

Lisa A Transport

Üldised faktid

- **Eestis tegutsevad ettevõtted:** kokku 7 ettevõtet: Autolevi, Barking, Postpal, Shipitwise, Wisemile, Taxify ja Uber.
- **Majandusnäitajad:** valdkonna ettevõtete kogukäive oli 2015. aastal 322 989 eurot, kasutajaid üle 52 300 ning tehingute koguarv on 2016. aastal hinnanguliselt 800 000. Valdkonna hinnanguline turumaht (platvormide ja pakkujate käive) oli 2015. aastal 1 765 000 eurot ning 2016. aasta turumahuks kujuneb hinnanguliselt 5,5 miljonit eurot.
- **Peamised väljakutsed:** ebavõrdne konkurents, liiklusohutus ja kasutajate õiguste kaitse.
- **Peamised positiivsed mõjud:** avab uue turumahu, positiivne mõju tööhõivele ja ühiskonna majanduslikule aktiivsusele (ettevõtlikkusele), leevendab regionaalpoliitilisi probleeme ning tõstab inimeste mobiilsust, omab suurt ekspordipotentsiaali.
- **Arenguperspektiiv:** prognoosi kohaselt kasvab transpordi jagamismajanduse maht 2020. aastaks ligikaudu 6 korda.

Transpordi valdkond ei piirdu kõigest sõidujagamise teenuse osutamisega, vaid hõlmab ka sõiduvahendite jagamist ning muid inimeselt inimesele teenuseid antud valdkonnas, sh parkimispiirkondade jagamist.

Transporditeenuse jagamisel on pikk ajalugu, kuid valdkondlikud ärimudelid on olnud pidevas muutumises. Alakasutatud sõidukite kasutusaja optimeerimine tehnoloogiliste lahenduste abil sai alguse ettevõtetega nagu ZipCar (2000) ja FlexCar (2000), kes hakkasid pakkuma lühiajalist sõiduvahendite renti suurlinnades. ZipCari asutajad nägid, et USA suurlinnade elanikud polnud enam huvitatud isikliku auto omamisest, sest see oli ebaotstarbekas ja kulukas ning turul oli tekkimas soov keskkonnasäästlikuma tarbimise järele. Seetõttu otsustasid nad luua nn autopargid, millele inimesed said osta juurdepääsu ning sealseid autosid jagada ja kasutada vastavalt vajadusele. Lisaks autodele jagatakse ka jalgrattaid, kusjuures tihtipeale on rattajagamise algatuste taga omavalitsused. Näiteks 2010. aastal käivitas London Barclays-i panga toetusel avaliku jalgrattapargi, kus praeguseks on üle 11 000 ratta ning tipphetkedel on tehtud üle 73 000 laenutuse päevas¹. Taoliste ettevõtete poolt kasutatud ärimudelit (nn *Full Mesh*²) ei saa aga pidada klassikalise jagamismajanduse osaks, sest teenuse pakkuja ja platvormi omanik on sama ettevõtte. Siiski on *Full Mesh*-i ärimudeliga ettevõtted mänginud olulist rolli transpordivahendite ja sõidujagamise arengus³.

Eelkõige käsitletakse transpordisektori jagamismajanduse tegevustena neid tegevusi, kus on kolm osapoolt: (1) teenusepakkuja, (2) tarbija ja (3) veebi- või nn koostööplatvorm. Sõidujagamise teenuse pakkumine läbi foorumite ning muude veebiplatvormide algas juba 2000. alguses, kuid esimesed sõidujagamise teenuse osutamisele keskendunud ettevõtted olid USA päritolu Uber (2009), Sidecar (2011) ja Lyft (2012). Kindlasti kõige tuntum sõidujagamise platvorm on Uber, kes tegutseb 2016. aasta augusti seisuga 66 riigis ja 507 linnas, sh Tallinnas. Esimesed inimeselt inimesele sõiduvahendite jagamise veebiplatvormid tekkisid samal ajal: Turo (2009), Getaround (2009) ja Whipcar (2010). Juba varem oli hakatud jagama ka muid autokeskseid teenuseid, nt inimeselt inimesele parkimiskohti vahendav platvorm JustPark asutati Suurbritannias 2006. aastal.

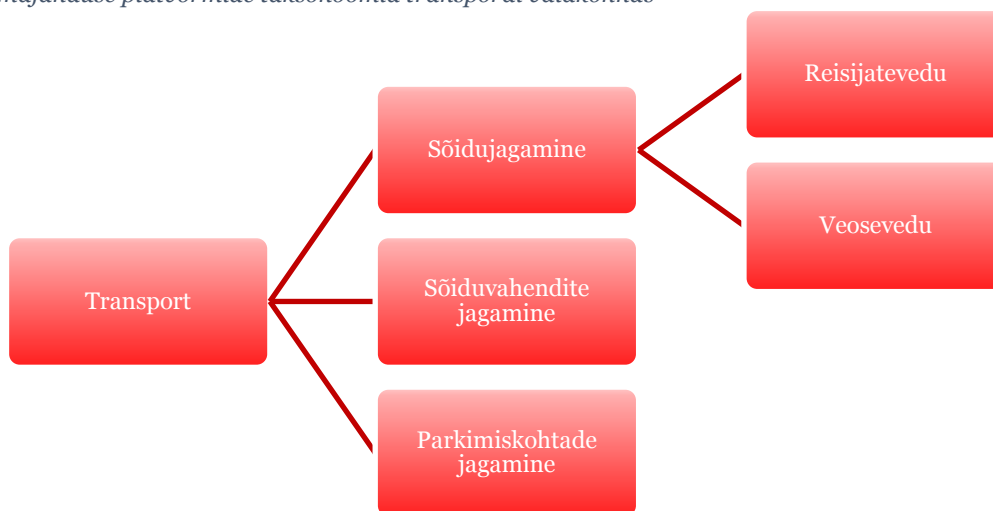
¹ <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2015/july/london-celebrates-five-successful-years-of-the-mayor-s-flagship-cycle-hire-sche>

² *Full Mesh*-i puhul on teenusepakkuja ja teenuse platvormi omanik sama ettevõtte, kuid *Own to Mesh*-i mudeli puhul arendab ettevõtte platvormi, kus teenuse pakkumine ja tarbimine toimuvad inimeselt inimesele. Gansky, L. 2010. *The Mesh: Why the Future of Business is Sharing*. Penguin: New York.

³ *Ibid.*

⁴ Käesolevaks hetkeks on Sidecar oma tegevuse lõpetanud, sest ei suutnud võistelda Lyfti ja Uberiga.

Joonis 1 Jagamismajanduse platvormide taksonoomia transpordi valdkonnas



Autorid: Technopolis Group & EY

Jagamismajanduse transpordi valdkonna võibki üldjoontes jagada kolmeks: sõidujagamine, sõiduvahendite jagamine ja parkimiskohtade jagamine (vt joonis 1). **Sõidujagamine** võib omakorda jaotada reisijateveoks ning veoseveoks, mida saaks vajadusel omakorda jaotada lühi- ja pikamaavedudeks. Lühivedude all võib mõista ühe linna või piirkonna piires toimuvaid vedusid ning pikamaavedude puhul linnade- ja rahvusvahelisi vedusid. Eesti turu piiratust arvestades pole aga käesoleval hetkel täiendav segmenteerimine oluline. **Sõiduvahendite jagamine** all saab käsitleda autode jagamist ning muude sõiduvahendite (sh jalgrattad) jagamist. Kolmanda kategooriana saab eristada **parkimiskohtade jagamist**. See valdkond jagab teatud karakteristikuid ka teiste valdkondadega (nt majutus- ja tööpindade jagamisega), kuid tegemist on eelkõige transpordikeskse teenusega, mistõttu sobib see transpordisektorisse.

1.1 Rahvusvahelised trendid sektoris

Transpordisektor on jagamismajanduse seisukohast üks olulisemaid valdkondi – nii mahtudelt kui ka valdkonnale tähelepanu tõmbamisel. Hoolimata selle sektori olulisusest on tehingute tegelikku arvu ning kogumahtu keeruline hinnata, sest turuliidrid ei ole konkurentsituatsiooni tõttu huvitatud oma tegevuse kohta info avalikustamisest⁵. Euroopa Komisjoni poolt tellitud PwC uuring⁶ Euroopa jagamismajanduse hetkeseisu kohta hindas Euroopa Liidus 2015. aastal transpordisektori veebiplatvormidel tehtud kogutehingute väärtuseks 5,1 miljardit eurot (vt joonis 2). See moodustab 18% viiel suuremal jagamismajanduse valdkonna (lisaks transpordile kuulub siia majutus-, finants-, isiku- ja äriteenused) platvormidel tehtavatest tehingutest ning paigutab transpordi valdkonna tehingute koguväärtuselt majutuse ja finantsvaldkonna järel kolmandaks⁷.

Samal ajal on jagamismajanduse veebiplatvormide kogukäibe võrdluses transport esimesel kohal. Transpordisektori platvormide kogukäive 2015. aastal oli 1,65 miljardit eurot, mis moodustas 46% kõikide jagamismajanduse veebiplatvormide kogukäibest Euroopa Liidus⁸. Siinkohal on oluline

⁵ Lähipaistvuse puudumine on tekitanud mitmeid probleeme ja pahameelt, eriti ettevõtete puhul nagu Uber, kes kasutab nn *surge* hinnastamist. See tähendab, et kui nõudlus tõuseb, aga pakkumine on väiksem, siis tõstetakse sõiduhinda. Uberit ning teisi, kes kasutavad taolisi lahendusi, on süüdistatud hinnaga manipuleerimises, kuna ettevõtte ei avalikusta infot oma tegeliku nõudluse kohta, mistõttu ei saa hinnata taoliste ajutiste hinnatõusude põhjendatust, vt lisaks Chen, L., Mislove, A. & Wilson, C. 2015. *Peeking Beneath the Hood of Uber*, IMC '15 Proceedings of the 2015 ACM Conference on Internet Measurement Conference, pp. 495-508. https://www.ftc.gov/es/system/files/documents/public_comments/2015/09/00011-97592.pdf

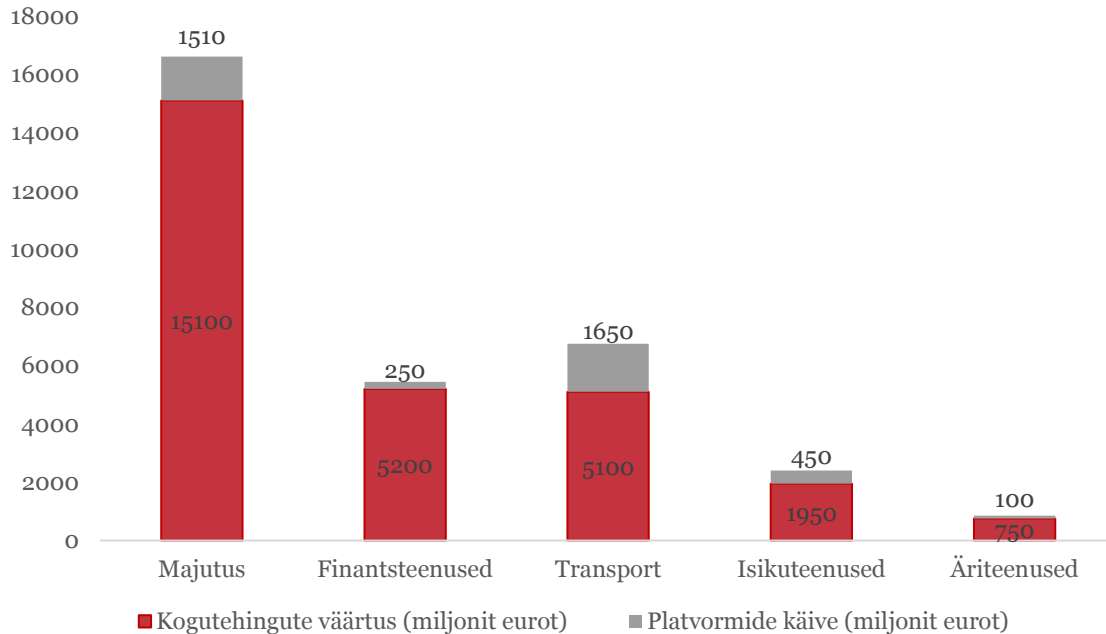
⁶ PwC. 2016. *Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe*. Prepared for the European Commission. PwC: London.

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*

märkida, et eri valdkondades on kasutusel väga erinevad ärimudelid, mis mõjutab platvormidel tehtavate tehingute väärtuse ja platvormi käibe suhet.

Joonis 2 Jagamismajanduse kogutehingute väärtus ja platvormide käive Euroopas sektorite lõikes 2015. aastal



Allikas: PwC, 2016

Jagamismajanduse ärimudelite levik transpordi sektoris on leidnud laialdast meediakajastust ning tihtipeale saanud tugeva kriitika osaliseks. Kuigi sõiduvahendite jagamise ning parkimiskohtade jagamisega võib kaasneda samuti probleeme, siis pole need saanud nii tugeva kriitika osaliseks kui sõidujagamise teenuse osutamine. See on mõjutatud sellest, et reisijateveo valdkond on enamikes riikides rangelt reguleeritud ning **kehtiv regulatsioon ei toeta jagamismajanduse ärimudelite tegutsemist** siseturgudel⁹. See on viinud olukorrani, kus sõidujagamisplatvorme ja sõidujagajaid süüdistatakse illegaalse taksoteenuse pakkumises, mis pakub ebavõrdset konkurentsi kohalikele taksoettevõtetele ning õõnestab üldist liiklusohutust.

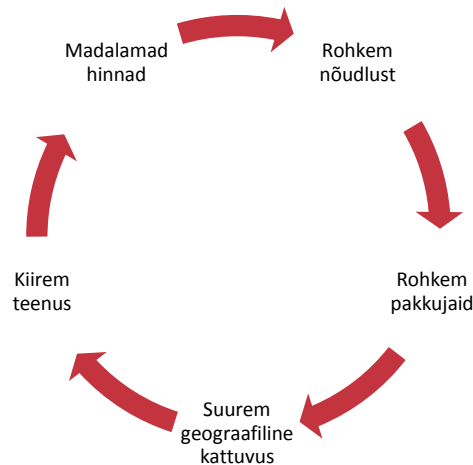
Keskse probleemina antud valdkonnas on **ebavõrdne konkurents** traditsiooniliste sõiduteenust osutavate ettevõtete, st eelkõige taksoettevõtete, ning uute jagamismajanduse põhiste sõidujagajate vahel. Euroopa riikides on reisijatevedu üldjoontes rangelt reguleeritud ning on kehtestatud erinevad turulepääsunõuded. Täiendavalt sõidukitele kehtestatud nõuetele on antud valdkonnas ühes keskses nõudeks **teenuse kutseline osutamine**, mis tasulise taksoteenuse osutamise korral tähendab litsentsikohustust. Sõidujagamise veebiplatvormid enamjaolt ei nõua kõiki samu tingimusi (eelkõige litsentsikohustust), mis loob olukorra, kus taksoettevõtetele ja –juhtidele kehtivad rangemad reeglid, mis toovad kaasa lisakulutusi ja loovad ebaõiglase konkurentsieelise sõidujagajatele.

Täiendavalt on küsimärgi alla seatud sõidujagamise ning muude jagamismajanduse transpordi valla tegevuste võimekus tagada **avalik turvalisus**. Transpordi valdkonna turulepääsunõuded on kehtestatud selleks, et tagada avaliku huviga seotud eesmärgid. See peaks tähendama seda, et kui ettevõtted neid kohustusi ei täida, siis peaks see tooma kaasa näiteks liiklusohu suurenemise ning muid probleeme. Reaalsuses pole aga enamjaolt võimalik taolisi väiteid kontrollida või pole seni tehtud vastavaid uuringuid. USA-s näiteks ei protokollita politsei, kas reisijateveoga kaasnenud liiklusõnnetus või muu

⁹ European Commission. 2016b. *Commission Staff Working Document – Supporting Analysis for COM (2016) 356*. SWD (2016) 184. European Commission: Brussels.

kuritegelik tegu on juhtunud taksosõidu või sõidujagamise käigus¹⁰. Lisaks sellele on uuringute tulemusena hakatud leidma, et sõidujagamisel võib kohati olla liiklusturvalisusele isegi positiivne mõju. 2016. aasta kevadel avaldati 150 USA linna ja maakonda hõlmav uuring¹¹, mis analüüsis Uberi sisenemist turule ja liiklusõnnetuste arvu muutusi ning mis leidis, et sõidujagamisteenuse turule sisenemisega surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv pigem langes (kohati 12-18% aastas). Taolist tulemust on seletatud sellega, et sõidujagamise teenuse kättesaadavus (tehnoloogiliselt ja rahaliselt) on võimaldanud inimestel otsustada sõidujagamise ning mitte nt joores juhtimise kasuks. Taolised uuringud pole kindlasti lõplikud ning hetkel on väga raske anda hinnangut nii sõidujagamise ohtlikkusele kui ka ohutusele.

Joonis 3 Jagamismajanduse süsteemiefekt



Autorid: Technopolis Group & EY

Palju olulisemaks probleemiks võib pidada hoopis **monopolide tekke** võimalust. Transpordi sektoris võib näha süsteemiefekti (nn *network effect*) tähtsust rohkem kui paljudes teistes valdkondades. Mitmed jagamismajanduse veebiplatvormid on olemuslikult võrgustikud ning mida suurem on platvormi poolt haaratav võrgustik, seda tugevam on süsteemiefekt ning platvormi arengupotentsiaal (vt joonis 3). See võib viia nn *winner-takes-it-all* olukorrani, kus turule suudavad jääda tegutsema kõigest 1-2 platvormi. See mõjutab kindlasti sõidujagamise teenuse osutamist, näiteks on Uber suutnud teatud turgudel kehtestada monopolilähedase olukorra (USA-s on Uber enda kätte haaranud 87% sõidujagamisturust¹²). Suure turuosa saavutamiseks ollakse valmis kandma ka suuri kahjumeid, jäädes seejuures siiski investoritele atraktiivseks. Lekkinud dokumentide kohaselt oli Uberi globaalne kahjum 2015. aastal 2 miljardit dollarit ning 2016. aasta augusti seisuga 1,26 miljardit dollarit (põhipõhjusteks hinnasõda konkurentidega, kohtukulud, agressiivne laienemine)¹³. Seetõttu on transpordi valdkonnas mitmed algsed suurtegijad pidanud tegevuse lõpetama, nt Sidecar sõidujagamises ja Whipcar sõiduvahendite jagamises, sest nad ei suutnud võistelda teiste turuosalistega.

Taoliste probleemide tõttu on paljud Euroopa riigid hakanud otsima viise, kuidas jagamismajanduse transpordi valdkonda reguleerida. Paljudes riikides on see aga viinud tavajuhtide poolt pakutava sõidujagamisteenuse keelustamiseni pärast laialdasi proteste kohalike taksoliitude ja -ettevõtete poolt, sh Itaalias, Hispaanias, Prantsusmaal ja Ungaris. Jagamismajanduse transpordiettevõtted, mis on soovinud jätkata antud riikides tegevust, on pidanud oma ärimudeleid ning tegevust kohandama sobivaks kohalikule seadusandlusele. Prantsusmaal pidi Uber lõpetama 2015. aastal küll UberPop-i

¹⁰ Lafrance, A. & Evelth, R. (2015) *Are Taxis Safer Than Uber?* *The Atlantic*, March 3, 2016. <http://www.theatlantic.com/technology/archive/2015/03/are-taxis-safer-than-uber/386207/>

¹¹ Dills, Angela K. and Mulholland, Sean E., (2016) *Ride-Sharing, Fatal Crashes, and Crime*. <http://ssrn.com/abstract=2783797>

¹² <http://www.geekwire.com/2016/report-uber-claims-87-u-s-market-share-losses-mount-1-27b/>

¹³ *Ibid.*

Uberi kohtuprobleemid Euroopas ja mujal

Uberi kohtuprobleemid Euroopas ja mujal võib jagada kaheks: (1) sõidujagamise seaduslikkus ja (2) sõidujagajate õigused.

a) Sõidujagamise seaduslikkus

Kõige enam tähelepanu on meedias leidnud kohtuasjad, mis puudutavad Uberi sõidujagamise teenuse osutamise seaduslikkust kohalikul regulatiivsel maastikul. Sõidujagamine litsentsita juhtide poolt on kuulutatud ebaseaduslikuks nt Prantsusmaal, Hispaanias, Belgias, Soomes, Ungaris ja Taanis. Näiteks 2016. aasta juunikuus mõistis Prantsusmaa Uberi süüdi petlikus majandustegevuses ning määras 800 000 eurot trahvi. Kui aga varem oli paljude kohtuasjade keskmis Uber ise, siis üha rohkem on kohtu all Uberi juhid ja mitte ettevõtte ise. Taani kohus mõistis 2016. aasta suvel kuus Uberi juhti taksoseaduse rikkumises süüdi ning määras 2000-6000 krooni (260-800 euro) suurused trahvid. Soomes mõistis kohus 2016. aasta septembrikuus kaks Uberi juhti süüdi taksoseaduse rikkumises ning käskis loovutada sõidujagamise teenust pakkudes teenitud sissetulekud (12 500 ja 2800 eurot). Seda võib osaliselt pidada strateegiliseks otsuseks riikide poolt, sest kohtuasjad konkreetsete juhtide vastu on juriidiliselt lihtsamad ning samuti piirab see Uberi võrgustiku laienemist ning jagamismajanduse süsteemiefekti (vt joonis 3), sest huvi sõidupakkumise osutamise vastu langeb.

b) Sõidujagajate õigused

Üha rohkem on Uberil aga kohtuprobleeme seoses sõidujagajate õigustega. Uber näeb sõidujagajaid iseseisvate operaatorite või nn partneritena ning ei pea neid enda töötajateks, mistõttu neile ei laiene mitmed töötajate soodustused ja õigused, sh haigusrahad ja puhkusetootused. Mitmes riigis on Uberi autojuhid alustanud proteste ning kaevanud ettevõtte kohtusse, nõudes, et neid käsitletaks kui Uberi töötajaid. Suurbritannias kaebasid 2016. aastal 19 autojuhti Uberi kohtusse, nõudes rahalist kompensatsiooni kuude eest, mil teeniti vähem kui miinimumpalka (olles töötanud täistööajaga võrdväärse arvu tunde) ja maksmata puhkusetootusi. Hetkel on kohtuasi arutamisel, kuid antud lahendist saab suure tõenäosusega oluline paindliku töö tasustamist mõjutav pretsedent nii Suurbritannias kui ka mujal. 2016. aasta suve lõpul sai Uber antud valdkonnas USA kohtusüsteemis olulise võidu (United States District Court, Northern District of California, viitenumber 3:13-cv-03826-EMC), kui otsustati, et Uberi sõidujagajad ei saa esitada kollektiivhagi ettevõtte vastu seoses tööõiguse rikkumisega ning kohtuasju tööõigusküsimustes hinnatakse konkreetsete juhtumite baasil.

(sõidujagamine tavajuhtide poolt) teenuse osutamise, kuid jätkas reisijatevedu UberX-i (tavataksod), UberGreen-i (hübriid- ja elektriautod), UberBerline-i¹⁴ (luksusautod), UberVan-i (mikrobussid) ja UberPool-i (taksoteenus mitme kliendiga) kaudu, kasutades litsentseeritud autojuhte¹⁵. Olukord on keerulisem Ungaris, kus 2016. aasta suvel toimunud seadusmuudatuse tulemusena otsustas Uber küll turult lahkuda, kuid ettevõtte pole välistanud naasmist teistsuguse ärimudeliga. Peagi pärast Uberi lahkumist sisenes Ungari turule hoopis Eesti päritolu Taxify, mis pakub antud turul taksoteenust litsentseeritud juhtidega ning uutele tingimustele vastavate autodega¹⁶.

Paljud reformid on viidud läbi eesmärgiga vastu tulla turul tegutsevatele taksoettevõtetele, kes võisid olla küll ebavõrdse konkurentsi olukorras, kuid seejuures on sõidujagamise keelustamise tulemuslikkus siiski küsitav. Seetõttu on oluline kaaluda võimalust, et jagamismajanduse kiire levik mitte ei põhjustanud taksoveo langust, vaid langus tulenes ise nn vana majanduse ettevõtete piiratud konkurentsivõimest uues majanduses. Sõidujagamise keelustamine ei ole ilmtingimata viinud jagamismajanduse suurettevõtete turult lahkumiseni nagu näitab Uberi näide Prantsusmaal, vaid kõigest ärimudelite kohandamiseni uuele õigusruumile vastavaks ning tänu jätkuvalt konkurentsivõimelisematele hindadele, rahvusvahelisusele, kasutajasõbralikele digitaalsetele lahendustele ja reitingusüsteemidele on suur tarbijahuvi säilinud. Reisijateveo loakohustuse laiendamine sõidujagamisele pole viinud vastuolude leevenemiseni vana majanduse taksoettevõtete ja

¹⁴ Teatud linnades kasutab ka nime UberBlack.

¹⁵ Vt näiteks <https://www.uber.com/cities/paris/>

¹⁶ <http://www.euronews.com/2016/08/20/taxify-steals-uber-s-place-on-the-rank-in-budapest>

uue majanduse veebiplatvormide vahel ning eri riikides on protestid Uberi ning teiste sõiduteenust vahendavate veebiplatvormide vastu jätkunud ka peale litsentseerimata sõidujagamise keelustamist. Näiteks Prantsusmaal nõuavad taksoettevõtted ja -liidud nüüd ka litsentseeritud tavajuhtidele täiendavate piirangute ja nõuete kehtestamist, sh kohustus astuda taksoliitu¹⁷. Seetõttu võib arvata, et probleem pole niivõrd jagamismajanduse negatiivses mõjus taksoveole, vaid ebavõrdse konkurentsi olukorra on põhjustanud hoopis ühiskondlikud muutused, mida vana majanduse ettevõtteid pole piisavalt adresseerinud, sh kõrgetasemeliste IKT-lahenduste keskne roll konkurentsivõimes, ning fundamentaalsemates tööturumuudatustes, mis on konkurentsielise andnud projektitööle rajanevatele lahendustele.

Peamised kaotajad sõidujagamise keelustamise ning väga rangete regulatsioonide korral on aga tehnoloogia valdkonna ettevõtjad ja sõidujagajad. Taolised regulatsioonid piiravad võimalusi uute platvormide tekkeks, mis suudaksid pakkuda hetkel tegutsevatele platvormidele konkurentsi ning takistada monopolide teket. Idufirmadel puuduvad vajalikud ressursid – nii rahalised kui ka tööjõudu puudutavad –, mis võimaldaksid neil manööverdada keerulisel regulatiivsel maastikul, mis elimineerib eos võimaluse nende tekkeks. Teiseks oluliseks kaotajaks on kindlasti ka nn sõidujagaja või tavajuht, kes on taolisi platvormi kasutanud lisaraha teenimiseks. Tihtipeale ei õigusta litsentside taotlemine ja juriidilise isikuna registreerimine end majanduslikult ära, kui inimene pakub teenust mõned tunnid nädalas või ebaregulaarselt, mistõttu seda ei proovitagi või loobutakse sõidujagamise osutamisest. Teisest küljest kaotavad ka tarbijad, kelle jaoks väheneb teenuse kättesaadavus, valikuvõimalus ning võib tõusta hind.

1.2 Hetkeseis Eestis

1.2.1 Jagamismajanduse ettevõtted

Transpordi valdkonna jagamismajanduse ettevõtted on Eestis kõik võrdlemisi uued ning esimeseks jagamismajandusele keskendunud transpordiettevõtteks võib pidada 2013. aastal asutatud Autolevi. Eestis on registreeritud käesoleval hetkel transpordi valdkonnas seitse ettevõtet¹⁸ (vt tabel 1).

Tabel 1 Eestis registreeritud inimeselt inimesele transpordi ettevõtted alavaldkondade kaupa (sulgudes ettevõtte Eestis registreerimise aasta)

Sõidujagamine	Sõiduvahendite jagamine	Parkimispindade jagamine
<ul style="list-style-type: none"> • Taxify (2013) • Uber (2015) • Wisemile (2015) • Postpal (2015) • Shipitwise (2015) 	<ul style="list-style-type: none"> • Autolevi (2013) 	<ul style="list-style-type: none"> • Barking (2015)

Autorid: Technopolis Group & EY

Transpordi valdkonnas on aga oluline märkida, et registreeritud ettevõtete kõrval vahendatakse sõidujagamist Eestis ka muude platvormide kaudu, eelkõige Facebooki kaudu. Facebookis on kümneid grupe, milles inimesed saavad teavitada vabast istekohtadest linnadevahelistel sõitudel. Sellised grupid on näiteks Tartu-Tallinn-Tartu (üle 24 000 liikme), Pärnu-Tallinn-Pärnu (üle 13 000 liikme), Kuressaare-Tallinn-Kuressaare (üle 8 400 liikme) jne. Taolistest gruppidest kasvas välja ka ettevõtte Wisemile. Tulevikus on võimalik, et Facebookist kasvab välja ka teisi transpordi valdkonna jagamismajanduse ettevõtteid. Eesti päritolu ettevõtetest võib antud sektoris pidada kõige mõjukamaks Taxify'd, mis on suutnud kiiresti laieneda nii Eestis kui ka välismaal ja seejuures pakkuda konkurentsi

¹⁷ <http://www.theverge.com/2016/1/26/10832204/french-taxi-uber-strike-paris-vtc>, vt ka <http://www.theverge.com/2016/2/3/10903662/uber-protest-paris-taxi-strike-vtc>

¹⁸ Eesti päritolu kuulutused on üleval ka rahvusvahelisel jalgrattaid ning muid sõiduvahendeid vahendaval platvormil Spinlister, kuid nende arv on väga väike (5) ning pakkujad pole aktiivsed.

sõidujagamise valdkonna globaalsele liidrile Uberile. Tegemist on tava- ja jagamismajanduse hübriidiga, mis vahendab nii taksoteenust kui ka sõidujagamisteenust.

Wisemile AS

Wisemile on 2015. aasta kevadel loodud Eesti ettevõtte, mille eesmärk on linnadevahelise ja linnasisese sõidujagamise ning takso- ja kullerteenuste kaudu ühendada omavahel autojuhid, reisijad ja pakisaatjad. Wisemile'i sotsiaalse transpordivõrgustiku mobiilirakenduse kasutamine on tasuta ja ilma vahendustasudeta, mis tähendab, et autojuht saab 100% teenitud tulust.

Hetkel toimub arveldamine reisija ja pakisaatja/autojuhi vahel ilma Wisemile'i sekkumiseta ja enamjaolt sularahas, kuid maailmaturule sihitud ettevõtte plaanib tulevikus arendada mobiilimakse variandi, mille puhul saab reisija tasuta autojuhile Wisemile'i rakenduse kaudu.

Algselt pikemate vahemaade (st linnadevahelise) sõidujagamise ja kullerteenuse vahendamisega alustanud ettevõtte tuli 2016. aasta juunis Eestis ametlikult turule ka uue taksoteenuse rakendusega (taksoparki kuulub ligi 400 autot), mis pakub konkurentsi Taxify'le ja Uberile. Kuna kasutajatelt ja juhtidelt ei küsita vahendustasu, võimaldab Wisemile pakkuda juhtidele paremat teenust. Ettevõtte ise plaanib hakata tulevikus tulu teenima ärikliendi lahendustelt ning e-poodide ja toidukettide pakivedudelt.

Rakendusega on liitunud üle 14 500 inimese ning kokku on Wisemile'i autojuhid sõidujagamis- ja kullerteenust pakkudes läbinud ettevõtte veidi vähem kui pooleteise tegutsemisaasta jooksul ca 340 000 kilomeetrit.

Taxify OÜ

Taxify on 2013. aastal asutatud Eesti ettevõtte, mis lõi veebipõhise taksoteenuse vahendamise rakenduse. Taxify ühendab sõiduvajajaid kohalike taksode ja taksojuhi litsentsita töötavate sõidujagamisteenust pakkuvate erajuhtidega. Tegemist on ettevõtte enda hinnangul kõige kiiremini kasvava transpordi-tehnoloogia valdkonna ettevõttega Baltikumis ja Ida-Euroopas.

Hetkel tegutseb Taxify peale Eesti veel vähemalt kaheksas riigis – Soomes, Lätis, Leedus, Tšehhis, Gruusias, Serbias, Hollandis ja Mehhikos – ning plaanib siseneda veel mitme Euroopa riigi turule.

Taxify alustas algselt ainult taksode vahendamisteenuse pakkumisega, kuid avas hiljem ka erajuhtidega teenuse, mille puhul võivad ilma taksoveoloata inimesed end autojuhina kirja panna. Seejuures moodustab taksotellimuste osakaal nende tegevusest praeguseks umbes 75% ja sõidujagamise osa veerandi. Taxify eesmärgiks on mõlema segmendi kasvatamine, kuid sõidujagamisel nähakse oluliselt suuremat potentsiaali laienemiseks.

Taxify on saanud 1,5 miljoni euro väärtuses investeringuid Adcashilt, investeerimisfondilt Rubylight, TMT Investmentsilt, erinevatelt ingelinvestoritelt jt.

1.2.2 Tarbijad ja pakkujad

Sarnaselt muu Euroopaga on Eestis jagamismajanduse transporditeenuste vastu huvi olemas. 2016. aasta kevadel Tallinna ülikooli poolt läbiviidud uuringust selgus, et oma autot on valmis jagama ligi kolmandik küsitletutest (kokku küsitleti ligikaudu 500 inimest)¹⁹. Käesoleva uuringu käigus tehtud intervjuudest aga selgus, et turuteadlikkust ning Eesti tarbija tegelikku valmidust kas tarbida või pakkuda jagamismajanduse teenust peavad paljud ettevõtted jätkuvalt probleemiks. Probleemidena toodi välja sektori uudsust, mistõttu ei ole üldist arusaama teenuse olemusest, sh kellelt teenust ostetakse ning mida teenus endast kujutab. Kuna paljud platvormid on alles arenemisfaasis, siis on neil piiratud võimekus teadlikkust tõsta ning investeerida turundusse. Seni on toetunud oma nähtavuse

¹⁹ Terk, E. 2016. *Uuring: Kokkuleppeveeteenuse arendamise perspektiivid Tallinnas*, Tallinn Ülikool. <http://www.tlu.ee/et/uudised/3502/tallinna-ulikool-uuris-jagamismajandust>

tõstmisel sotsiaalmeediale ning olemasolevate kasutajate isiklikele sotsiaalvõrgustikele, mille kaudu värvata uusi kasutajaid.

Tabel 2 käsitleb jagamismajanduse transpordi valdkonda mõjutavaid tegureid Eestis, vaadates ajendeid, plusse ning miinuseid nii tarbijate, pakkujate, veebiplatvormide kui ka riigi seisukohast. Olulised ajendid jagamismajanduse arenguks transpordi valdkonnas on olemasolevad alakasutatud ressursid, turu ebakõlad, ostujõu langus ja tööpuudus, kuid ka tehnoloogia peaaegu üldine kättesaadavus ning riigi soov innustada ettevõtlust ning stimuleerida majandust.

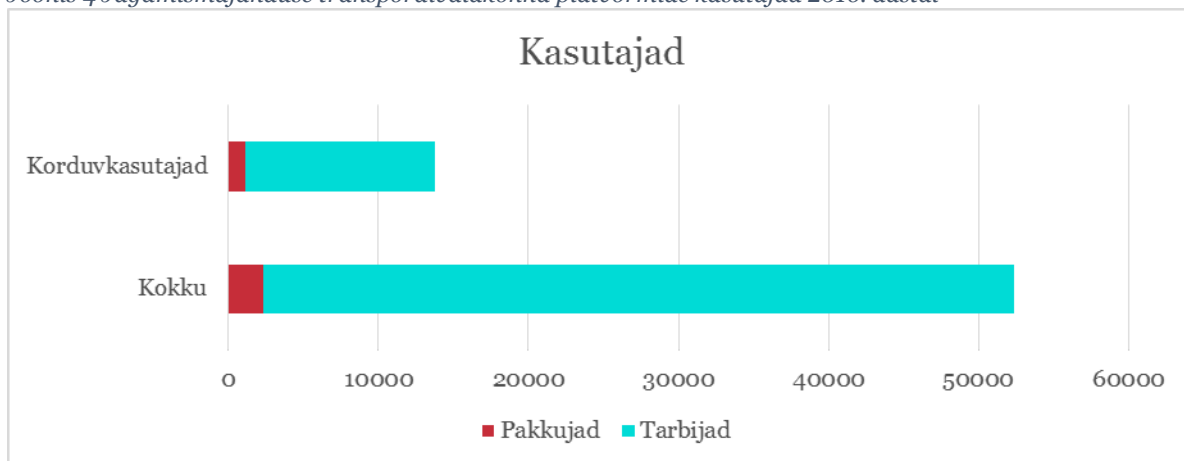
Tabel 2 Jagamismajanduse transpordi valdkonda mõjutavad tegurid Eestis

	Tarbijad	Veebiplatvormid	Pakkujad	Riik
Ajendavad tegurid	Tarbimiseelistuste muutused (ringmajanduse ja säästva tarbimise eelistamine).	Tehnoloogia üldine kättesaadavus; turu-ebakõlad (tarnijad ei paku seda, mida tarbijad tahavad).	Autode alakasutus (keskmine auto on 23 h päevas kasutamata); minimaalsed lisakulutused sõitjale; paindlike töövormide laiem levik.	Ettevõtluse soodustamine, majanduse stimuleerimine.
Tugevused	Odavus; mugavus; paindlikkus.	Väikesed püsikulud; kiiresti arenev valdkond.	Paindlikkus; täiendav sissetulek; minimaalsed lisakulutused pakkujale.	Alternatiiv ühistranspordile ilma sõidukite arvu ja negatiivse keskkonnamõju suurenemiseta; uued tööhõivevõimalused.
Väljakutsed	Turvalisuse küsimus; ebaselgus teenuse olemuse ja vastutuse osas.	Suurte alginvesteeringute vajadus kriitilise massi saavutamiseks; ebaselge ja muutlik seadusandlus, mis piirab investeeringuid.	Turvalisuse küsimus; veebiplatvormide vähene läbipaistvus; ebaselgus vastutuse osas; projektitööga kaasnevad probleemid (sh töösuhte iseloom, piiratud soodustused ja toetused).	Standardite, litsentside ja avaliku ohutuse tagamine on raskendatud; maksupoliitika ja regulatsioonide sobimatus; tööhõive võimaliku muutustega kaasnevad probleemid (sh sotsiaalkindlustusega seonduvad probleemid).

Autorid: Technopolis Group & EY

Antud uuringu käigus selgus, et Eestis on hinnanguliselt kokku üle 52 300 jagamismajanduse transporditeenuse kasutaja, seejuures ligi 50 000 neist on tarbijad ning üle 2300 pakkujad (vt joonis 4). Neist üle 13 700 (26,2%) on korduvkasutajad.

Joonis 4 Jagamismajanduse transpordivaldkonna platvormide kasutajad 2016. aastal



Allikas: uuringusse kaasatud ettevõtted

2016. aastal transpordivaldkonna jagamismajanduse veebiplatvormidel tehtud kogutehingute arv oli umbes 800 000, mis tähendas ligi 112% kasvu võrreldes 2015. aastaga, mil tehti umbes 376 000 tehingut. Äriregistrist ja ettevõtetelt saadud andmete põhjal oli 2015. aastal antud valdkonna veebiplatvormide kogukäive 322 989 eurot.

Jagamismajanduse transpordi valdkonna kogumahud võrreldes transpordisektoriga üldiselt

Transpordivaldkonna jagamismajanduse **hinnanguline turumaht** (sõidujagamist vahendavate platvormide ja sõidujagajate kogumüügitulu) oli 2015. aastal 1 765 000 eurot. 2016. aasta turumahuks võib hinnata 5,5 miljonit eurot. Siinkohal vajab mainimist, et turumaht sisaldab nii transpordi valdkonna jagamismajanduse platvormide kui ka teenuseosutajate käivet. Kolmekordne kasv 2016. aastal on seotud eeskätt sõidujagamise kiire arenguga, mis algas 2015. aastal. Kuigi transpordi valdkonnas on tehingute arv teistest valdkondadest suurem, siis turumahult on tegemist teistest väiksema segmendiga. Finants- ja majutusvaldkonnas oli jagamismajanduse turumaht 2015. aastal vastavalt 8 miljonit ja 14 miljonit eurot.

Vaatamata oma kiirele kasvule on transpordivaldkonna jagamismajanduse osakaal veonduse ja laonduse sektoriga võrreldes marginaalsel tasemel. Kogu jagamismajanduse transpordivaldkonna käive 2015. aastal moodustab sellest 0,1% ning jätkates samas kasvutempos arengut, võib see osakaal 2020. aastaks olla 0,7%.

1.2.3 Sõidujagamise väljakutsed Eestis

Sarnaselt teistele riikidele on ka Eestis taksoveoteenuse pakkumine jagamismajanduse ärimudeli raames tekitanud litsentseeritud taksojuhtides vastuseisu. Taksofirmade rahulolematust on eelkõige suurendanud Riigikogus lugemisel olev ühistranspordiseaduse muutmise eelnõu (nr 188 SE).

Seadusemuudatuse eelnõu võtab kasutusele uue termini „**kokkuleppevedu**“, mis on sätestatud kui tasu eest sõitjatevedu kuni üheksa istekohaga sõiduauto, väljaarvatud juhuvedu ja taksovedu. Eelnõu üldine eesmärk on tagada kokkuleppevedude turvalisus ja usaldusväärsus, kehtestades selleks vastavad minimaalsed nõuded kokkuleppevedude teostajatele ja elektroonilistele kokkuleppevedude süsteemidele. Seejuures on arvestatud, et kokkuleppeveod peaksid toimuma võimalikult suures ulatuses ilma riikliku sekkumiseta ja vastavalt turutingimustele. Paralleelselt kokkuleppevedude seadustamisega lihtsustab eelnõu taksojuhtidele seatud nõudeid ning delegerib vastutust ja järelevalvet rohkem taksoveo korraldajale. Üldplaanis üritatakse eelnõu vastuvõtmisega avada taksoteenuse turg

konkurentstile, mis on vähem piiratud nõuetest, mille täitmine ja järelevalve on ka praktikas osutunud problemaatiliseks.²⁰

Ühistranspordiseaduse muutmise eelnõud näevad taksofirmad ja litsentseeritud taksojuhid aga eelkõige kui **ohtu oma tegevusvaldkonnale**. Näiteks asutasid oma huvide kaitseks ja esindamiseks märtsis 2016 neli taksofirmat – Sõbra Takso, Q Takso, Reval Takso ja Elektritakso – Eesti Taksoettevõtjate Liidu. Liidu eesmärgiks on kaitsta taksoveo tegevusvaldkonda piraattaksojuhtide eest ja esitada riigile ettepanekuid, kuidas reguleerida sõidujagamisteenust nii, et see ühiskonnale kõige enam kasu tooks. Koos teiste taksonduse katusorganisatsioonidega (Autoettevõtete Liit, Eesti Taksojuhtide Liit) koostati ka ühisavaldus, milles avaldati neli põhilist tingimust, mille täitmise korral toetatakse seadusandluse muutmist:

- kokkuleppeveod peavad toimuma 100% ainult eraisikute poolt ja üksnes nende endi sõiduvahenditega (omanik või vastutav kasutaja);
- taksodele ja kokkuleppevedude teostajatele esitatud nõuded peaksid olema täielikult võrdsustatud ja mõlemale peaksid olema kehtestatud hea maine reeglid ning kohustus omada sõiduki armatuurlaual juhi pildi ja ID-numbriga teenindajakaarti;
- kõik kokkuleppevedusid ja taksovedusid korraldavad elektroonsed platvormid peaksid olema liidestatud riigi infosüsteemiga;
- kokkuleppevedusid vahendavad elektroonilised platvormid tuleks panna vastutama juhtide eksimuste, seaduserikkumiste ja maksuinfo varjamise eest ning siduda nende tegevus Eestis tähtajalise tegevusloaga.

Taksofirmade vastuseis ühistranspordiseaduse muutmisele tõsis teravalt esile aprillis 2016, kui eelnõu esimese lugemise toimumise ajal kogunesid mitmed taksod Toompeale meelevaldusele. Eesti Taksojuhtide Liit selgitas, et nad olid sunnitud meelevaldusele minema, sest ühistranspordiseaduse muudatus seab nende hinnangul ohtu kogu Eesti taksonduse sektori normaalse toimimise ja taksojuhtide perede majandusliku toimetuleku, sest see soodustab ja legaliseerib piraattaksonduse levikut. Meelevaldusel avaldati arvamust, et Uber ja Taxify tegelevad piraattaksondusega ning nende tegevust ei tohiks legaliseerida.

Vastukaaluks meedias levinud jagamismajanduse kriitikale asutasid mais 2016 üksteist jagamismajanduse ettevõtet (Helpific, Autolevi, Bondora, Fundwise, Goworkabit Estonia, PostPal, Shipitwise, Taxify, Toitla, Wisemile ja Uber) **Eesti Jagamismajanduse Liidu**. Liidu eesmärgiks on jagamismajanduse edendamine ja tutvustamine, et tegemist oleks kättesaadava, tunnustatud ja mõistlikult seadusandlikult reguleeritud sektoriga. Sõidujagamisplatvormide sõnul toimib jagamismajanduses praktiseeritav nn iseregulatsioon (tarbijate ja pakkujate vastastikune hindamine) isegi tõhusamalt kui taksojuhtide puhul taksoveoluba ja sõidukikaart.

Jagamismajandusega tegelevad ettevõtted käisid ühiselt ka sõidujagamist reguleeriva eelnõu esimesel lugemisel, kus vastukaaluks taksojuhtide meelevaldusele korraldati ühiselt riigikogule toetusavaldus. Rõhutati, et sõidujagamise toomine Eesti õigusraamistikku on alles algus ja tegemist on väga suure potentsiaaliga kasvusektoriga, mis toob endaga kaasa paindlikke sissetulekuvõimalusi mitmetes majandusharudes. Ühiselt avaldati heameelt selle üle, et Eesti näitab jagamismajanduse toetamisega teistele riikidele eeskjuu.

Ühistranspordiseaduse muutmise eelnõu on läbinud esimese lugemise ning menetlus jätkub Riigikogu sügisistungjärgul. Arvestades olukorra keerukust ja mitmete huvigruppide vastandlikke arvamusi, on Riigikogu majanduskomisjon jätnud aega kõikide osapoolte seisukohtade kujundamiseks ja välja

²⁰ Ühistranspordi seletuse eelnõu. <http://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/ec90a7fe-26b8-4e8f-9e81-99600fa98037?activity=4#psMZRvIh>

selgitamiseks. Esialgsel hinnangutel võib eelnõu jõuda lõpphääletuseni juba sügisistungi esimeses pooles²¹.

Juba 2015. aasta sügisest teeb Eesti Maksu- ja Tolliamet (EMTA) tihedat koostööd jagamismajanduse platvormidega, sh Uberiga. EMTA ja Uberi koostöö eesmärk on edendada valitsuse e-Eesti tegevuskava, Uberi innovaatilist tehnoloogiaplatformi ning kõnetada regulatiivseid väljakutseid digitaalajastul, mis võiksid olla eeskujuks ka mujal Euroopas²². Antud uuringu raames mainisid nii ettevõtteid kui ka EMTA, et koostöö jätkub. Kuigi edusamme on tehtud, siis paljud küsimused vajavad jätkuvalt lahendamist.

Sisuliselt eksisteerib Uberi ja EMTA koostöö hetkel pilootprojektina, mille eesmärgiks on tulude deklareerimise võimalikult lihtsaks tegemine jagamismajanduse ettevõtetele. EMTA annab füüsilistele isikutele võimaluse tulusid deklareerida, kuid lahendused on senimaani välja töötatud vabatahtlikena ning ei ole eeldatud, et Uber kogu andmestikku EMTA-le edastab²³. Olgu öeldud, et 2015. aasta kohta deklareeris Uberi ja Taxify platvormi kaudu teenitud tulu 62 eraisikut²⁴. Selgem tulevikuplaan seisneb selles, et maksustamine leiab aset Uberi rakenduse kaudu ning maksustatakse kõiki, digitaalsel kujul saadetakse juhtide teenistuse kohta infot EMTA-le, kes omalt poolt kannab info juhtide tuludeklaratsioonidesse²⁵. Hetkel sõltub autojuhi tulu maksustamine sellest, kas tegevus on juhuslik või tegeletakse sellega püsivalt tulu saamise eesmärgil.

Juhuslikke sõite tegevad eraisikutest autojuhid deklareerivad tulu tuludeklaratsiooni alajaotuses kui „Muu tulu, millelt ei ole tulumaksu kinni peetud“ ning maksavad tulumaksu. Muid makse juhuslikke sõite tegevatele eraisikutest autojuhtidele ei kaasne. Autojuhid, kellele on tegevus aga püsiv viis tulu saamiseks, on tegemist ettevõtlustuluga ning seetõttu eeldatakse, et registreeritakse ennast Äriregistris füüsilisest isikust ettevõtjaks (FIE) või asutatakse osühing (OÜ). FIE-d võivad ettevõtlustulust maha arvata ettevõtlusega seotud kulud ning kasumi pealt makstakse tulu- ja sotsiaalmaksu, samuti kohustuslikku kogumispensioni, kes on pensionisüsteemiga liitunud. OÜ asutanud ning selles vormis autosid juhtivad isikud peavad arvestama, et autojuhi teenuse osutamine on aktiivne tegevus ning palgatuluga kaasnevad tööjõumaksud (tulumaks, sotsiaalmaks, töötuskindlustusmaks ning kohustusliku kogumispensioni süsteemiga liitunud ka kohustuslik kogumispension)²⁶.

Ühest küljest võib öelda, et sõidujagamine on suurendanud makse mittetasuvate teenuseosutajate arvu, kuid teisest küljest saab seda näha abimeetmena varimajandusega võitlemisel. Kuna maksude mittetasumine leiab aset ka traditsioonilises taksonduses, siis sõidujagamisplatvormid on elektroonilise fikseerimise kaudu sellised varimajanduse hulka kuuluvad tehingud päevalgele toonud. See omakorda võimaldab tehinguid paremini kontrollida ja neist ülevaadet saada ning loob soodsad võimalused tõhusamaks maksukogumiseks tulevikus. Siinkohal on oluline, et regulatiivne pool seda toetama hakkaks ning jätkuks tihe koostöö sõidujagamisplatvormide ja riigistruktuuride vahel.

1.3 Õiguskeskkond

Transpordisektorit puudutavad **reisijate- ja kaubaveo** sätted on reguleeritud **võlaõigusseaduse** (VÕS) 42. peatükis (§ 774 jj). Reisijaveolepingutele kohaldatakse lisaks reisijaveolepingu sätetele VÕS-is ka **autoveoseaduse (AutoVS) ja ühistranspordiseaduse** (ÜTS) sätteid. Nimelt reguleerib ÜTS-i 8. peatükk (s.o § 54 jj) detailselt nõudeid **taksoveole**. ÜTS-i § 54 lg 1 sätestab, et taksoveo teostamiseks on vajalik taksoveoluba. Loakohustus läheb aga olemuslikult vastuollu jagamismajanduse põhimõttega, kus sõidujagamise näol on tegemist alakasutatud ressursi jagamise, mitte majandus- või kutsetegevusega. Taksoveoteenuse valdkonnas, mis on jagamismajanduse ärimudeli populaarsuse tõttu ka meedias enim kajastust saanud, on olukorra lahendamise võimalusena nähtud muudatuste sisseviimist ÜTS-i. Kui taksoveoteenuse puhul reguleerib ühistranspordiseadus eraldi kliendi õiguste kaitset, siis kokkuleppevo

²¹ <http://www.riigikogu.ee/pressiteated/majanduskomisjon-et-et/kivimagi-jagamismajandust-jouga-ei-keela/>

²² <https://www.emta.ee/et/uudised/mta-ja-uber-otsivad-koostoos-lahendusi-jagamismajanduse-arendamiseks>

²³ <http://arileht.delfi.ee/news/uudised/maksuameti-juht-uber-reklaamib-meid?id=74142873>

²⁴ <http://tehnika.postimees.ee/3824373/esimesed-soidujagajad-on-asunud-tulusid-naeitama>

²⁵ <http://w3.ee/openarticle.php?id=2273950&lang=est>

²⁶ <https://www.emta.ee/et/registreerimine-ettevotlus/fuusilisest-isikust-ettevotjale/kasulik-teave/uber-voi-taxify-autojuhtide>

sisseviimisel ÜTS-i (188 SE vastuvõtmisel) tuleks sõidujagamise puhul vaidluste lahendamisel lähtuda eelkõige võlaõigusseadusest.

Nagu eespool viidatud, on ka **kaubaveolepingud** võlaõigusseaduses eraldi reguleeritud. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikkel 4 ning Eesti autoveoseaduse § 4 kehtestavad, et tasulise veoseveo korraldamiseks auto või autorongiga, mille täismass ületab 3500 kilogrammi, peab vedajal olema ühenduse tegevusluba. Kui veoteenuse osutamisel ettenähtud piirmäära aga ei ületata, viidatud loakohustust ei ole. Antud uuringu käigus vaadeldud jagamismajanduse ärimudelid (st Shipitwise ja PostPal) ei ole üles ehitatud viisil, kus osapooltel oleks vajalik täiendava veoseveo tegevusloa hankimine.

Eraldi teema on jagamismajanduse ärimudeli kaudu **parkimiskohtade** jagamise teenus (nt Barking). Parkimiskohtade üürimise/broneerimise osas näeb võlaõigusseadus ette reisijate- ja kaubaveo regulatsiooniga võrreldes vähem koormavama regulatsiooni, tehes jagamismajanduse ärimudeli kaudu parkimiskohtade jagamise teenuse transpordisektoris osutatavate teenuste osas õiguslikust aspektist kättesaadavamaks kui veoteenused. Võlaõigusseaduse dispositiivsuse põhimõtte järgi on pooltel õigus ja vabadus kokku leppida milles iganes, seda muidugi eeldusel, et see ei lähe vastuollu seaduse imperatiivsete sätetega.

1.3.1 Kehtiv regulatsioon ei ole paindlik

Transpordisektoriga seonduvalt kõige olulisemaks õiguslikuks küsimuskohaks võiks pidada **ebaselgust tasu eest reisijatele veoteenuse osutamisel teenuse pakkujale kohalduvate kohustuste osas** (sh taksoveoluba, nõuded taksojuhile, sõidukile). Kuivõrd kehtiva regulatsiooni järgi võiks järeldada, et tasu eest reisijate vedu klassifitseerub taksoveoteenuse alla, siis praktikas tähendab see seda, et taksoveole kohalduvate nõuete täitmine peaks olema põhimõtteliselt siduv kõigile reisijaveolepingu alusel veoteenuse osutajatele. Siinkohal võiks järeldada, et kehtiva regulatsiooni järgi on pandud kohustused ka neile veoteenuse pakkujatele, kes osutavad tasulist reisijate vedu väljaspool majandus- ja kutsetegevust (nn „hobi korras“). Võttes aga arvesse, et veebiplatvormide (nt Uber ja Taxify) enda majandustegevus ei ole veoteenuse osutamine²⁷, vaid tegeletakse veebiplatvormi haldamise ja arendamisega, siis ei ole kehtiva seaduse alusel ka nende kohustuseks tagada, et veoteenust osutataks vastavalt ÜTS-ile. Hetkel veebiplatvormi kasutajatingimused isegi ei viita sellele, et reisijate veoteenuse osas kehtib Eestis loakohustus²⁸.

Olukorra teeb ebaselgemaks ka see, et **seaduses puudub regulatsioon selle kohta, kas ja millal tuleks transporditeenuse pakkujat lugeda ettevõtjaks**, kellele seejuures kohalduvad ka ettevõtjale ettenähtud kohustused (sh ettevõtjana registreerimise osas). Läbi ettevõtja mõiste piiritlemise transpordisektoris oleks võimalik eristada ettevõtlustegevust hobitegevusest, millele saaks seejärel kohaldada eriregulatsiooni jagamismajanduse edendamiseks, näiteks nn majandus- ja kutsetegevuse välise „kokkuleppeveo“ regulatsiooni näol.

1.3.2 Teenuse saaja ei saa veebiplatvormi kaudu teenuse kohta asjakohast teavet

Tarbija õigus saada ettenähtud teavet ei ole piisavalt tagatud või pole kajastatud piisavalt selgelt. Tarbijakaitse seaduse (TKS) § 4 lg 1 järgi on tarbijal õigus saada pakutava kauba või teenuse kohta ohutuse, samuti tervise, vara ja majandushuvide kaitse seisukohalt vajalikku teavet. Sama paragrahvi lõike 4 kohaselt esitab kaupleja tarbijale teenuse osutamise eest kohesel tasumisel kirjalikus või tarbija nõusolekul kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis teenuse osutamist tõendava dokumendi, milles sisaldub vähemalt kaupleja nimi või ärinimi ja tegevuskoha aadress; teenuse osutamise kuupäev; teenuse nimetus ja hind ning tasutud summa. Kui tarbija tasutav summa on väiksem kui 20 eurot, antakse viidatud andmetega dokument ainult tarbija nõudmisel. Uberi näitel ei kajasta veebiplatvormi

²⁷ EMTAK koodi alusel on Uber Estonia konsultatsiooniettevõtte ning Taxify kuulub info ja side sektoris. Samuti on oluline märkida siinkohal, et debatid antud platvormide põhitegevusala osas on ka kohtusse jõudnud. Euroopa Kohtus on menetlemisel hetkel mitmed kohtuasjad (C-320/16 - Uber France; C-526/15 - Uber Belgium), mille üheks eesmärgiks on ka tuvastada, kas Uberi tegevusala on transpordi- või digitaalteenus.

²⁸ Veebiplatvormid põhjendavad seda sellega, et sõidujagamisteenust osutatakse nn „hobi korras“ ning tegemist pole sõidujagajate põhilise majandus- ega kutsetegevusega.

poolt automaatselt saadetud kinnitus saadud teenuse kohta ülalmainitud andmeid ning puudub ka võimalus neid nõuda. See paneb tarbijad olukorda, kus tarbija-kaupleja õigussuhte olemasolul tarbija õigus saada seaduses ettenähtud teavet ei ole tagatud. Kuigi hetkel puudub Tarbijakaitseametil pädevus selliseid juhtumeid menetleda, laekub sellele vaatamata neile sellealaseid kaebusi, millele nad peavad reageerima.

1.3.3 Reisijateveo teenuse saaja ei saa veebiplatvormi kaudu teenuse hinna kohta ettenähtud teavet

Kuivõrd jagamismajanduse ärimudeli kaudu veoteenuse osutamise eelduseks ei peeta ÜTS-i sätete järgimist, siis teenuse osutaja ei taga, et järgitaks reisijateveo pakkujatele kehtivaid kohustuslikke nõudeid taksomeetrile ja hinnakirjale ning selle paigutusele. Ühistranspordiseaduse § 64 lg 4 alusel on võtnud majandus- ja taristuminister 25.09.2015 vastu määruse nr 118 „Nõuded taksomeetri kasutatava sõiduki plafoonile, taksomeetrile ja hinnakirjale ning nende paigutusele“. Viidatud määruse § 2 kohaselt peab taksomeeter olema paigutatud sõitjale nähtavale kohale armatuurlaual või asuma salongi tahavaatepeegli ja olema sõidukiga kohandatud ning sobima paigaldatud printeriga. Samuti on kehtestatud nõuded hinnakirjale. Viidatud määruse § 3 sätestab, et hinnakiri peab vastama taksomeetri kohandamistunnistusele, olema selgelt loetav ja arusaadav ning see tuleb paigaldada sõiduki armatuurlaual paremale poole nähtavale kohale ja parempoolse tagaukse aknale nii, et see oleks nähtav nii sõiduki seest kui väljast. Sõidujagamise teenuse tarbija saab üldjuhul informatsiooni hinna komponentidest, tariifidest ja hinna arvutamise alustest läbi sõidujagamist vahendavate platvormide sõidu tellimise hetkel. Teatud platvormidele on aga ette heidetud, et tarbijal on vastavat infot keeruline leida või ei ole see sõidu tellimisel üldse leitav. Näiteks võib tuua, et Uberi sõidujagamisteenuse täpsete hinnakomponentide, sh nn *surge pricing*²⁹ arvutuskäigu aluste tuvastamine mobiilirakenduse kaudu pole võimalik.

1.3.4 Õigussuhe mitme osapoole vahel tekitab ebaselgust

Teenuse saaja seisukohalt teeb olukorra ebaselgeks see, et tarbija sõlmib lepingu veebiplatvormiga, kes tavapäraselt (seda Uberi ja Taxify näitel) võtab endale ainult vahendaja rolli, ning alles seejärel sõlmib teenuse saaja veebiplatvormis ettenähtud tingimustel kokkuleppe teenuse pakkujaga. Seega, kui teenuse saaja ei ole rahul pakutava teenusega, pannakse ta olukorda, kus teenuse saajale võib jääda ebaselgeks, millised õigused teenuse saajal kelle suhtes on. Üldise praktika järgi ei kajasta veebiplatvorm (sh Uber ja Taxify) tekkinud õigussuhte iseloomu ning vastutusega seonduvat, mis muudabki lepingu poolte olukorra mõnevõrra ebaselgeks.

1.3.5 Teenuse tarbijani ei jõua veebiplatvormi kaudu informatsioon teenuse pakkuja kohta, mis annaks tarbijale teadmise võimalike ohtude kohta

Eraldi saab välja tuua ka selle, et **teenuse pakkuja ei ole veebiplatvormi vahendusel** (sh kasutajatingimustes) **informeeritud õigusaktidest tulenevatest kohustustest** (nt taksoveoteenuse osutamisel taksoveo ja taksojuhi täiendõppe kohustusest, kaubaveole ettenähtud erinõuetest, sh tarbija ja andmesubjekti õigustega seonduvast jne). See, kas näiteks Uber või Taxify oma sisemistes koolitustes eeltoodud teemasid käsitlevad, on täna kehtiva regulatsiooni järgi ettevõtete enda otsustada, seadus selles osas veebiplatvormile eraldi kohustust ette ei näe. Küll aga sätestab TKS eraldi nõuded teenuse pakkujale. TKS-i § 9 lg 2 kohaselt on kaupleja (st teenuse pakkuja majandus- ja kutsetegevuse raames) kohustatud rakendama pakutava teenuse eripäraga vastavuses olevaid meetmeid, mis võimaldaksid kauplejal olla teadlik ohtudest, mida kaup või teenus võib põhjustada; valida ohu vältimiseks sobiva tegevuse, nagu kauba turult kõrvaldamine või teenuse osutamise lõpetamine, tarbija hoiatamine või kauba tarbijalt tagasinõudmine.

²⁹ *Surge pricing* on algoritmi alusel arvutatav hinnatõus olukorras, kus nõudlus ja pakkumine platvormil pole tasakaalus. Kui nõudlus kasvab suuremaks kui pakkumine, siis hinnad tõusevad, et meelitada rohkem sõitjaid välja. *Surge pricing* on saanud eri riikides terava kriitika osaliseks ning sellega seotud kohtuasju on jõudnud ka USA kohtutesse, kus küsimuse alla on seotud taoliste hinnamuutuste õigustatus ning seaduslikkus.

1.3.6 Veebiplatvormi tingimused on ühepoolsed

Veebiplatvormi kaudu aktsepteeritavad tingimused ja reeglistikud on üldsõnalised ega kajasta kehtiva õiguse erinõudeid, sh veeteenuse sätteid VÕS-is, reisijate veoga seonduvat AutoVS-is ja ÜTS-is või tarbijaõigusi TKS-is. Üldine praktika on see, et **veebiplatvorm ei jäta teenuse saajale ja pakkujale võimalust tingimuste ja reeglistike vaidlustamiseks** ning vabastab end enamasti teenuse osutamisega seonduvast vastutusest (sh kvaliteedi ja teavitamiskohustuse osas). Üldjuhul ei ole veebiplatvormi kasutamine tingimustega mittenõustumisel võimalik. Näiteks PostPal jätab küll võimaluse küsida kasutajatingimuste osas küsimusi (st justkui astuda läbirääkimistesse), kuid veebiplatvormil jääb ikkagi õigus mitte teha muudatusi kasutajatingimustes. Veebiplatvorm dikteerib kasutustingimused nii teenuse pakkujale kui ostjale.

Kuivõrd veebiplatvorm ei kooskõlasta oma tegevusi riiklikult, siis tegelikult ei saa olla teenuse pakkujal ega saajal kindlustunnet, et veebiplatvormi kaudu teenuse osutamine (veebiplatvormi poolt loodud tingimustel) ja teenuse saamine on kooskõlas kehtiva õigusega.

1.3.7 Õiguslik hinnang

Nagu ka muude jagamismajanduse ärimudelite puhul, puudub transpordisektoriski siseriiklik eriregulatsioon, mis sätestaks erinormid jagamismajanduse ärimudeli osas ning reguleeriks muuhulgas ka veebiplatvormidega seonduvat (nagu õigused, kohustused, vastutus). Transpordisektoris teeks olukorra selgemaks, **kui seadus reguleeriks tasulist reisijatevedu ka väljaspool majandus- ja kutsetegevust**, sätestades selged piirid majandus- ja kutsetegevuse käigus tasu eest reisijateveo määratlusele ning sellest väljaspool tasu eest osutatavale reisijateveole. Eeltoodu valguses võiks selgelt reguleerida ka selle, kas üldse ning millistel tingimustel peaks sõidujagamine nägema ette loakohustust.

Jagamismajanduse soodustamise eesmärgil on **üheks võimaluseks** teha kehtivas regulatsioonis mõningaid järeleandmisi jagamismajanduse ärimudeli rakendamiseks. Näiteks reisijateveo regulatsiooni osas võiks vabastada jagamismajanduse kaudu veeteenuse pakkuja riiklikust loakohustusest või alternatiivina rakendada taksoveeteenuse pakkujale ainult neid nõudeid, mis on kergesti kohaldatavad ka jagamismajanduse ärimudelitele. Nagu on välja toodud ka ühistranspordiseaduse muutmise eelnõus 118 SE, on võimalik määrata kindlaks eraldi vedude liik: nn kokkuleppeved. See annaks võimaluse pakkuda tasulist reisijaveoteenust „hobina“.

Teenuse pakkuja ja saaja seisukohast võiks kaaluda **teadlikkuse tõstmist** osutatava/saadava teenuse osas ning siseriiklikul tasandil veebiplatvormi **vastutuse ja teavitamisega** seonduva reguleerimist. Üheks võimaluseks on kasutajate informeerimine neile kohalduvatest õigustest ja kohustustest mobiilirakenduse või veebilehe avamisel kohustusliku teavituskna (nn *pop-up*³⁰) kaudu. Veebiplatvormi õiguste, kohustuste, vastutuse ja teavitamisega seonduva reguleerimist võib teha näiteks läbi hea tava, suuniste, juhendite. Teadlikkuse tõstmine on lihtsaim viis pakutava teenuse läbipaistvuse ja usaldusväarsuse suurendamiseks.

1.4 Sektori kasvupotentsiaal

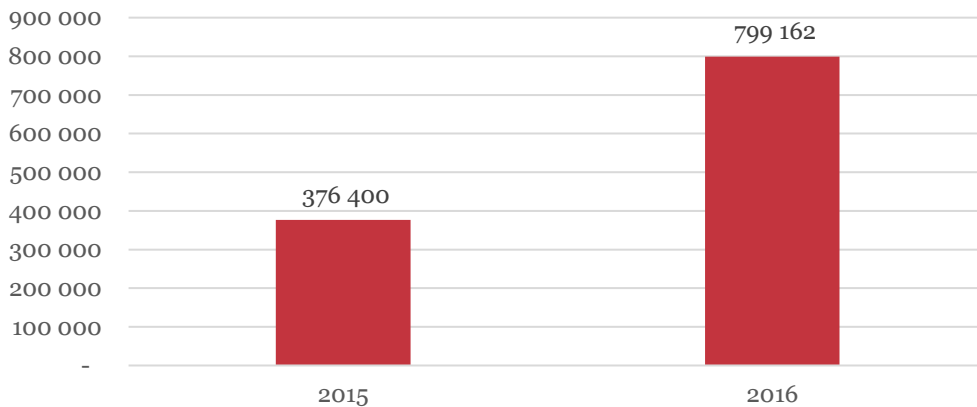
1.4.1 Mõju majandusele ja tarbijatele

Eestis tegutsevaid transpordivaldkonna jagamismajanduse ettevõtteid (platvorme) on seitse: Autolevi, Barking, Postpal, Shipitwise, Wisemile, Taxify ja Uber. Antud uuringu käigus selgus, et Eestis on hinnanguliselt kokku üle 52 300 jagamismajanduse transporditeenuse kasutaja, seejuures ligi 50 000 neist on tarbijad ning üle 2300 pakkujad (vt ptk 1.2.2 joonis 4). Kõikidest kasutajatest üle 13 700 (26,2%) on kordvkasutajad (tarbijad ja pakkujad kokku). Seejuures moodustavad sellest valdava mahu sõidujagamisteenused. Analüüsitud jagamismajanduse valdkondadest on transpordisektor näidanud Eestis kõige kiiremat kasvu – möödunud aasta käibe kasv jäi 200-300% vahele.

³⁰ Taolist lahendust kasutatakse ühisrahastuse platvormidel Suurbritannias, et tagada kasutajate teavitamine investeerimisega kaasnevatest riskidest, kuid printsiibis oleks see rakendatav ka mujal.

2016. aastal transpordivaldkonna jagamismajanduse veebiplatvormidel tehtavate tehingute arv jääb umbes 800 000 juurde, mis tähendaks ligikaudu 112% kasvu võrreldes 2015. aastaga, mil tehti umbes 376 000 tehingut. Valdava osa tehingute arvust võtab enda kanda sõidujagamine – kogu Eesti transpordisektori jagamismajanduse tehingute arvust moodustab 90% ulatuses sõidujagamine. Äriregistrist ja ettevõtetelt saadud andmete põhjal oli 2015. aastal antud valdkonna veebiplatvormide kogukäive kokku 322 989 eurot. 2016. aastal võib platvormide käive küündida juba 1 miljoni euroni. Kuigi suure osa kasvust saab panna uute kliendigruppide tekke arvele, on osa kasvust tulnud ka taksonduse arvelt.

Joonis 5 Jagamismajanduse transpordivaldkonna platvormide tehingute arv Eestis 2015. ja 2016. aastal



Allikas: uuringusse kaasatud ettevõtted

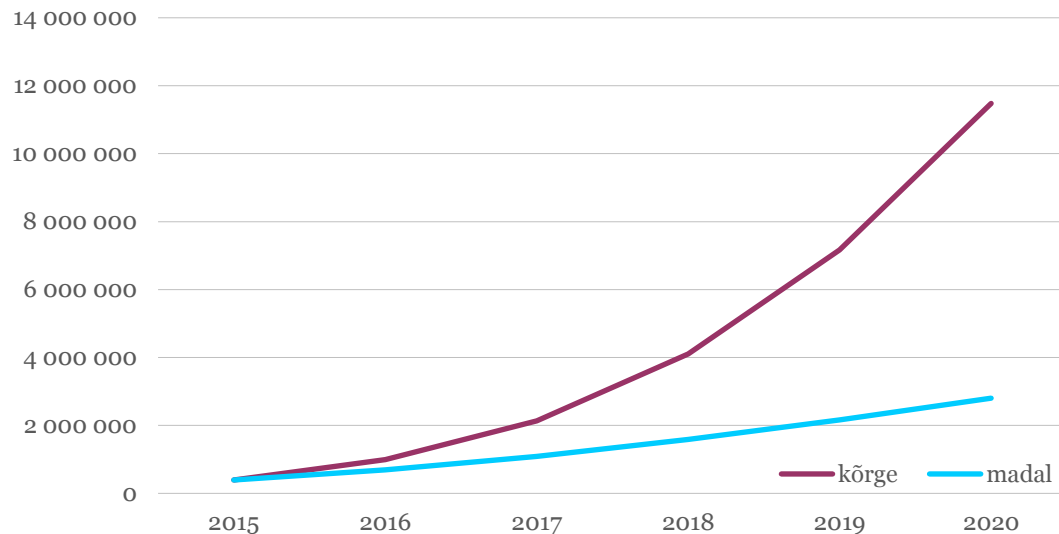
Transpordivaldkonna jagamismajandus alustas võidukäiku Eestis üsna hiljuti – selle kiire leviku algusaastaks saab pidada 2015. aastat, mil Eesti turule sisenes Uber ja asutati mitmed teised platvormid. Kasvu on oluliselt mõjutanud ka elanikkonnapoolne positiivne suhtumine sõidujagamisse – seda nii üldises suhtumises, personaalse kaasatuleku osas uute teenustega kui ka soovis, et riik ja omavalitsus taolise teenuse laiendamist toetaksid³¹. Kuigi sõidujagamine on avanud uue turumahu (inimesed, kes varasemalt taksodega ei sõitnud), on see selgelt mõjutanud ka olemasolevat taksode turgu. Lisaks sellele, et sõidujagamine hõivab osaliselt taksode turgu, on intervjuude põhjal selgunud, et suur hulk taksojuhte liiguvad ise taksondusest sõidujagamise segmenti. On alust arvata, et antud tendents jätkub ka järgnevatel aastatel ning eskaleerib sõidujagamise osakaalu veelgi.

Valdkonnas tegutsevate platvormide varasema kasvutendentsi põhjal saame prognoosida üldise jagamismajanduse transpordivaldkonna mahu kasvu järgnevatel aastatel jooksul, kuivõrd platvormide käibed on kogu valdkonna käivetega üks-ühele seotud. Kui 5% majanduskasvu tempo juures kasvaks majandus 2020. aastaks 27% (2015. aastaga võrreldes), siis tagasihoidlikuma prognoosi korral kasvaks transpordi valdkonna jagamismajandus sama ajaga ligikaudu 600% ehk kuni 12 miljonit eurot (vt joonis 6). Kõige tempokamat kasvu jagamismajanduse valdkondadest saabki täheldada just transpordi puhul – finantsi, majutuse ja reisikorralduse sektorites jääb samadel alustel hinnatud kasv tagasihoidliku stsenaariumi korral vastavalt 130% ja 245% juurde. Jagamismajanduse transpordi valdkonna keskmiseks aastaseks kasvumääraks perioodil 2015-2020 kujuneb projektsioonide kohaselt ligikaudu 175%. Transpordi jagamismajanduse platvormide prognoositav kasv 2016. aastal on 200-250%. Avalikele andmetele tuginedes toetab seda ka globaalne Uberi käibe kasv, mis oli 2015. aastal ligikaudu 250%³².

³¹ Terk, E. 2016. Uuring: Kokkuleppevee teenuse arendamise perspektiivid Tallinnas, Tallinn Ülikool. <http://www.tlu.ee/et/uudised/3502/tallinna-ulikool-uuris-jagamismajandust>

³² <http://www.forbes.com/sites/briansolomon/2016/01/12/leaked-ubers-financials-show-huge-growth-even-bigger-losses/#6a3900835c99>

Joonis 6 Jagamismajanduse platvormide käibe hinnanguline kasvuprognos transpordisektoris perioodil 2015-2020, eurodes



Allikas: Äriregister, 2016

Tallinna Ülikooli uuring³³ näitas, et on olemas märkimisväärse suurusega tavaelanikest autoomanike kontingent, kes on vähemalt potentsiaalselt valmis oma autoga teistele reisiteenust osutama ja seda enamikus oma tavamarsruutide ja tava sõiduaegade raames. Selliselt osutatud teenuse hind on tarbijale tuntuvalt soodsam võrreldes taksoteenusega. Kuivõrd hinnatundlikkus, ressursi- ja keskkonnasääst ning kogukonnatunne on mõisted, mis iseloomustavad kaasaegset tarbijat, siis annab see põhjuse eeldada, et sõidujagamine jätkab tugevat kasvu ka tulevikus. Lisaks nimetatud põhjustele mõjutab jagamismajanduse jätkuvat kasvu ka nn võimendusefekt, mis seisneb selles, et mida rohkem on teenuse kasutajaid (nii pakkujaid kui tarbijaid), seda parem on teenuse kättesaadavus, kvaliteet ja hind. Kuna Eesti jagamismajanduse platvormid on väga noored, siis on põhjust arvata, et nende võimendusefekt on alles algusfaasis. Kahtlemata võivad valdkonna käekäiku mõjutada (pidurdada, hoogustada) erisugused tegurid, sh muudatused regulatsioonides ja üldine majandusareng, kuid tänaste tingimuste jätkumisel ei ole järgneva viie aasta jooksul näha arengut pidurdavaid asjaolusid.

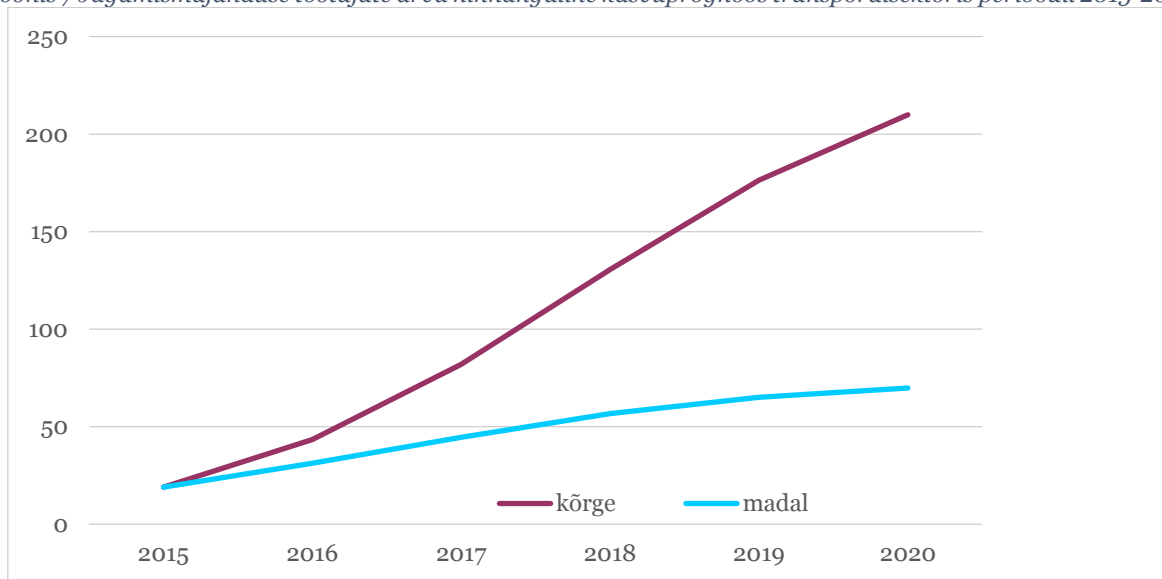
Oluline aspekt edasistes arengutes on transpordivaldkonna platvormide tarbijate teadlikkus. Platvormide huvides oma kasutajaskonda võimalikult vähe piirata ning samas jätta teenuse osutamise seotud vastutus teenusepakkujate ja tarbijate kanda. Senine praktika on olnud, et platvormid ei ole kohustatud teenuse tarbijaid teavitama kohalikest seadusandlikest nõuetest ega tagama maksukohustuse täitmist. Sellest tulenevalt võib eeldada, et paljud Eesti jagamismajanduse transpordi valdkonna turuosalised ei ole seega maksukohustuse ja tarbijakaitse aspektidest teadlikud. Kuivõrd jagamismajanduse praktikaid on Eestis rakendatud vaid mõned aastad ning transpordi valdkonnas ei ole esinenud olulisi negatiivseid näiteid (õnnetusjuhtumeid, pettusi jmt), ei ole valdav osa tarbijaid teadlikud, mil määral ja kuidas erineb jagamismajanduse platvormidel vahendatavate teenuste pakkumine ja nendega seotud tarbijakaitse tavamajandusest. Teadmatusel ja vastutuse ebaselgusest tulenevad probleemid ja nende lahendamise keerukus võib aga negatiivselt mõjutada tarbijate rahulolu jagamismajanduse teenuste suhtes, mis võib omakorda pärssida valdkonna kasvu. Teisest küljest mõjutab ka riigipoolne tegevus nii maksuküsimustes kui tarbijate teadlikkuse osas järgnevatel aastatel valdkonda oluliselt, mistõttu ei pruugi eelnevalt kajastatud prognoos realiseeruda.

³³ Terk, E. 2016. Uuring: Kokkuleppeveeteenuse arendamise perspektiivid Tallinnas, Tallinn Ülikool. <http://www.tlu.ee/et/uudised/3502/tallinna-ulikool-uuris-jagamismajandust>

1.4.2 Sotsiaalsed mõjud ja mõju töajõuturule

Ka jagamismajanduses hõivatute arv näitab kiiret kasvutendentsi, kuid seda käibekasvust tagasihoidlikumas mahu. Töötajate arv jagamismajanduse transpordivaldkonna platvormidel võib tagasihoidliku prognoosi korral 2020. aastaks suureneda 210% ehk ligikaudu 50 töötaja võrra. Siinkohal on oluline rõhutada, et tegemist on jagamismajanduse platvormide heaks töötavate inimestega, mitte aga vahetute teenuseosutajatega (platvormi kasutajatega). Teenuseosutajate arv kasvab pigem korrelatsioonis platvormide käibega, kuivõrd transpordivaldkonna jagamismajanduses tegutsevate vahendajate (platvormid) teenustasu on proportsionaalses suhtes teenuseosutajate käibega. See tähendab, et teenuseosutajate arv võib 2020. aastaks kasvada tänasega võrreldes kuuekordseks, jäädes vahemikku 10 000-15 000 inimest.

Joonis 7 Jagamismajanduse töötajate arvu hinnanguline kasvuprognosis transpordisektoris perioodil 2015-2020



Allikas: Äriregister, 2016

Kuna jagamismajanduses tegutsevad teenuseosutajad omavad pigem ettevõtjale omaseid jooni, siis indikeerib jagamismajanduse mahu ja teenuseosutajate arvu kasv ettevõtlikkuse kasvu ühiskonnas. Transpordi valdkonnas on jagamismajandus loonud täiendava turumahu, mille kaudu genereeriti 2016. aastal 4,5 miljonit eurot ettevõtlustulu. Kui see taandada keskmise palga alusel täistööajale, siis järeldub, et ainuüksi transpordisektoris on jagamismajandus loonud 250 täisajaga töökohta, mida võib omakorda samastada ühemehe mikroettevõtetega.

Lisaks positiivsele mõjule tööhõivele on Eesti erasõidukipargi efektiivsemal ärakasutamisel ka mitmeid teisi positiivseid sotsiaalseid efekte. Transpordivaldkonna jagamismajandus võimaldab inimestel olla mobiilsemad (seoses liikumise taskukohasemate alternatiividega). Ühiskonna mobiilsus on aga positiivne nähtus, mis soodustab ühiskonna tõhusamat integreerumist, tõstab üldist teadlikkust ja rahulolu. Samuti võib sõidujagamisteenuse pakkumine olla alternatiivseks lisisissetulekuks nii pensionäridele kui näiteks tudengitele. Sama tähtis on ka jagamismajanduse positiivne mõju regionaalpoliitiliste eesmärkide täitmisele, mis on eeskätt seotud maapiirkonnas elavate inimestele alternatiivsete sissetulekuallikate võimaldamisega (pakkudes teenust läbi veebiplatvormide). Lisaks on jagamismajandusel tugev ekspordipotentsiaal. Paljud jagamismajanduse platvormid ja nende vahendusel osutatavad teenused on piiriülesed ning soodustavad rahvusvahelistumist.

1.5 Kokkuvõte

Peamised tegevused	Antud valdkonnas on alakasutatud ressursideks aeg, sõiduvahendid ja parkimispinnad.
Peamised ärimudelid	Kõige laiemal levikuga on P2P ärimudelid (veebiplatvorm vahendab inimeselt inimesele teenuseid), kuid kasutusel on ka B2C/C2B ja B2B ärimudelid, viimased eelkõige kaubaveo ettevõtete hulgas.
Avalik huvi	Jagamismajanduse transpordivaldkonna ettevõtted loovad nii ühiskondlikku kui ka keskkonnaalast kasu. Ühest küljest võimaldab see eraisikutele täiendavaid sissetulekuid, elavdades seeläbi majandust. Teisest küljest pakuvad antud ettevõtted alternatiivi sõidukite ja transpordivahendite omamisele, millel on omakorda positiivne keskkonnamõju.
Peamised riskid	Peamised riskid transpordivaldkonnas on seotud liiklusohutuse ja õiglase konkurentsi tagamisega.
Peamised positiivsed mõjud	Lisaks uue turumahu avamisele on jagamismajandusel positiivne mõju tööhõivele, regionaalpoliitilisele olukorrale, ekspordile, ühiskonna majanduslikule aktiivsusele (ettevõtlikkusele) ja mobiilsusele.
Praegune õiguslik raamistik	Transpordisektorit puudutavad reisijate- ja kaubaveo sätted on reguleeritud võlaõigusseaduse (VÕS) 42. peatükis (§ 774 jj). Täiendavalt kohaldatakse reisijaveole ka ühistranspordiseaduse (ÜTS) sätteid ning veosevedu reguleerib Eestis autoveoseadus ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1072/2009.
Mis on ajale jalgu jäänud?	Probleeme valmistab transpordi valdkonnas reisijatevedu, kus kehtiv seadus ei võimalda reisijateveo teostamist väljaspool majandus- ja kutsetegevust.
Mis on puudu?	Sarnaselt teistele Euroopa riikidele on ka meie õigusruumis vajalik selgem piiritlus nn „transporditeenuse“, „elektroonilise vahendusteenuse“ ja „infoühiskonnateenuse“ vahel, sest see mõjutab paljude seaduste kohaldumist ettevõtetele. Euroopa Kohus võtab eeldatavasti 2017. aasta kevadel vastu otsuse seoses Uberiga antud küsimuses, luues pretsedendi liikmesriikidele.

Autorid: Technopolis Group & EY