei kajastata osaliselt või täielikult raamatupidamises ja aruandluses (Соловьева, 2015, стр. 113). Seda on lihtne teha seetõttu, et tõestada toimunud sularaha tehingut, eriti taksonduses, on küllaltki keeruline. Sellest võib järeldada, et taksojuhtidel on küllaltki kerge maksudest kõrvale hiilida tänu sellele, et valdav osa tehingutest on sularaha tehingud. Seega sularaha tehingud võivad negatiivselt mõjutada taksojuhtide maksukäitumist, soodustades maksudest kõrvalehiilimist. Siin puhul aga võivad aidata kaamerad, mida järjest rohkem paigutatakse taksoautodesse, et ennetada kliendi ära jooksmist enne teenuse eest tasumist.

Taksojuhtidel paluti hinnata, kui paljud neist tasuvad makse ausalt. Sellele küsimusele vastas 94,2% (49 taksojuhti), et mitte ükski taksojuht. Vaid 3,8% (taksojuhti) arvas, et mõni üksik taksojuht tasub makse ausalt ja 1,9% (1 vastanu) arvas, et kõik taksojuhitud tasuvad makse ausalt. Seega taksojuhtide seas levib aramus, et keegi neist ei tasu makse ausalt, mille tulemusena isikute maksukäitumine alaneb ja üha rohkem üritatakse maksude tasumisest kõrvale hiilida. Maksukäitumist mõjutab see, kuidas teised käituvad.

Samuti paluti taksojuhtidel hinnata, kui kerge või raske on nende hinnangul maksudest kõrvale hiilida. 98,1% arvas, et maksudest kõrvale hiilida on väga kerge ja 1,9% (1 vastanu) arvas, et väga raske. Seda, et maksudest kõrvale hiilida on väga kerge, tõestas ka küsimus kontrolli kohta, sest kõik 52 vastanut olid arvamusel, et kontrolli sattumise võimalus on väga väike. Kontrolli sattumise võimalus on aga üheks maksukäitumise majanduslikest mõjuteguritest. Analüüsi vastustest järeldub, et kontrolli sattumise võimalus on väga väike. Selline teadlikus võib negatiivselt mõjutada taksojuhtide käitumist.

Takistamaks maksudest kõrvale hiilimist ja parandamaks Tallinna taksojuhtide maksukäitumist võib taksojuhtide arvates aidata Maksu- ja Tolliameti aktiivsem kontroll ning Politsei- ja Piirivalveameti ja Munitsipaalpolitsei koostööna aktiivsem taksonduse kontroll. See tähendab seda, et Maksu- ja Tolliamet, koostöös Politsei- ja Piirivalveametiga ning Munitsipaalpolitseiga võiksid rohkem teostada avaliku tegevust, mille käigus kontrollitakse taksojuhtide FIE registreerimist, litsentside ja tunnistuste olemasolu, maksuvõlgasid jne.

Lisaks pakuti, et riik või kohalik omavalitsus võiks kehtestada seaduse või määruse, mis reguleeriks turule sisenemist ja seaks rangemaid reegleid taksojuhiks saamiseks. Paljude taksojuhtide arvates ei tekiks soovi maksudest kõrvale hiilida siis, kui turul oleks võrdne konkurents. Praeguse seisuga on Tallinnas taksojuhiks liiga kerge saada, mis tõttu konkurents

turul on väga suur ja paljud küsitluses osalenud taksojuhtidest rõhutavad, et tegemist on just ebaausa konkurentsiga.

Samuti pakuti, et Tallinna linn võiks korraldada tasuta koolitusi taksojuhtide seas, kus räägitakse ettevõtlusest ja maksudest. Peale selle pakkusid taksojuhid, et taksofirmad võiksid vähendada frantsiisitasusid ja tõsta taksotariife. Sellisel juhul jääks taksojuhtidele rohkem raha kätte ja ahvatlus maksudest kõrvale hiilida oleks väiksem. Üheks võimaluseks pakuti ka taksopäeviku olemasolu, kuhu taksojuht on kohustatud kirjutama kui palju ta tööpäeva jooksul teenis. Seda saaks Maksu- ja Tolliamet võrrelda taksomeetri näiduga ja taksojuhil oleks keerulisem maksudest kõrvale hiilida.

Analüüsi käigus selgust, et on mitmeid probleeme Tallinna taksoveoteenuste turul, mis mõjutavad taksojuhtide maksukäitumist:

- valdav osa tehingutest on sularahatehingud;
- tariifide vähendamine;
- taksofirma vähene abi ehk halb koostöö;
- taksojuhiks saamise kergus ja sellest tulenevalt suur konkurents;
- illegaalide ja taksomaffia olemasolu;
- vähene kohaliku omavalitsuse kontroll;
- koormavad frantsiisitasud, auto kulud ja maksud;
- taksojuhtide teadmatus, milliseid makseid neil tasuda tuleb;
- arvamus, et mitte keegi taksojuhtidest ei tasu ausalt makse.

Vaatamata sellele, et Tallinna taksoveoteenuste turul on mitmeid probleeme, mis negatiivselt mõjutavad Tallinna taksojuhtide maksukäitumist, siis kontrollmeetmete loomise kõrvalt ei tohiks ära unustada ka esinevate probleemide lahendamisega tegelemist. Kindlasti tuleks läbi suhtlemise ja teavitamise taksojuhtidele meelde tuletada, millised on nende maksukohustused, miks on oluline oma kohustusi täita ning mis võivad olla tagajärjed nende mittetäitmisel. Tänu sellele suureneks taksojuhtide teadlikkus ja ilmselt ka nende maksulaekumine. Lisaks mõjutaks see ka taksojuhtide arvamus, et mitte keegi ei tasu makse ausalt. Samuti peaks kohaliku omavalitsuse üksus rohkem panustama kontrollide läbiviimisse ja teiste asutustega koostöö arendamisse. Praeguse seisuga taksojuhtide arvates on kontrollid liiga vähe või üldse ei ole, mistõttu käitatakse turul nii nagu neile mugav on ehk ei täideta oma kohustusi. Tänu pidevate kontrollide läbi viimistele õnnestuks kohalikul omavalitsusel vabaneda illegaalidest ning

taksomaffiast. Ka taksofirmad peaksid rohkem panustama koostöösse ning kuulama taksojuhtide arvamust ja soove. Võimalik, et sellisel juhul jõutakse kokkuleppele frantsiisitasude ja tariifide osas, et nad ei oleksid liiga koormavad taksojuhtide jaoks.

Kokkuvõtteks Tallinna taksoveoteenuste turul on palju probleeme, mis negatiivselt mõjutavad Tallinna taksojuhtide maksukäitumist. Esindatud on kõik eelpool kirjeldatud mõjutegurid: majanduslikud, poliitilised ja sotsiaalsühholoogilised. Majanduslike mõjutegurite alt võib välja tuua selle, et paljud taksojuhtidest peavad lisaks taksojuhi ametile ka muud ametit, on palju koormavaid makse vaja tasuda, tööd pole piisavalt. Samuti on probleemiks suur sularaha kasutamise hulk, mis teeb maksudest kõrvale hiilimise eriti lihtsaks. Poliitiliste mõjutegurite alt võib välja tuua Taxify turuliidri rolli, mis dikteerib suuresti taksojuhtidele makstavat palka ja paneb paljusid taksojuhte maksudest kõrvale hiilima. Samuti liiga kergesti taksojuhiks saamise võimalus, ei teata ka makse, mida tasuda tuleb taksojuhina Sotsiaalsühholoogiliste mõjutegurite hulgast olid esindatud tihe konkurents, palju illegaalseid taksosid ja taksomaffia mõju. Samuti vananevad sõidukid, mida ei vahetada välja ja teadmine, et enamus taksojuhte ei tasu makse ausalt, maksudest on kerge kõrvale hiilida ning kontrolli all sattumise võimalus on väike. Positiivsete mõjutegurite alt võib välja tuua selle, et taksojuhtide keskmine sissetulek on kordades suurem kui Eesti keskmine palk, taksofirmade ja taksojuhtide omavaheline koostöö on hea ja taksojuhi ametikoolitusel saab piisavalt teadmisi. Samas on kokkuvõtvalt negatiivseid mõjutegureid taksojuhtide seas kordades rohkem kui positiivseid, seega kindlasti on taksoveoteenuse valdkond maksuriskiga.

KOKKUVÕTTE

Taksovedu on maksuriskiga tegevusvaldkonnaks, et selle vastu võidelda tuleb rakendada kontrollimeetmeid. Seadusandlust antud valdkonnas on muudetud, kuid see pole aidanud. Rakendada tuleks kontrollimeetmeid, kuid need peaksid olema efektiivsed. Efektiivsuse tagab see kui on teada, miks on maksurisk antud tegevusvaldkonnas suur ehk uurida tuleks taksoveoteenuse tegevusvaldkonna osutajate maksukäitumist ja seda mõjutavaid probleeme.

Teema aktuaalsuseks oli see, et Maksu- ja Tolliamet on ühe oma strateegilise eesmärgina aastateks 2013-2016 välja toonud ebaausa majandustegevuse osakaalu vähendamise, mille tulemusena suureneks maksulaekumine. Üheks selle osaks on ka eelpool nimetatud kontrollimeetme rakendamine maksuriskiga tegevusvaldkondadele, milleks on ka taksoveoteenus.

Uudsuse antud teema juures tingib see, et Tallinna taksoveoteenuste pakkujate maksukäitumist ei ole varem empiirilisel uuritud. Lisaväärtusena aitavad töö tulemused luua maksukuulekust suurendavaid kontrollimeetmeid ja pakkuda välja nende rakendamise võimalusi.

Lõputöö uurimisprobleemiks püstitati küsimus: „Millised taksoveoteenuste turul olevad probleemid mõjutavad taksoveoteenuste osutajate maksukäitumist Tallinnas?“. Maksu- ja Tolliamet on juba varasemalt täheldanud, et taksoveoteenuse turul olev maksukäitumine on problemaatiline.

Lõputöö eesmärgiks oli analüüsida maksukäitumisega seonduvaid probleeme Tallinna taksoveoteenuste turul. Eesmärgi täitmiseks püstitati neli uurimisülesannet.

Esimeseks uurimisülesandeks oli anda ülevaade taksoveoteenuste turu struktuurist ja turu osalejate maksukäitumisest. Uurimisülesande täitmisel selgus, et taksoveoteenuste ajalugu sai oma alguse Prantsusmaal 18. sajandil. Läbi aegade on taksoveoteenuste turg muutunud, kuid taksonduse põhimõte on jäänud samaks. Nimelt tänu taksoveoteenuse olemasolule on reisijatel võimalik jõuda punktist A punkti B neile sobival ajal, kuid seda teatud tasu eest. Tüüpiline taksofirma koosneb juhtkonnast, taksojuhtidest ja nende sõiduautodest, kõnekeskusest ja autode hooldustöökojast. Maksukäitumine on inimese suhtumine maksudesse. Maksukäitumine ei ole niisama otsuse tegemine maksude tasumise üle, vaid see hõlmab endas majanduslikke, poliitilisi ja sotsiaalpsühholoogilisi mõjutegureid. Uurimusest selgus, et Tallinna taksojuhtide seas mõjutavad maksukäitumist kõik need tegurid, kuid põhiliselt tõusid

esile sotsiaalpsühholoogilised mõjutegurid. Täpsemalt need teadmised, et enamus taksojuhte ei tasu makse ausalt ja et kontrolli alla sattumise võimalus on niivõrd väike.

Teiseks uurimisülesandeks oli anda ülevaade taksoveoteenuste pakkujate õiguslikust keskkonnast Eestis. Uurimisülesande lahendamisel selgus, et Eesti taksoveoteenuste turg on rangelt reguleeritud, kuid vaatamata sellele eksisteerivad seaduslüngad, mida pahatahtlikud taksojuhid ja -firmad kasutavad ära teenuse osutamiseks. Sellisteks firmadeks osutusid Taxify ja Uber, mille taksojuhid ei pea läbima ametialast koolitust ja omama litsentse. Selleks, et saada litsentseeritud taksojuhiks tuleb isikul läbida ametialane koolitus ja taotleda kutsetunnistust, taksoveoluba, taksoveo sõidukikaarti, sõidukijuhi teenindajakaarti. Lisaks tuleb taksojuhil valida ettevõtlusvorm ja ennast äriregistris ettevõtjana registreerida ning täita seadustest tulenevaid kohustusi.

Kolmandaks uurimisülesandeks oli anda ülevaade taksoveoteenuste turust Tallinnas. Uurimisülesande lahendamise käigus selgus, et Tallinna taksoveoteenuste turg on juba pikalt tegutsenud. Vastavalt ühistranspordiseadusele on taksovedu teeliikluses sõitjate vedu tellija soovitud sihtkohta või sõitjale tellitud kohta järele sõitmine taksoveoks kohandatud ühissõidukiga, samuti selle sõidukiga taksopeatuses või sõitjaga kokkulepitud kohas sõitja ootamine. Tallinna taksoveoteenuste turul on ligikaudu 50 taksofirmat, millest suurimad on Tallink ja Tulika Takso.

Neljandaks uurimisülesandeks oli analüüsida Tallinna taksoveoteenuste osutajate maksukäitumist mõjutavaid probleeme. Uurimisülesande lahendamiseks viidi läbi ankeetküsitlus Tallinna taksojuhtide seas, kes pidid hindama Tallinna taksoveoteenuste turul olevat olukorda. Läbiviidud ankeetküsitluse tulemusel selgus, et Tallinna taksoveoteenuste turul on palju probleeme, mis mõjutavad taksojuhtide maksukäitumist. Peamisteks probleemideks, mida taksojuhid välja tõid, on taksojuhtide teadmatus, milliseid makseid neil tuleb tasuda, arvamus, et mitte keegi taksojuhtidest ei tasu makse ausalt, taksofirma vähene abi ehk halb koostöö, taksojuhiks saamise kergus ja sellest tulenevalt suur konkurents, illegaalsete taksode ja taksomaffia olemasolu, vähene kohaliku omavalitsuse kontroll, koormavad frantsiisitasud, auto kulud ja maksud ning mitme töökoha omamine.

Edaspidi võiks uurida, milliseid kontrollimeetmeid on võimalik kasutada, et parandada Tallinna taksojuhtide maksukäitumist.

SUMMARY

Taxi services are in a payment risk area. To fight with the payment risk it is important to implement control measures. Legislation in this area has been changed, but it has not helped. Control measures should be implemented, but they should be effective. For implementing effective control measures it is important to explore why the payment risk is so high in taxi service. Also, it is important to analyze taxi service problems, which influence tax behavior of taxi drivers.

The title of the thesis is „Problems Related to Tax Behavior on Tallinn’s Taxi Market“. The thesis consists of 44 pages and is written in Estonian and is based on 46 referenced sources.

The relevance of this topic comes from the Estonian Tax and Customs Board plan for the period of 2013-2016. One of the strategic goal there is reducing the proportion of dishonest business and as a result it should increase tax receipts.

This topic is innovative because of the data analyzed about problems of Tallinn taxi service problems, which influences taxi drivers tax behavior. No one has ever analyzed this before. Additional value of the topic is that the survey findings are possible to use in evolving control system and measures.

The problem of the thesis is a question which problems of taxi service market influence tax behavior of taxi drivers in Tallinn.

The objective of the thesis is to analyze the problems of taxi market in Tallinn. To achieve the objective of the thesis, the following four research tasks were established:

1. To give an overview of taxi service market structure and the tax behavior of market participants.
2. To give an overview of taxi services providers in the legal environment in Estonia.
3. To analyze the market of taxi services in Tallinn.
4. To analyze problems of taxi services, which influence taxi providers tax behavior.

As the result of analysis, it was concluded that there are many problems in taxi services, which negatively influence taxi providers tax behavior in Tallinn. The main problems, which influence taxi providers tax behavior in Tallinn are the taxi drivers’ ignorance of what taxes they have to pay, the opinion that none of the taxi drivers pay taxes honestly, the taxi company’s poor co-operation, the ease of becoming a taxi driver and as a result a great competition, illegal taxis

and taxi mafia, lack of local government control, onerous franchise, car expenses and charges and also an owning of a number of jobs.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Brown, J., 2013. *Salary affection on tax behaviour*. Sydney: Sydney Uneversity Press.

Eesti õigekeelsussõnaraamat, 2013. *Konkurents*. Tallinn: Eesti Keele Sihtasutus.

Eesti.ee, 2016. *Füüsilisest isikust ettevõtja*. [Võrgumaterjal] Leitav:

https://www.eesti.ee/est/teemad/ettevotja/ettevotte_loomine/ettevotlusvormi_valik/ettevotlus_fie_na [Kasutatud 12 03 2016].

Fadjar, S., 2012. The Influence of Tax Fairness and Communication on Voluntary Compliance: Trust as an Intervening Variable. *International Journal of Business and Social Science*, 3 (21), pp. 191-198.

Фролова, Т., 2006. *Микроэкономика: конспект лекций*. Таганрог: ТРТУ, стр. 5-215.

Hirsjärvi, S. & Huttunen, J., 2005. *Sissejuhatus kasvatusteadusse*. Tallinn: Medicina, lk. 198.

Hongbin, C., Qiao, L. & Geng, X., 2014. *Does Competition Encourage Unethical Behavior? The Case of Corporate Profit Hiding in China*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.econ.ucla.edu/people/papers/Cai/Cai361.pdf> [Kasutatud 09 04 2016].

Иванов, А., 2015. История появления и развития услуг такси. *Дилетант. Исторический журнал для всех*, стр. 1-6.

История развития такси от конных повозок до современных автомобилей, 2014. *March Club*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://march-club.ru/articles/istoriya-razvitiya-taksi> [Kasutatud 11 01 2016].

Justiitsministeerium, 2015. *Füüsilisest isikust ettevõtja*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.just.ee/et/eesmargid-tegevused/praktilisi-nouandeid/fuusilisest-isikust-ettevotja> [Kasutatud 05 03 2016].

Ярема, П., 2006. *Податковый менеджмент*. Киев: Магнолия, стр. 1-132.

Kircher, E., 2007. *The economic psychology of tax behaviour*. New York: Cambridge University Press, pp. 1-223.

Maksu- ja Tolliamet, 2016. *Ettevõtluse alustamine ja ülevaade FIE kohustustest*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.emta.ee/et/registreerimine-ettevotlus/fuusilisest-isikust-ettevotjale/fie-abc/i-ettevotluse-alustamine-ja> [Kasutatud 25 02 2016].

Moore, A. & Balaker, T., 2006. Do Economists Reach a Conclusion on Taxi Deregulation?. *Econ Journal Watch*, 3 (1), pp. 109-132.

Меркулова, Т., 2005. Налоговое поведение: институционные аспекты анализа. *Научные труды ДонНТУ*, стр. 159-165.

Nelson, J., Mundy, R. & Cooper, J., 2010. *Taxi! Urban economies and the social and transport impacts of the taxicab*. Farnham: Ashgate Publishing Ltd, pp. 1-16.

Николаева, Л. & Чёрная, И., 2009. *Экономическая теория*. Москва: Книжный Дом, стр. 7-637.

OECD, 2010. *Understanding and influencing taxpayers' compliance behaviour. Information note*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.oecd.org/tax/administration/46274793.pdf> [Kasutatud 02 04 2016].

OÜ Autosõit, 2015. *Taksojuhi ametikoolitus*. [Võrgumaterjal] Leitav: www.autosoit.ee/taksojuhi-ametikoolitus/ [Kasutatud 12.03.2016]

Принцип работы современного такси, 2012. *Всё для вашей иномарки*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://inomarka54.ru/avtoshpargalca/obo-vsyom-ponemnogu/princip-raboty-sovremennogo-taksi> [Kasutatud 11 01 2016].

Rajaleidja, 2007. *Amet: Taksojuht*. [Võrgumaterjal] Leitav: www.raialeidja.ee/akab/doc.php?12762 [Kasutatud 13 01 2016].

Reval-Takso, 2016. *Reval Takso*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.reval-takso.ee/?mode=tuletoole> [Kasutatud 20 02 2016].

Sõbra Takso, 2015. *Soovid taksojuhiks?*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.sobratakso.ee/soovid-taksojuhiks> [Kasutatud 17 03 2016].

Springs, J., 2014. Taxi Cab Company Structure. *Demand Media*, pp. 1-10.

Сажина, А. & Чибриков, Г., 2007. *Экономическая теория. Учебник для вузов*. Москва: МГУ, pp. 4-186.

Соловьева, И., 2015. *Государственные финансы: уголовно-правовая защита. Учебное пособие*. Москва: Проспект, стр. 1-172.

Takso ajalugu Eestis, 2015. *Taxify*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://taxify.eu/et/2013/05/takso-ajalugu-eestis/> [Kasutatud 10 01 2016].

Taksod, 2016. *Takso info, firmad, hinnad ja numbrid*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.taksod.net/> [Kasutatud 20 02 2016].

Taksojuhi õigused ja kohustused, 2015. *Tallinn*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.tallinn.ee/est/Taksojuhi-oigused-ja-kohustused> [Kasutatud 15 02 2016].

Taksotehnika spetsialist, 2016. *Hinnakiri*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://boga.ee/hinnakiri/> [Kasutatud 19 04 2016].

Tallinna taksoveonõuded (2015).

Tallinna Transpordiamet, 2016. *Sõidukikaardi taotlemine*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.tallinn.ee/Teenus-Soidukikaardi-taotlemine> [Kasutatud 12 03 2016].

Tallinna Transpordiamet, 2016. *Taksojuhi teenindajakaart*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.tallinn.ee/Teenus-Taksojuhi-teenindajakaart> [Kasutatud 12 03 2016].

Tallinna Transpordiamet, 2016. *Taksoveoloo taotlemine*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.tallinn.ee/Teenus-Taksoveoloo-taotlemine> [Kasutatud 12 03 2016].

Tambur, K., 2015. *Muudatused taksoveol uue ühistranspordiseaduse raames*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.mnt.ee/public/Katrin_Tambur.pdf [Kasutatud 03 02 2016].

The London Taxi Company, 2016. *Our Company*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://london-taxis.co.uk/> [Kasutatud 10 03 2016].

Torgler, B., 2007. *Tax Compliance and Tax Morale : A Theoretical and Empirical Analysis*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, pp. 3-297.

Tulumaksuseadus (2016).

Uber Estimate, 2015. *Uber Surge Pricing*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://uberestimator.com/uber-surge-pricing> [Kasutatud 12 04 2016].

Uber, 2016. *Uber*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.uber.com> [Kasutatud 22 02 2016].

Äriseadustik (2016).

Ühistranspordiseadus (2016).

Vajalikke näpunäiteid Tallinna taksode kasutajaile ja taksoteenuste osutajaile, 2015. *Tallinn*. [Võrgumaterjal] Leitav: [http://www.tallinn.ee/est/Vajalikke-napunaiteid-Tallinn-taksode-kasutajaile-ja-taksoteenuste-osutajaile](http://www.tallinn.ee/est/Vajalikke-napunaiteid-Tallinna-taksode-kasutajaile-ja-taksoteenuste-osutajaile) [Kasutatud 12 02 2016].

Ван Хорн, Д., 2008. *Основы финансового менеджмента*. Москва: Вильямс, стр. 5-260.

Васильева, Е. & Макеева, Т., 2009. *Экономическая теория: конспект лекций*. Москва: Юрайт, стр. 2-192.

LISAD

Lisa. Küsimustik Tallinna taksojuhtide maksukäitumist mõjutavate probleemide tuvastamiseks

1. Teie tööstaaž taksonduses?
2. Kui kerge või raske on Teie arvetes taksojuhiks saada?
3. Kas Te käite mujal ka tööl?
4. Mis põhjusel Te töötate ka mujal?
5. Teie kuu keskmine sissetulek taksondusest (bruto)?
6. Teie viimase kuu tellimuste arv?
7. Kas Teie arvates taksoveoteenuste turul on piisavalt tööd taksojuhtide jaoks?
8. Mille kaudu Te tavaliselt tellimust saate?
9. Kirjeldage kui rahul Te olete võimalustega oma tellimuse saamiseks.
10. Kui hästi Teie arvates on teie ning taksofirma vaheline koostöö ülesehitatud?
11. Mis võiks Teie arvates olla teisiti taksofirma omavahelises koostöös?
12. Mitu inimest 10st kasutab taksoveoteenuse eest maksmiseks?
13. Kas Teie arvates peate Te liiga palju taksofirmale maksma? Nimetage ligikaudne summa (kuus)
14. Kas Teie arvates taksojuhi ametikoolitus andis Teile piisavalt teadmisi taksojuhina töötamiseks?
15. Mis Teie arvates taksojuhi ametikoolitusel puudu jäi?
16. Kas olete teadlik, millised makseid Teil kui ettevõtjal tuleb tasuda?
17. Valige nimekirjast maksud ja maksed, mida Teie arvates taksojuhina peaksite tasuma?
18. Kui paljud taksojuhid Teie arvates tasuvad makse ausalt?
19. Kui suure konkurentsieelise Teie hinnangul annab taksoturul maksudest kõrvalehiilimine?
20. Kui kerge/raske on Teie hinnangul maksudest kõrvale hiilida?
21. Kui suur on Teie arvates kontrolli sattumise võimalus?
22. Kuidas Te hindate taksoveoteenuste turul valitsevat olukorda?
23. Millised probleemid Teie arvates on veel olemas taksoveoteenuste turul?
24. Mis Teie arvates takistaks maksudest kõrvale hiilimist taksoveoteenuste turul?

25. Teie sugu?
26. Teie vanus?
27. Teie haridus?
28. Taksofirma nimetus, kus töötate?
29. Teie ettevõtlusvorm?