



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL  
INSENERITEADUSKOND  
Mehaanika ja tööstustehnika instituut

**MAAMAKSU MUUDATUSTE MÕJU  
EESTI LOGISTIKASEKTORILE**

**THE IMPACT OF LAND TAX CHANGES ON  
THE ESTONIA'S LOGISTICS SECTOR**

MAGISTRITÖÖ

Üliõpilane: Merilin Anijärv

Üliõpilaskood : 211886EALM

Juhendaja: Ott Koppel, PhD

# **AUTORIDEKLARATSIOON**

Olen koostanud lõputöö iseseisvalt.

Lõputöö alusel ei ole varem kutse- või teaduskraadi või inseneridiplomit taotletud.

Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, olulised seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

Autor: /allkirjastatud digitaalselt/

Töö vastab magistritööle esitatud nõuetele

Juhendaja: Ott Koppel

/allkirjastatud digitaalselt/

Kaitsmisele lubatud

Kaitsmiskomisjoni esimees Ott Koppel

/allkirjastatud digitaalselt/

## **Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks<sup>1</sup>**

Mina, **Merilin Anijärv**

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose  
**Maamaksu muudatuste mõju Eesti logistikasektorile**

mille juhendaja on **Ott Koppel**,

- 1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
  - 1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
  2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
  3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.
- 

22.05.2023. a

*/allkirjastatud digitaalselt/*

---

<sup>1</sup> Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingu tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtajaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktidele 1.1. ja 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.

# Taltech Mehaanika ja tööstustehnika instituut

## LÕPUTÖÖ ÜLESANNE

**Üliõpilane:** Merilin Anijärv, 211886EALM  
Õppekava, peeriala: Logistika ja tarneahela juhtimine, EALM02/20  
**Juhendaja(d):** Ott Koppel, PhD, ott.koppel@taltech.ee

### Lõputöö teema:

(eesti keeles) Maamaksu muudatuste mõju Eesti Logistikasektorile  
(inglise keeles) The impact of land tax changes on the Estonia's logistics sector

### Lõputöö põhieesmärgid:

1. Kuidas muutus 2022. aastal Eesti logistikasektori ettevõtete maa väärtus võrreldes 2001. aasta maa korralise hindamise tulemustega?
2. Milline on Eesti logistikasektori ettevõtete prognoositav maamaks 2024. aastal?
3. Milline on maamaksu muudatuste mõju Eesti logistikasektori ettevõtetele?

### Lõputöö etapid ja ajakava:

Nr	Ülesande kirjeldus	Tähtaeg
1.	Teoreetiliste ja varasemate uuringute tutvumine ja materjalide otsimine	17.02.2023
2.	Teoreetilise osa kirjutamine, kvantitatiivse analüüsi andmete kogumine	31.03.2023
3.	Kvantitatiivse analüüsi teostamine	10.04.2023
4.	Metoodika osa kirjutamine	01.05.2023
6.	Intervjuude läbimine	05.05.2023
7.	Kvalitatiivse analüüsi teostamine, järelduste ning ettepanekute tegemine	17.05.2023
8.	Magistritöö esitamine	22.05.2023

**Töö keel:** eesti keel **Lõputöö esitamise tähtaeg:** 22. mai 2023. a

**Üliõpilane:** Merilin Anijärv, /allkirjastatud digitaalselt/

**Juhendaja:** Ott Koppel, PhD /allkirjastatud digitaalselt/

**Programmijuht:** Peep Tomingas /allkirjastatud digitaalselt/

# SISUKORD

SISSEJUHATUS .....	8
1. LOGISTIKASEKTORI MAAKASUTUS .....	10
1.1 Logistikasektori maakasutust mõjutavad trendid .....	10
1.2 Logistikasektori maakasutuse varasemad uuringud .....	12
1.3 Varamaksude olemus .....	16
1.3.1 Kinnisvaramaks .....	16
1.3.2 Maamaks .....	19
1.4 Maamaks Eestis .....	19
1.5 Järeldused .....	22
2. METOODIKA .....	24
2.1 Uurimisstrateegia .....	24
2.2 Üldkogum ja valim .....	26
2.3 Andmekogumismeetodid .....	28
2.3.1 Avaandmed .....	28
2.3.2 Intervjuud .....	29
2.4 Andmetöötlusmeetodid .....	30
2.4.1 Kvantitatiivne analüüs .....	30
2.4.2 Kvalitatiivne analüüs .....	31
2.5 Kitsendused .....	32
3. MAAMAKSU MUUDATUSTE MÕJU LOGISTIKAETTEVÕTETELE .....	34
3.1 Maa korralise hindamise tulemused .....	34
3.2 Logistikaaettevõtete maamaks 2021. aastal .....	37
3.3 Logistikasektori ettevõtete 2024. aasta prognoositav maamaks .....	40
3.4 Logistikasektori ettevõtete esindajate hinnangud maamaksu muudatustele .....	44
3.5 Järeldused .....	46
3.6 Ettepanekud .....	47
KOKKUVÕTE .....	49
SUMMARY .....	51

KASUTATUD KIRJANDUSE LOETELU .....	53
LISAD .....	61
Lisa 1. Transpordimaa sihtotstarbega ettevõtte valim .....	61
Lisa 2. Muu maa sihtotstarbega ettevõtete valim.....	62

## EESSÕNA

Magistritöö pealkiri on „Maamaksu muudatuste mõju Eesti logistikasektorile“. Töö uurimisprobleem püstitati järgmiselt: ei ole teada, milline on maamaksu muudatuste, eelkõige maamaksu tõusu mõju logistikasektori ettevõtetele. Töö eesmärk oli välja selgitada maamaksu muudatuste mõju Eesti logistikasektori ettevõtetele.

Magistritöö eesmärgi täitmiseks rakendati kombineeritud uurimisstrateegiat, mille raames kasutati nii kvantitatiivseid kui ka kvalitatiivseid uurimismeetodeid. Kvantitatiivse uuringu raames analüüsiti logistikasektori ettevõtete 2001. ja 2022. aasta maa väärtuse tulemusi. Lisaks analüüsiti kvantitatiivse uuringu raames logistikasektori ettevõtete 2021. aasta maamaksu ja selle suhet lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse. 2021. aasta maamaksu arvutamiseks kasutati Maksu- ja Tolliameti avaandmetena maksulaekumise statistikat, Registrite ja Infosüsteemide Keskuselt ning Maa-ametilt saadud andmeid, 2021. aasta maamaksumäärasid ning valdkonda kehtivaid õigusakte. Ettevõtete maamaksu mõju arvutamiseks kasutati AS-ilt Creditinfo Eesti saadud logistikasektori ettevõtete 2021. aasta bilansi- ning kasumiaruandeid.

Lisaks prognoositi logistikasektori ettevõtete 2024. aasta maamaksu, selle suhet lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse. 2024. aasta prognoositava maamaksu arvutamiseks kasutati Maksu- ja Tolliameti, Registrite ja Infosüsteemi Keskuse, Maa-ameti andmeid ning 2024. aastast valdkonda reguleerima hakkavaid õigusakte. Prognoositava maamaksu arvutamisel ei arvestatud muid majanduslikke, õiguslikke ega välismõju tegureid. Magistritöö kvalitatiivse uuringu raames tehti struktureerimata intervjuud logistikasektori ettevõtete esindajatega, mille raames uuriti valdkonna esindajate arvamust maamaksu muudatuste kohta.

Soovin tänada Registrite ja Infosüsteemide Keskust ning Maa-ametit saadud andmete eest.

Märksõnad: logistikasektor, maa korraline hindamine, maamaks, maamaksu muudatused, magistritöö

## SISSEJUHATUS

E-kaubanduse areng on oluline tegur, mis soodustab logistikasektori maakasutuse muutuste dünaamikat (He *et al.*, 2018). Eesti on ainuke riik Euroopa Liidus, kus kinnisvaramaksuga maksustatakse ainult maad. Maamaksu summa sõltub maa väärtusest, maksumäärast, -vabastustest ning -soodustustest.

2022. aastal tegi Maa-amet korralise hindamise, mille tulemusel maa väärtus muutus. Eelmine maa korraline hindamine oli 21 aastat tagasi. 2022. aastal muutunud maa väärtust arvestatakse maamaksu määramisel alates 2024. aastast. Maamaksu järsu tõusu vältimiseks on muudetud määrasid ning kehtestatud kaitsemehhanism. Maamaksu kaitsemehhanism tähendab, et alates 2024. aastast ja edaspidi ei suurene maamaks ühe katastriüksuse lõikes võrreldes eelmise aastaga rohkem kui 10% või 5 eurot juhul, kui muudatusi pole olnud.

Alates 2024. aastast mõjutavad maamaksu muutunud maa väärtus ja määrad ning kehtestatud kaitsemehhanism. Aktuaalsest teemast tulenevalt on magistritöö autoril soov põhjalikult analüüsida, milline on maamaksu muudatuste mõju Eesti logistikasektori ettevõtetele. Töös defineerib autor logistikasektorit Eesti Majanduse Tegevusalade Klassifikaatori (edaspidi EMTAKi kood) veonduse ja laonduse tegevusvaldkonna järgi.

Maamaks on Eesti maksusüsteemis alates 1993. aastast, aga autorile teadaolevalt pole senini uuritud maamaksu mõju logistikasektorile. Eelnevalt on uuritud maakasutust transpordi planeerimisel (Holz-Rau & Scheiner, 2019), maakasutuse ja transpordi vastasmõju (Acheampong & Silva, 2015) ja maamaksu laekumisi ning probleeme maa maksustamisel Eestis (Sultanjants, 2020). Töö on kirjutanud uudsel teemal, sest autorile teadaolevalt uuritakse ja analüüsitakse esmakordselt Maksu- ja Tolliameti, Registrite ja Infosüsteemide Keskuse, Maa-ameti, AS-i Creditinfo Eesti andmete ning kümne logistikaettevõtte esindajate intervjuude põhjal maamaksu ning selle suhet müügitulusse ja lühiajalistesse kohustustesse. Autorile teadaolevalt prognoositakse esmakordselt 2024. aasta maamaksu ning selle mõju logistikasektorile.

Töö uurimisprobleem püstitatakse järgmiselt: ei ole teada, milline on maamaksu muudatuste, eelkõige maamaksu tõusu mõju logistikasektori ettevõtetele. Magistritöö eesmärk on välja selgitada maamaksu muudatuste mõju Eesti logistikasektori ettevõtetele. Töö eesmärgi saavutamiseks esitab autor järgmised uurimisküsimused.



1. Millised tegurid mõjutavad Eesti logistikasektori ettevõtete maakasutust?
2. Kuidas muutus 2022. aastal Eesti logistikasektori ettevõtete maa väärtus võrreldes 2001. aasta maa korralise hindamise tulemustega?
3. Milline oli Eesti logistikasektori ettevõtete maamaks 2021. aastal?
4. Milline oli 2021. aasta maamaksu mõju Eesti logistikasektori ettevõtetele ning selle suhe lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse?
5. Milline on Eesti logistikasektori ettevõtete prognoositav maamaks 2024. aastal?
6. Milline on 2024. aasta prognoositava maamaksu suhe Eesti logistikasektori ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse?
7. Millised on Eesti logistikasektori ettevõtete esindajate hinnangud maamaksu muudatustele?

Magistritöö koosneb kolmest peatükist, mis on jaotatud alapeatükkideks. Esimeses peatükis kirjeldab autor logistikasektori maakasutust ja seda mõjutavaid tegureid, varamaksude olemust, maamaksu ning Eesti maamaksu. Teises peatükis kirjeldab autor töö uurimisstrateegiat, üldkogumit, valimit, andmekogumis- ja andmetöötlusmeetodeid ning tööga seotud kitsendusi. Magistritöö kolmandas peatükis analüüsib autor 2001. ja 2022. aasta maa väärtusi, logistikaettevõtete maamaksu 2021. aastal ja selle suhet ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse. Lisaks analüüsib autor kolmandas peatükis Eesti logistikasektori ettevõtete hinnanguid maamaksu muudatuste kohta ning prognoosib 2024. aasta maamaksu, selle suhet ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse. Kolmanda peatüki lõpus teeb autor järeldused ning esitab ettepanekud.

Autor loodab, et magistritöö pakub väärtust nii Eesti logistikasektori ettevõtetele, Rahandusministeeriumile kui ka Maksu- ja Tolliametile maamaksu muudatuste prognoosimiseks.

# 1. LOGISTIKASEKTORI MAAKASUTUS

## 1.1 Logistikasektori maakasutust mõjutavad trendid

Globaliseerumine ja e-kaubandus on kaasa toonud logistika kasvu, mis on viinud logistikasektori maakasutuse ümberkorraldamiseni (Xiao *et al.*, 2021). E-kaubanduse arengu tõttu on suurenenud nõudlus logistika järele, mis on omakorda logistikale kui valdkonnale seadnud kõrgemaid nõudmisi. Muutunud trendid logistikas on kaasa toonud märkimisväärse nõudluse laonduse järele (Rodrigue, 2008; Sakai *et al.*, 2015; Lan *et al.*, 2017). Uus ärioloogika ja nõudlus on viinud logistikaettevõtete maakasutuse ümberkorraldamiseni, mille tulemusena otsivad arendajad juurde maatükke, et ehitada uusi rajatisi (Xiao *et al.*, 2021).

Logistika ja tarneahela roll on toodetud kaubad tarbijale kohale toimetada (Jakubicek & Woudsma, 2011). Logistika on süsteem, mis koosneb ettevõttest, infrastruktuurist, tarnijatest ja tootjatest, kelle sisendiks on nõudlus lõppkaupade või -teenuste järele (Holl & Mariotti, 2017). Ettevõtte olulised funktsioonid on hankimine, transport, ladustamine, peale- ja mahalaadimine, pakendamine, jaotamine, käitlemine, töötlemine ja jaotamine (Jakubicek & Woudsma, 2011; He *et al.*, 2018). Centobelli ja teised autorid on öelnud, et logistikafunktsioone saab jagada nelja kategooriasse: transport, laondus, logistikateenus ja juhtimine (Centobelli *et al.*, 2017). Jakubiceki ja Woudsma arvates on logistikasektori kolm peamist kulukomponenti transpordi-, lao- ja ehituskulud (Jakubicek & Woudsma, 2011). Samas nendib McKinnon, et laondus moodustab suure osa logistikaettevõtete kuludest. Laondust kui logistilist tegevust peetakse tavaliselt ettevõtte kõrvaltegevuseks ning selle panust riigi majandusse kiputakse alahindama (McKinnon, 2006). Logistika väljund on mõju majandusele, ühiskonnale ja keskkonnale (He *et al.*, 2018).

Varasemad uuringud on näidanud, et logistika rajatiste asukohad sõltuvad hoonete suurusest (Sakai *et al.*, 2017), funktsioonist (Heitz *et al.*, 2019) ja käideldava kauba tüübist (Sakai *et al.*, 2018). Verhetsel ja teised autorid on väitnud, et logistikaettevõtte asukoha valiku otsused sõltuvad asukoha omadustest (Verhetsel *et al.*, 2015). Samas on Woudsma ja Jakubicek maininud, et logistikaettevõtte asukohavalikuid võivad kohalikul tasandil mõjutada ka globaalne tarneahel, kohalik tööjõud, maakulud ja maksumäärad (Woudsma & Jakubicek, 2020). Li väidab, et logistikaettevõtete asukoha valikut määrab otseselt või kaudselt maa asukoht (Li, 2007). Laohoonete asukohad sõltuvad kogukulude kaalutlustest (Li, 2007; Woudsma & Jakubicek, 2020). Näiteks otsus luua logistikaettevõtte konkreetnes asukohas, siis see sõltub võimalike kulude ja tulude hindamisest (Sakai *et al.*, 2020; Xiao *et al.*, 2021). Kui logistikaettevõttel

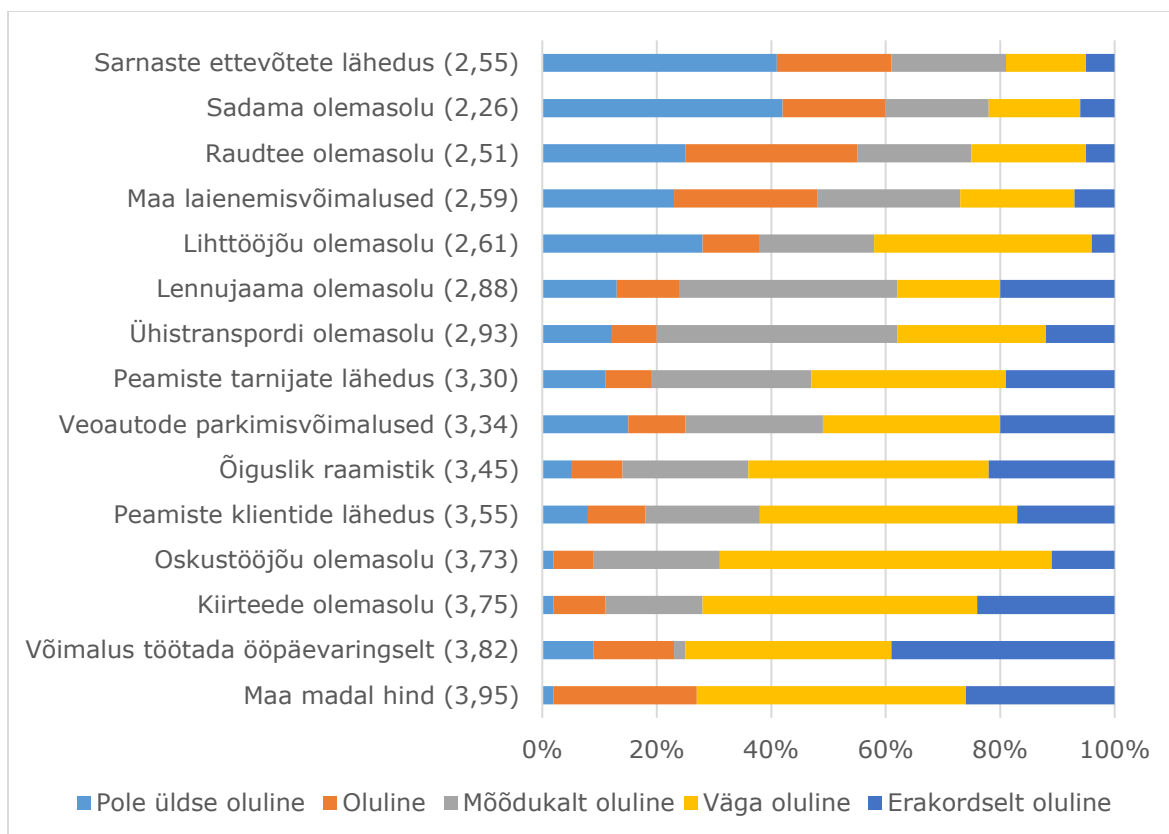
rajatiste arv suureneb, siis laoseis ja rajatise kulud tõusevad, samas ettevõtte transpordikulud langevad. Jakubicek ja Woudsma hinnangul on ettevõtte asukohta peamiseks kaalumiskohaks maa- ja ehituskulud võrreldes lõpptarbija lähedusega (Jakubicek & Woudsma, 2011). Kui kesklinnas ja selle lähedal on logistikasektorile liiga vähe maad kui ressursi, siis on ettevõtted sunnitud kolima äärelinna (Colsaet *et al.*, 2018). Näiteks Xiao ja teiste autorite uuringus kirjeldatav e-kaubandusega tegelev logistikaettevõtte kolis äärelinna ning transpordikulud – iga saadetise kohta suurenesid, aga saadetise ladustamiskulud vähenesid, mis kompenseeris transpordikulude suurenemise (Xiao *et al.*, 2021). Samas väitsid Dablanc ja teised autorid, et kesklinnast kaugemal asuvate ladude arv kasvab pidevalt (Dablanc *et al.*, 2014). Samas toob Li enda uuringus välja, et kulude vähendamine ei pruugi olla peamine põhjus, mille põhjal valib logistikaettevõtte asukohta (Li, 2007).

McKinnoni hinnangul ei ole võimalik täpselt hinnata, kui on palju eri logistika tegevused maakasutusega hõivatud, aga tema arvates on sektoris domineeriv laonduse maakasutus (McKinnon, 2009). Näiteks Ameerika Ühendriikides tõusis aastatel 2003–2023 ladude arv 15%, mis omakorda suurendas ladude maakasutust (Giuliano & Kang, 2018). Viimastel aastatel on mitmed autorid ladude arvu massilist tõusu uuringutes maininud (He *et al.*, 2018; Woudsma & Jakubicek, 2020). Logistikaettevõtted kasutavad tavaliselt hooneid laopindadena, aga üha rohkem ettevõtteid ladustavad tooteid ja materjale ka välitingimustes. Lisaks hoonete alusele maale on logistikasektoris maaga hõivatud kaubaterminalid, kus kaupu transporditakse eri transpordiliikidega. (McKinnon, 2009)

Globaliseerumise ning e-kaubanduse arengute tõttu kasvab järjest logistikasektori ettevõtete nõudlus maa kui ressursi järele (He *et al.*, 2018). McKinnon mainib ka seda, et logistikasektoris suureneb nõudlus maa järele veelgi, kui sektoris asendatakse näiteks järgmisi tegevusi: ühendvedude ümberlaadimine, kaubakäitlus, väliladustamine ja sõidukite parkimine (McKinnon, 2009). Samas nendivad Jakubicek ja Woudsma, et maaressursi on järjest vähem ning see on kujunenud paljude logistikaettevõtete jaoks probleemiks, sest maad äritegevuse laiendamiseks pole (Jakubicek & Woudsma, 2011). He ja teised autorid toovad välja, et logistikasektoril on üha keerulisem äritegevust laiendada, sest riik või kohalik omavalitsus ei anna ettevõtetele laienemiseks maa. Logistikasektori maakasutuse uurimine tagab sektori efektiivse toimimise ja väldib maaressursside raiskamist. He ja teiste autorite arvates on esmatähtis ühendada praegused logistikaettevõtete hooned, et maa kui ressursi potentsiaali maksimaalselt ära kasutada. Efektiivne maakasutus on üha olulisem jätkusuutliku keskkonna ja majanduse seisukohast (He *et al.*, 2018).

## 1.2 Logistikasektori maakasutuse varasemad uuringud

Kui eelmises alapeatükis selgitas magistritöö autor logistikasektori maakasutust mõjutavaid trende, siis nüüd kirjeldab autor varasemate uuringute põhjal logistikasektori ettevõtete maakasutust. He ja teiste autorite hinnangul on logistikasektori maakasutuse peamisteks mõjuteguriteks maa väärtus ja hind, transpordiühenduste olemasolu, kohaliku omavalitsuse ja riigi poliitilised tegurid, turu nõudlus ja muud majanduslikud tegurid (He *et al.*, 2018).



Joonis 1. Logistikasektori ettevõtete asukoha mõjutegurid (Jakubicek & Woudsma, 2011), autori tõlgitud

Jakubiceki ja Woudsma 2011. aastal tehtud uuringust selgub, et logistikasektori ettevõtete esindajad hindasid asukoha mõjuteguriteks madalat maa hinda, võimalust töötada ööpäevaringselt, kiirteede ja oskustööjõu, lennujaama ja lihttööjõu, maa laienemisvõimalusi, raudtee, ning sadama olemasolu, peamiste klientide, tarnijate ja sarnaste ettevõtete lähedust, õiguslikku raamistikku ning veoautode parkimisvõimalusi (vt joonis 1). Uuringu kohaselt hindasid logistikasektori ettevõtete esindajad kolmeks kõige olulisemaks teguriks maa hinda (hindega 3,95), võimalust töötada ööpäevaringselt (3,82) ja kiirteede olemasolu (3,75). Maa hinna tegurit nimetas 26% vastajatest erakordselt oluliseks, 45% väga oluliseks, 25% oluliseks ja 2% ebaoluliseks.

Võimalust töötada ööpäevaringselt hindas 39% vastajatest erakordselt oluliseks, 36% väga oluliseks, 14% oluliseks, 9% ebaoluliseks ning 2% mõõdukalt oluliseks. Vastajate hinnangud kiirteede olemasolu kohta olid järgmised: 24% arvas, et see on erakordselt oluline, 48% väga oluline, 17% mõõdukalt oluline, 9% oluline ja 2% ebaoluline (vt joonis 1). (Jakubicek ja Woudsma, 2011)

Mitmed autorid on maininud, et logistikasektori ettevõtete kõige olulisemaks mõjuteguriks on maa hind (Jakubicek & Woudsma, 2011; He *et al.*, 2018). Nagu eelnevalt mainitud, oli Woudsma & Jakubicek uuringus logistikasektori esindajate keskmine hinne maa hinnale 3,95 (vt joonis 1)(Woudsma & Jakubicek, 2011). Maa kui ressurss on logistikaettevõtetele oluline sisendtegur (Xie *et al.*, 2016). Logistikasektori ettevõtted arvestavad maa asukoha valikul enim maa hinda, sest see moodustab olulise osa tootmiskuludest (Verhetsel *et al.*, 2015; Chen *et al.*, 2018; Gyourko *et al.*, 2022). Tootmiskulud on kulud, mis tekivad tooraine hankimisel ja selle töötlemisel valmistoodeteks.

Maa hinna ja logistikaettevõtete asukoha vahel on seos (Chapman *et al.*, 2008). Praegu on paljude logistikasektori ettevõtete laod äärelinnas ja linnalähedastes piirkondades, sest seal on soodsam maa hind (Aljohani & Thompson, 2016). Paljudest uuringutest selgub, et logistikaettevõtted asuvad linnakeskusest kaugemal (Woudsma, *et al.*, 2016; Heitz *et al.*, 2018; Giuliano *et al.*, 2018). Ka Xiao ja teised autorid on maininud logistikasektori kaugust ning, et järjest rohkem e-kaubandusega tegelevaid logistikaettevõtteid asuvad äärelinnas (Xiao *et al.*, 2021). Maa kõrge hinna tõttu kolivad logistikasektori ettevõtted kesklinnast eemale, mis omakorda suurendab kaubaveo kaugust (He *et al.*, 2018). Viimastel aastakümnetel on Hiinas toimunud kiire linnastumine ja maa hinna hüppeline tõus, seepärast on maa hinnastrateegia oluline viis tööstuse arengu kontrollimiseks ja suunamiseks (Chen *et al.*, 2018). Näiteks Hiinas põhjustab kõrge maa hind maaressursi raiskamist ja ebatõhusat kasutust (Xie *et al.*, 2016; Chen *et al.*, 2018). Paljudes piirkondades on maa hind kõrge, aga moodustab olulise osa ettevõtte tootmiskuludest. Selle tulemusel ei saa mikro- ja väikeettevõtted maad kui ressursi omada, vaid rendivad seda hoopis allhankena (Xiao *et al.*, 2021).

Chen ja teised autorid mainivad, et maa hinna kõikumine kajastab poliitikat ja turuhinda. Kõrge maa hind mõjutab nii logistikasektorit kui ka tarneahelaid terviklikult (Chen *et al.*, 2018). Mõistlik maa hinnapoliitika soodustab logistikasektori jätkusuutlikku arengut ning maa kui ressursi optimeerimist (Xie *et al.*, 2016). Maa hind ja transpordi kättesaadavus mõjutavad logistikaettevõtete tegevuskulusid ja majanduslikku kasu (He *et al.*, 2018). Verhetseli ja teiste autorite arvates on logistikaettevõtete asukoha

otsustamine kompromiss maa hinna ja transpordiühenduste olemasolu vahel (Verhetsel *et al.*, 2015).

Logistikasektori ettevõtete hinnangul oli teiseks oluliseks maakasutust mõjutavaks teguriks transpordiühenduste olemasolu (Verhetsel *et al.*, 2015). Seda, et logistikasektori ettevõtete arvates oli maakasutust mõjutavaks teguriks kiirteede lähedus, mainis ka Kawamura (Kawamura, 2001). Jakubicek ja Woudsma uuringus hindasid logistikaettevõtete esindajad kiirteede olemasolu kolmandaks (vt joonis 1). Uuringu vastajad pidasid kiirteede lähedust oluliseks seetõttu, et aeg ja tarnekindlus muutuvad järjest tähtsamaks (Woudsma & Jakubicek, 2011). Enamik logistika ettevõtete laod asuvad transpordiühenduste, raudtee, lennujaama või sadamate läheduses (Woudsma *et al.*, 2008; Dablanc & Rakotonarivo, 2010; Allen *et al.*, 2012; Colsaet *et al.*, 2018; Woudsma & Jakubicek, 2020). Colsaeti ja teiste autorite uuringust selgub, et kiir- ja maanteede olemasolu on korrelatsioonis transpordimaa hõivamisega (Colsaet *et al.*, 2018).

Logistikasektori ettevõtetele on sageli põhitegevuseks kaupade vedu, mille tõttu on transpordiühenduste olemasolul suur roll. Kiirteede, sadamate ja muude transpordiliikide lähedus võib suurendada transpordi tõhusust ja vähendada transpordikulusid. Bowen analüüsis Ameerika Ühendriikide logistikasektori ladude ja transpordiühenduste vahelist seost ning leidis, et ettevõtetele on olulisem kiirteede lähedus kui sadamate ja lennujaamade lähedus (Bowen, 2008). Li väidab, et logistikasektori ettevõtete asukoha valikul on olulisem transpordiühenduste olemasolu kui maa hind (Li, 2007). Tänapäevases maailmas peavad ettevõtted hästi ühilduma rahvusvaheliste tarneahelatega, mistõttu on ettevõtte asukoha eelduseks transpordiühenduste olemasolu (Woudsma & Jakubicek, 2020). Seetõttu suur nõudlus logistika järele on koondunud sadamatesse, lennujaamadesse ja tööstusparkidesse (He *et al.*, 2018) (Woudsma & Jakubicek, 2020).

Transpordiühenduste olemasolul, eriti kiirteede lähedusel võib logistikasektorile olla ka negatiivne mõju. Woudsma ja teised tõid uuringus välja, et liiklusummikutel on mõju maakasutusele (Woudsma *et al.*, 2008). Colsaeti ja teiste autorite uuringust selgus, et maa hõivamine on seotud autokasutamisega, mis on korrelatsioonis maakasutusega (Colsaet *et al.*, 2018). Woudsma ja Jakubiceki tehtud uuringust selgub, et ühendvedude kasvuga on paljud logistikasektori ettevõtted koondunud hoopis lennujaamade lähedale (Woudsma & Jakubicek, 2020). E-kaubandusele orienteeritud logistikaettevõtetele on üha olulisem transpordiühenduste lähedus, mistõttu asuvad ettevõtted lennujaamade lähedal (Xiao *et al.*, 2021). Jakubiceki ja Woudsma uuringust selgus, et lennujaama

lähedus sõltub ettevõtte suurusest, näiteks mikro- ja väikeettevõtetele on lennujaama lähedus olulisem kui keskmise suurusega ettevõtetele (Woudsma & Jakubicek, 2011). Bowen'i uuringust selgus, et 2008. aastal logistikaettevõtete esindajad tähtsustasid transpordiliikidest kõige vähem raudteetransporti (Bowen, 2008). Samas hindasid logistikaettevõtete esindajad Jakubiceki ja Woudsma uuringus raudtee olemasolu 13.-ndaks (vt joonis 1)(Woudsma & Jakubicek, 2011). Hea transpordiühenduste ligipääsetavus hõlbustab logistikaettevõtetele marsruutide korraldamist, vähendab veokaugusi ja suurendab logistilist efektiivsust ning ettevõtete kokkuvõidu (He *et al.*, 2018).

Logistikasektori ettevõtete maakasutust mõjutavad ka kohaliku omavalitsuse või riigi kehtestatud õiguslik keskkond. Nagu eelnevalt mainitud, siis logistikasektorit on viimasel ajal enim mõjutanud globaliseerumine ja e-kaubanduse areng. Ühiskonnas toimunud muudatuste tagajärjede tulemusel on kohalikud omavalitsused ja riigid pöördanud tähelepanu logistikasektori maakasutusele (Woudsma & Jakubicek, 2020). Paljudes piirkondades on maa kui ressursi kasutamine kohaliku omavalitsuse otsustada (He *et al.*, 2018). Kohalik omavalitsus võib keskkonnamõjude (näiteks müra, keskkonnasaaste) tõttu otsustada maakasutust takistada või hoopis kiirendada (Heitz *et al.*, 2017; Chen *et al.*, 2018; Yuan, 2018). Kuna logistikasektori maakasutus sõltub palju poliitilistest otsustest, siis arendajatel on keeruline maaressurssi planeerida (Xiao *et al.*, 2021).

Lisaks maakasutuse reguleerimisele on kohaliku omavalitsuse otsustada ka maa kui ressursi maksustamine. Taranu ja Verbeecki uuringust selgub, et kui alandada maa maksukoormust, siis kasvaks logistikasektoris investeringute arv oluliselt 11– 22% (Taranu & Verbeeck, 2022). Kohalik omavalitsus ja riik peaksid edendama logistikasektori ettevõtete säästvat arengut (He *et al.*, 2018). Logistikasektori ettevõtete areng võib kohalikele omavalitsusele kaasa tuua nii positiivseid kui ka negatiivseid mõjusid. Giuliano ja teised autorid leiavad, et Los Angeleses ja San Franciscos logistikaettevõtted kolisid madalama tööhõivetihedusega piirkondadesse, et selles piirkonnas tööhõive määra suurendada (Giuliano *et al.*, 2018). Teisest küljest keeldusid kohalikud omavalitsused logistikasektorist, kuna ettevõtete tegevuse tagajärjel võivad müra ja liiklus suurened (Dablanc & Rakotonarivo, 2010).

Wagner tegi 2010. aastal analüüsi, milles võrdles liiklusanalüüsi kaudu kahte logistikaettevõtte logistikaga seotud maakasutuse ruumilist mustrit, kasutades Saksamaa Hamburgi lähtesihtmaatriksit. Tema analüüs näitas, et logistikasektori ettevõtete koondamine linna lähedale põhjustab vähem välismõjusid, sest tarneahela vahemaad on lühemad kui hajutatud logistikaettevõtete korral (Wagner, 2010). Xiao ja teised

autorid toovad välja, et maakasutuse arendamine võib avaldada pikaajalist ja pöördumatut mõju liiklusele, õhukvaliteedile, jäätmetele ja energiatarbimisele (Xiao *et al.*, 2021). Kohalik omavalitsus ja riik peaksid edendama logistikasektori ettevõtete säästvat arengut ja maa kui ressursi mõistlikku kasutamist (He *et al.*, 2018).

Lisaks mainitud maakasutuse teguritele (maa hinnale, transpordiühenduste olemasolule, kohaliku omavalitsustele ja riigi poliitilistele teguritele ja turu nõudlusele) mõjutavad logistikasektori maakasutust tööhõive määr ja muud majanduslikud tegurid (He *et al.*, 2018). Logistika kuulub teenindusvaldkonda, pakkumise ja nõudluse vaheline tasakaal juhib logistikasektori maakasutuse arengut (He *et al.*, 2018). Globaliseerumise ja e-kaubanduse arengu suundade tulemusel muutub üha olulisemaks tarbijatele lähedal olemine. Jakubiceki ja Woudsma uuringu kohaselt oli logistikaettevõtete esindajate hinnangul klientide lähedus viiendal kohal (vt joonis 1). Logistikasektori suunitlus on asuda klientidele lähemal, sest üha olulisem on soodne tarneahel võimalikult madalate maahindadega. Samas ei tähtsusta mõned ettevõtted klientide lähedust, mis võib kaasa tuua rohkem kilomeetreid ja suuremaid heitkoguseid (Jakubicek & Woudsma, 2011).

## **1.3 Varamaksude olemus**

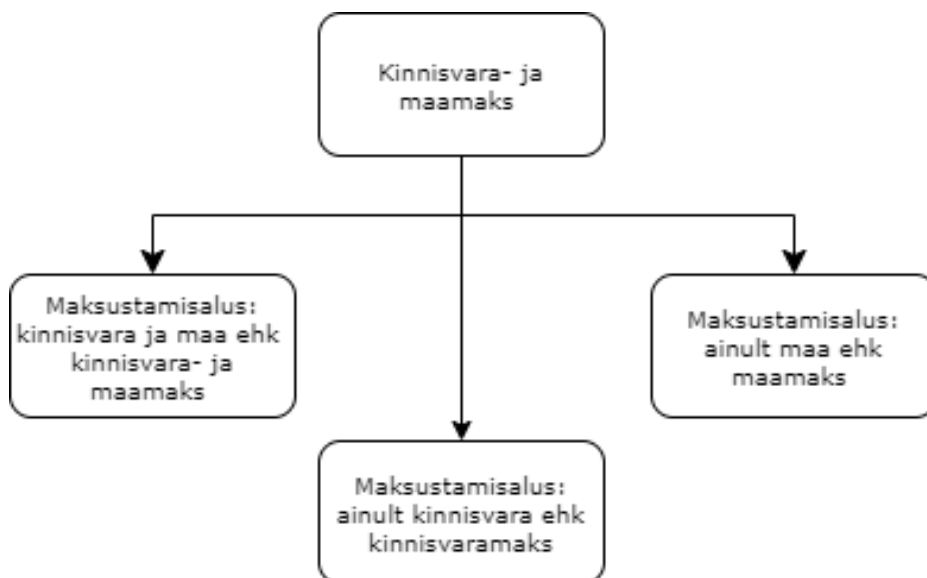
### **1.3.1 Kinnisvaramaks**

Varamaks on ajalooline, näiteks Ühendkuningriigis on kinnisvaramaksud ühel või teisel kujul eksisteerinud alates 17. sajandist (Wyatt, 2019). Paljudes riikides rakendatakse kinnisvara- ja maamaksu, mis tähendab, et maksustatakse nii hooneid kui maad, arvestades kinnistu kui terviku väärtust (Raslanas *et al.*, 2010). Kinnisvaramaks on kehtestatud paljudes riikides üle maailma, aga üldjuhul maksustatakse kinnisvara ja selle alust maad (Taranu & Verbeeck, 2022). Wenner mainib, et enamikus riikides määrab kinnisvaramaks siiski hoonete väärtuse või suuruse, mitte maa väärtuse ning vähesed riigid maksustavad ainult maad (Wenner, 2018). Ka Wyatt nendib, et ainult maa maksustamine on pigem haruldus (Wyatt, 2019). Tänapäeval on kinnisvaramaks kehtestatud 38 riigis üle maailma, kõige kõrgem protsent SKP-st on Koreas (4,5%), kõige väiksem Eestis (0,2%). Näiteid vara maksustamise kohta võib leida nii Euroopa Liidu riikidest kui mujal maailmast, Prantsusmaal varamaks 4,0% SKP-st, Soomes 1,5%, Lätis 1,0% ja Leedus 0,3% SKP-st (Raslanas *et al.*, 2010; Arenguseire Keskus, 2021).

Kinnisvaramaksude tõhususe hindamiseks jätkusuutliku käitumise suunamisel tuleb üksikasjalikult kaaluda, millist maksurežiimi kohaldada. Kinnisvara- ja maamaksu



saab maksustamisaluse ehk maksubaasi alusel üldistatult jagada kolmeks (vt joonis 2). Kinnisvara ja maa maksustamisel on poliitilisteks teguriteks maksustamisalus ning maksumäärad. Kui maksustamisaluseks on nii kinnisvara kui ka maa, siis neile võidakse rakendada samu või erinevaid maksumäärasid. Maksurežiimid ja maksumäärad võivad mõjutada maaomanike otsuseid selle kohta, kuhu või kuidas ehitada, võttes arvesse suurust, tihedust, hoone tüüpi ja kõrgust (Taranu & Verbeeck, 2022).



Joonis 2. Kinnisvara- ja maamaksu jaotus maksustamisaluse järgi (Wenner, 2018; Taranu & Verbeeck, 2022)

Kinnisvaramaksu eesmärk on teenida tulu avalike kaupade ja teenuste pakkumiseks (Taranu & Verbeeck, 2022). Tavaliselt moodustab kinnisvaramaks teatud osa (kinnis)vara väärtusest, mis põhineb hoonete väärtusel, suurusel, ruumide arvul või pindala suurusel või nende kombinatsioonil. Kinnisvaramaksuga eristatakse maakasutust, hoonestatud ehitiste suurus, arendatud ja hoonestamata maid – need mõjutavad maaomanike otsuseid (Wenner, 2018). Kinnisvara ja maa maksustamine on riigi valitsuste jaoks üks tõhusamaid ja kõige vähem moonutatavaid viise raha kogumiseks (Levyng the land, 2013). Eri kinnisvaramaksurežiimid pakuvad kohalikule omavalitsusele ja riigile laia valiku maaomanike otsuste mõjutamiseks ja säästva maakasutuse poliitika eesmärkide saavutamiseks (Taranu & Verbeeck, 2022).

Tavaliselt maksustatakse kinnisvaramaksuga nii maad kui ka ehitise väärtust sama määraga, sellised näited on Taanis, Venemaal, Austraalias, Hongkongis ning mitmes Ameerika Ühendriikide osariigis (Wenner, 2018; Taranu & Verbeeck, 2022). Kui

hooneid maksustatakse kõrgema maksumääraga, siis sellega määrab kohalik omavalitsus või riik hoonete ehitamisi. Kui maksustatakse maad ja ehitiste väärtust, siis võib kohalik omavalitsus neile määrata kas samad või erinevad maksumäärad. Kinnisvara maksustamist kasutatakse sageli avaliku halduse stabiilse tuluallika loomiseks, aga mitte piisavalt maapoliitikaks ja -planeerimiseks (Taranu & Verbeeck, 2022). Samas arvab Wenner, et kinnisvara ja maa maksustamine on sihipärase linnaarengu poliitika jaoks alakasutatud (Wenner, 2018).

Kohalikule omavalitsusele on kinnisvara maksustamine võtmetähtsusega, mistõttu on kinnisvaramaks paljudes riikides enamasti kohalik maks ning maksu määramine on antud kohalikule omavalitsusele (Bahl, & Vazquez, 2008; Hartmann & Spit, 2015). Sageli on kinnisvaramaks kohalike omavalitsuste oluline tuluallikas, näiteks Wenneri uuringust selgub, et umbes 5–30% kohalike omavalitsuste tulubaasist laekub kinnisvaramaksudest (Wenner, 2018). Ühest Economisti uuringust selgub, et umbes 70% Ameerika Ühendriikide kohalike omavalitsuste tuludest moodustab kinnisvaramaks (Levyng the land, 2013).

Maa on tööjõu, kapitali ja ettevõtluse kõrval üks neljast majanduse ressursi tegurist. Shenzhen linn on viimastel aastatel hoogsalt linnastunud, suur mõju on olnud logistikategevuste ümberkorraldamisel (Xiao *et al.*, 2021). Shenzhenis linnas on konkurents maa kui ressursi pärast olnud viimastel aastatel tihe, sest linnas arendatavast maaressursist on peaaegu otsas (Yu *et al.*, 2019). Seni on maamaksu ehk maaväärtuse maksu rakendanud vaid vähesed riigid. Põhjuseid on mitmeid, aga Wenner arvab, et peamisteks põhjusteks on hirm reformi eest või maamaksu rakendamise puudulikud oskused (Wenner, 2018). Samas selgub Yangi uuringust, et ühes Ameerika linnas, Altoonas, on maaväärtuse maks kehtinud alates 2011. aastast (Yang, 2018). Maaväärtuse maks on kinnisvaramaksuna Eestis ja Taiwanis (Wenner, 2018). Ainuke riik Euroopa, kus alates 1993. aastast on maksubaasi aluseks olnud ainult maatüki väärtus, arvestamata sellele rajatud kinnisvara väärtust ning metsa, on Eesti (Wenner, 2018; Taranu & Verbeeck, 2022).

Varamaksud on maksutulu allikate hulgas püsinud väikesed, kuid stabiilse osakaaluga. Võimalik, et kinnisvara hinnakasvust tulenev ebavõrdsuse kasv tõstab tulevikus survet varamaksude kasvuks. Varamaksude tulevik on vastuoluline. Ühest küljest hoogustub maailmas varade varjamise vastane võistlus ning riigid võivad edendada vastastikust infovahetust ja koostööd, mida hõlbustavad uusi IT-lahendusi. Teisalt tekib juurde uusi varaklasse, näiteks krüptovara, mille väärtuse hindamine on keeruline. (Arenguseire Keskus, 2021)

### **1.3.2 Maamaks**

Kinnisvara- ja maamaksu üheks alamliigiks on maamaks. Majandusteadlased on väitnud, et maaväärtuse maks on tõhus, kuna see võimaldab kohalikul omavalitsusel või riigil pakkuda maksumaksjale avalikke teenuseid (Chapman *et al.*, 2008; Jakubicek & Woudsma, 2011; Yang, 2018). Maksust laekuva tuluga saab kohalik omavalitsus või riik parandada elukeskkonna kvaliteeti, hoides korras taristuteenuseid. Maaväärtuse maksu peamine oodatav positiivne mõju on linnasisese hoonestustiheduse suurenemine ning valglinnastumise vähenemine (Wenner, 2018).

Eri autorid on väitnud, et maaväärtuse maks ei moonuta maaturgu võrreldes teiste kinnisvaramaksudega, kuna maa suurus on fikseeritud (Chapman *et al.*, 2008; Wenner, 2018). Selle asemel soodustab maamaks tõhusat maakasutust, omanikud kasutavad maksimaalselt maad, et minimeerida iga-aastast vara kahju (Possible Reforms of ..., 2012). Kinnisvaraarendajad ei kasutaks ilma maamaksuta maad kui ressursi maksimaalselt ära (Levying the land, 2013). Kinnisvara maksustamisel mõtleavad arendajad hoonete suurusele, siis maamaksu korral seda probleemi pole. Traditsiooniliselt maksab maaväärtuse maksu maaomanik, aga teatud juhtudel ka kasutusvaldaja või hoonestaja (Wenner, 2018).

Maamaks põhineb maa väärtusel ning maksustamisalus peab muutuma – kui maa väärtus turul tõuseb, siis tõuseb ka maamaks. Maaväärtuse maks on tõhus ka seepärast, et muude kinnisvara maksustamismeetoditega võrreldes on halduskulud madalad, kõige suurem kuluallikaks on masshindamine (Wenner, 2018). Yang selgitab, et hindamisel võetakse arvesse teatud määral maa asukohta, suurust ja piirkonna turutingimusi (Yang, 2018). Selleks, et maamaks oleks kooskõlas maa väärtusega, on vaja regulaarselt maad ümber hinnata. Wenner mainib ka seda, et maaväärtuse maks saab olla õiglane ainult siis, kui hindamine on vastavalt õigusraamistikule (Wenner, 2018). Kokkuvõtvalt eelmises ja selles alapeatükis analüüsitud varamaksude maksustamise tingimused rakenduvad ühiskonnas terviklikult, see tähendab, et neid rakendatakse kõigis valdkondades, kaasaarvatud logistikasektoris.

### **1.4 Maamaks Eestis**

Magistritöö kolmandas alapeatükis selgitab töö autor Eestis kehtivat maamaksu ning selle 2024. aasta muudatusi. Eestis on varamaksudest kehtestatud maamaks, mis lähtub maa väärtusest. Maaväärtuse maksu objektiks on kogu maa, maale rakendatavad vabastused ning soodustused (Maamaksuseadus, 2023a). Maamaks on riiklik maks, erandiks on see, et maksust saadav tulu laekub täies ulatuses kohaliku

omavalitsuse eelarvesse. Maaväärtuse maksu võib liigitada reaalmaksuks, see tähendab, et maks on seotud konkreetse esemega – maatükiga. Maksukohustus tekib jooksva aasta 1. jaanuari seisuga maa omanikule või kasutajale, maksustamise aluseks on maa omandi- või kasutusõigus, tasumise kohustus tekib maksumaksjale, kui maksu summa ühe kohaliku omavalitsuse piires on vähemalt 5 eurot (Maamaksuseadus, 2023a). Kuni 2023. aastani on üldistatud maamaksu valem (1.1).

$$\text{maamaks} = \text{maa väärtus} * \text{maksumäär} - \text{maksuvabastused} - \text{soodustused} \quad (1.1)$$

Hoonestaja, kasutusvaldaja või kasutamiseõiguse saanud isik tasub lisaks maamaksule ka kasutustasu. Kehtiva seaduse kohaselt määratakse hoonestusõiguse aastatasu suurus maa maksustamishinna ja katastriüksuse sihtotstarbe alusel 5% ärimaale; 4% tootmis- ja transpordimaale ning 2% muude sihtotstarvete puhul maa maksustamishinnast (Maareformi käigus ..., 2022). Kehtiva seaduse kohaselt on kasutusvalduse aastatasu suurus 2% maa maksustamishinnast, kuid mitte vähem kui 6,35 eurot (Riigimaa ..., 2018). Maamaksu tasumiseks kaks tähtaega: 31. märts ja 1. oktoober. Kuni 64-eurone maamaks ühe kohaliku omavalitsuse piires asuvalt maalt tuleb maksumaksjal tasuda 31. märtsiks. Kui maamaksu summa ületab 64 eurot, siis tuleb tasuda vähemalt pool 31. märtsiks ning ülejäänud maksusumma 1. oktoobriks. (Maamaksuseadus, 2023a)

Maamaks sõltub maksumäärast, enamasti ei ole määratud kindlat maksumäära, vaid on määrade vahemik. Alates maksu kehtestamise aastast (1993.) kuni 2023. aastani on maksumäärad palju muutunud. 1993. aastast kuni 1994. aastani oli maksumäär 1% maa turuväärtusest. 1995. aastal oli maamaksumäär vahemikus 0,3 – 0,7%, sellest ajast on maa hindamise korraldamine Maa-ameti vastutusalas. Alates 1996. aastast laekub maamaksust saadav tulu täielikult kohalikule omavalitsusele. 1997. aastal olid kohalike omavalitsuste reformid, mille tulemusel valis enamik kohalikke omavalitsusi määraks 1%. (vt tabel 1) (Wenner, 2018)

Tabel 1. Maamaksu määrad Eestis perioodil 1993–2023 (Wenner, 2018)

Aasta	Maksumäär ja maksu laekumine
1993 –1994	0,5% kohalikule omavalitsusele 0,5% riigile
1995	0,3– 0,7% kohalikule omavalitsusele 0,5% riigile
1996	0,8 – 1,2% kohalikule omavalitsusele
1997 – 2012	0,5 – 2,5% (0,3 – 1,0% põllumajandusmaa) kohalikule omavalitsusele
2012 – 2023	0,5 – 2,5% (0,1– 2,0% põllumajandusmaa) kohalikule omavalitsusele

Eesti maamaksu rakendamise ja maa hindamise kohta on vähe varasemaid uuringuid. Wenner toob 2018. aastal koostatud uuringus ühe põhjusena välja seda, et Eestis on maamaks madal, sest maksumäärad on paljudes kohtades 1% ning viimati hinnati maid 2001. aastal. Teise põhjusena toob ta välja selle, et uusehitus ei ole alati kõige tulusam maakasutus. Samuti mainib Wenner, et seadus ei näe ette regulaarset hindamisintervalli – selle asemel on hindamised tehtud juhuslikult aastatel 1993, 1996 ja 2001. Lisaks nentis Wenner, et maa väärtus on alates 2001. aastast märkimisväärselt tõusnud ja maad peaks ümber hindama. (Wenner, 2018)

Eelmisel aastal jõustus maa hindamise seaduse muudatus, mille kohaselt hindab Maaamet maid korraliselt iga nelja aasta tagant. Eelmine maade hindamine oli 2022. aastal, järgmine hindamine toimub 2026. aastal, seejärel 2030. aastal jne. Korraline hindamine on andmekogude andmetele tuginev turupõhine maa hindamine, mille tulemusena määratakse igale katastriüksusele maa maksustamishind. (Maa hindamise seadus, 2022). Maaamet kasutas 2022. aastal maa korralisel hindamisel kinnisvaratehingute andmebaasis olevate müügitehingute analüüsimist 30.06.2022. seisuga. Tegemist oli masshindamisega, mille tulemus oli statistiline üldistus. Hindamise objektiks oli ainult maatükk ilma sellel asuvate ehitiste ja metsata. 2022. aastal maa korralise hindamisega tõusis Eesti maa väärtus keskmiselt 8,3 korda võrreldes eelmise hindamisega. 2022. aastal maa korralisel hindamisel muutunud maksustamishind võetakse maamaksu arvestamisel aluseks korralisest hindamisest ülejäämise aasta 1. jaanuaril (Maamaksuseadus, 2023b). Muutunud maksustamishind mõjutab maksumaksjaid, sealhulgas logistikasektori ettevõtteid alates 2024. aastast. Üleminekuperiood võimaldab maksumaksjatel muutunud maksustamishinnaga harjuda.

Maamaksule ja kasutustasudele avalduva mõju leevendamiseks muudetakse maa väärtusest lähtuvaid tasusid, et ära hoida maksumaksjatele järsk maamaksu ning kasutustasude tõus. 2024. aastast kehtima hakkava seaduse kohaselt määratakse hoonestusõiguse aastatasu suurus maa maksustamishinna ja katastriüksuse sihtotstarbe alusel järgmiselt (Maareformi käigus..., 2024): 3% äri-, tootmis- ja transpordimaal ja 2% muude sihtotstarvete puhul maa maksustamishinnast. 2024. aastast mõjutavad maamaksu arvutamist muutunud maa maksustamishind, maksumäärad ning lisandunud kaitsemehhanism. Alates 2024. aastast on üldistatud maamaksu arvutamise valem (1.2).

$$\text{maamaks} = \text{maa väärtus} * \text{maksumäär} - \text{kaitsemehhanism} - \text{vabastused} - \text{soodustused} \quad (1.2)$$

Maamaksu järsu tõusu vältimiseks on kehtestatud kaitsemehhanism – 10%-ne või 5-eurone piirmäär, mis tähendab, et maamaks ei suurene ühe katastriüksuse lõikes eelmise aastaga võrreldes rohkem kui 10% või 5 eurot, kuni jõuab maa maksustamishinnast ja määrast lähtuva maamaksusummani, v.a juhul, kui katastriüksusega toimuvad vahepeal toimuvad muutused. Tasutava maamaksu arvestamisel leitakse esmalt maamaksu suurus ilma vabastuste ja soodustusteta, mille puhul rakendatakse maamaksu tõusu piirmäära ning seejärel kohaldatakse maksuvabastusi ja –soodustusi. Kui moodustatakse uus katastriüksus või maksustamishind muutub kõlvikute, pindala või sihtotstarbe muutmise tõttu, arvutatakse maa väärtus 2001. aasta korralise hindamise tulemuste põhjal hüpoteetiline maksustamishind. (Maamaksuseadus, 2024) Maamaksu tõusupiirmäära ehk kaitsemehhanismi eesmärk on tagada maksumaksjale sujuv üleminek uuele hinnatasemele.

Muutunud maa väärtuse mõju leevendamiseks on määrasid muudetud. Alates 2024. aastast kehtima hakkavaid maksimaalseid maksumäärasid on viis korda vähendatud (Maamaksuseadus, 2024):

- elamumaale ja maatulundusmaa õuemaale kõlvikule 0,1–0,5%;
- maatulundusmaale 0,1–0,5%;
- muule sihtotstarbega maale 0,1–1,0% maa maksustamishinnast aastas;

Alates 1. juunist 2023 kehtima hakkava maamaksuseaduse üheks muudatuseks on see, et kohalik omavalitsuse volikogu kehtestab maamaksu määrad hiljemalt maksustamis- aasta eelneva aasta 1. juuliks ning esitab maksumäärad Maksu- ja Tolliametile maksustamis-aasta eelneva aasta 1. septembriks (Maamaksuseadus, 2023b). Magistritöö fookuseks on maksumaksjateks Eesti logistikasektori ettevõtted.

## 1.5 Järeldused

Varasematest uuringutest ning teoreetilistest allikatest selgus, et logistikaettevõtete ja maa asukoha vahel on seos (Chapman *et al.*, 2008; Aljohani & Thompson, 2016). Mitmed autorid on maininud logistikasektori ettevõtete maakasutuse kõige olulisemaks mõjuteguriks on maa hind, sest see moodustab suure osa ettevõtete tootmiskuludest (Jakubicek & Woudsma, 2011; Verhetsel *et al.*, 2015; Chen *et al.*, 2018; He *et al.*, 2018; Woudsma & Jakubick, 2020; Gyourko *et al.*, 2022; Xiao *et al.*, 2021). Logistikasektoril on oluline roll paljudes majandustegevuse valdkondades, aga senini pole logistikaettevõtete maamaksu ning selle mõju uuritud. Magistritöö teoreetiliste allikate ja varasemate uuringute analüüsist selgus, et eelnevalt on uuritud logistikasektori maakasutust juhtumipõhiselt (Woudsma *et al.*, 2008; Dablanc *et al.*, 2014; Wu *et al.*,

2014; Tian *et al.*, 2017; Giuliano & Kang, 2018; Heitz *et al.*, 2018; Rai *et al.*, 2022), logistikasektori ettevõtete asukohta (McKinnon, 2009; Sakai *et al.*, 2015; Verhetsel *et al.*, 2015; Holl & Mariotti, 2017; He *et al.*, 2018; Yuan, 2018; Xiao *et al.*, 2021), logistikasektoriga seotud maakasutuse piirkondlikke liiklusmõjusid (Wagner, 2010) ning logistika laialivalgumist ja selle mõjusid (Dablanc & Rakotonarivo, 2010; Aljohani & Thompson, 2016). Samuti on eelnevalt juhtumipõhiselt uuritud kinnisvara- ja maamaksu rakendamist (Bahl & Chapman *et al.*, 2008; Vazquez, 2008; Raslanas *et al.*, 2010; Wenner, 2018; Wyatt, 2019; Gyourko *et al.*, 2022; Taranu, & Verbeeck, 2022) ning maa väärtuse maksustamise erinevaid mõjusid (Yang, 2018). Autorile teadaolevalt on maamaksu mõju uurimine logistikasektoris kõige ligilähedasem järgmistele varasematele uuringutele: „Maakasutus transpordi planeerimisel“ (Holz-Rau & Scheiner, 2019), „Maakasutuse ja transpordi vastasmõju“ (Acheampong & Silva, 2015) ning „Maamaksu laekumisi ning probleeme maa maksustamisel Eestis“ (Sultanjants, 2020).

Magistritöö eesmärk on välja selgitada maamaksu muudatuste mõju Eesti logistikasektori ettevõtetele, selle saavutamiseks esitab magistritöö autor varasematele uuringutele ning teoreetilistele allikatele tuginedes, allolevad uurimisküsimused.

1. Millised tegurid mõjutavad Eesti logistikasektori ettevõtete maakasutust?
2. Kuidas muutus 2022. aastal Eesti logistikasektori ettevõtete maa väärtus võrreldes 2001. aasta maa korralise hindamise tulemustega?
3. Milline oli Eesti logistikasektori ettevõtete maamaks 2021. aastal?
4. Milline oli 2021. aastal maamaksu suhe Eesti logistikasektori ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ja müügitulusse?
5. Milline on Eesti logistikasektori ettevõtete prognoositav maamaks 2024. aastal?
6. Milline on 2024. aastal prognoositava maamaksu suhe Eesti logistikasektori ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ja müügitulusse?
7. Millised on Eesti logistikasektori ettevõtete esindajate hinnangud maamaksu muudatustele?

Kinnisvaramaks moodustab olulise osa ettevõtete tootmiskuludest, aga autorile teadaolevalt pole eelnevalt uuritud maamaksu mõju logistikasektori ettevõtetele. Logistikasektori ettevõtete asukohta üheks olulisemaks teguriks on maa väärtus, aga magistritöö autorile teadaolevalt pole eelnevalt uuritud maa väärtuse tõusu mõju logistikaettevõtetele. Magistritöö teema on uudne, sest töö autori hinnangul pole eelnevalt prognoositud logistikasektori ettevõtete 2024. aasta maamaksu.

## 2. METOODIKA

### 2.1 Uurimisstrateegia

Töö eesmärgi täitmiseks tegi autor empiirilise uuringu, mille raames rakendas kombineeritult kvantitatiivseid ja kvalitatiivseid meetodeid. Kvantitatiivsest uuringust magistritöö eesmärgi täitmiseks ei piisanud, sest see ei võimaldanud probleemi terviklikult käsitleda. Töö autor kogus ja analüüsis ka kvalitatiivseid andmeid, et teada saada logistikasektori ettevõtete esindajate vahetuid arvamusi maamaksu muudatuste ning selle kohta. Autori kasutatav uurimisstrateegia on esitatud tabelis 2.

Tabel 2. Uurimisküsimused, -ülesanded, andmekogumismeetodid, -tötlusmeetodid ja eeldatavad tulemused

Uurimisküsimused	Uurimisülesanded	Andmekogumismeetod ja andmetöötlus-	Eeldatavad tulemused
1. Millised tegurid mõjutavad Eesti logistikasektori ettevõtete maakasutust?	I Anda ülevaade teoreetiliste allikate ning varasemate uuringute alusel logistikasektori maakasutusest ning seda mõjutavatest teguritest.  II Anda ülevaade teoreetiliste allikate ning varasemate uuringute alusel varamaksude olemusest.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teadusartiklid andmebaasidest ScienceDirect ja Sage Journals.</li> <li>• Kvalitatiivne analüüs: intervjuude vastuste kodeerimine</li> </ul>	<p>Logistikasektori maakasutust mõjutavad enim maa väärtus ja asukoht.</p> <p>Eesti on ainuke riik Euroopas, kus kinnisvara-maksudest on kehtestatud maamaks.</p>
2. Kuidas muutus 2022. aastal Eesti logistikasektori ettevõtete maa väärtus võrreldes 2001. aasta maa korralise hindamise tulemustega?	III Anda ülevaade teoreetiliste allikate alusel Eesti maamaksust.  IV Anda ülevaade õigusraamistu alusel Eesti 2024. aasta maamaksu muudatustest.  V Analüüsida Maa-ameti andmete alusel Eesti logistikasektori ettevõtete maa väärtust viimase kahe (2001. ja 2022. aasta) maa korralise hindamise tulemuste alusel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teadusartiklid andmebaasidest ScienceDirect ja Sage Journals ning Eesti õigusaktid.</li> <li>• Kvantitatiivne analüüs võrdlusanalüüs, rühmitamine</li> <li>• Kvalitatiivne analüüs: intervjuude vastuste kodeerimine</li> </ul>	<p>Maa väärtus on tõusnud umbes 8 korda.</p>



Tabel 2 järg

Uurimisküsimused	Uurimisülesanded	Andme- kogumismeetod ja andmetöötus- meetodid	Eeldatavad tulemused
3. Milline oli Eesti logistikasektori ettevõtete maamaks 2021. aastal?	VI Analüüsida Maksu- ja Tolliameti, Registrate ja Infosüsteemide Keskuse, Maaameti, 2021. aasta maksumäärade ning valdkonda puudutavate kehtiva seadusandluse alusel logistikasektori 2021. aasta maamaks.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvantitatiivne analüüs: võrdlusanalüüs, reastamine</li> </ul>	Logistikasektori ettevõtete maamaks oli umbes 10% kogu Eesti maamaksust.
4. Milline oli 2021. aastal maamaksu suhe logistika-sektori ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse?	VII Analüüsida Maksu- ja Tolliameti, Registrate ja Infosüsteemide Keskuse, Maaameti, 2021. aasta maksumäärade, valdkonda puudutavate kehtiva seadusandluse ja AS-ilt Creditinfo Eesti logistika-ettevõtete 2021. aasta põhjaruannete alusel logistikaettevõtete 2021. aasta maamaksu suhet ettevõtte lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvantitatiivne analüüs: võrdlusanalüüs, rühmitamine.</li> <li>• Kvalitatiivne analüüs: intervjuude vastuste kodeerimine</li> </ul>	2021. aasta maamaks suhe suhestus oluliselt logistika-ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse
5. Milline on Eesti logistikasektori ettevõtete prognoositav maamaks 2024. aastal?	VIII Prognoosida Maksu- ja Tolliameti, Registrate ja Infosüsteemide Keskuse, Maaameti ning 2024. aastast valdkonda reguleerima hakkavate õigusaktide alusel Eesti logistikasektori ettevõtete maamaksu summat 2024. aastal.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvantitatiivne analüüs: võrdlusanalüüs, rühmitamine</li> </ul>	2024. aasta logistikasektori maamaksu summa on umbes 8 miljonit eurot.
6. Milline on 2024. aastal prognoositava maamaksu suhe Eesti logistikasektori ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse?	IX Prognoosida Maksu- ja Tolliameti, Registrate ja Infosüsteemide Keskuse, Maaameti, 2024. aastast valdkonda reguleerima hakkavate õigusaktide, AS-ilt Creditinfo Eesti 2021. aasta põhjaruannete alusel ning logistikasektori ettevõtete esindajate intervjuude hinnangute põhjal prognoositava maamaksu suhet Eesti logistikasektori ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvantitatiivne analüüs: võrdlusanalüüs, rühmitamine</li> <li>• Kvalitatiivne analüüs: intervjuude vastuste kodeerimine</li> </ul>	2024. aasta prognoositav maamaks suurendaks logistika-ettevõtete maamaksu suhet ning lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse.
7. Milline on logistikasektori ettevõtete esindajate hinnangud maamaksu muudatustele?	X Analüüsida Eesti logistikasektori ettevõtete esindajate intervjuude hinnanguid maamaksu muudatustele.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvalitatiivne analüüs: intervjuude vastuste kodeerimine</li> </ul>	Maamaksu muudatused suhestuvad oluliselt Eesti logistikasektori ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse.

Kvantitatiivsest uuringust magistritöö eesmärgi täitmiseks ei piisanud, sest see ei võimaldanud probleemi terviklikult käsitleda, seepärast on töös analüüsinud nii kvantitatiivseid kui kvalitatiivseid andmeid.

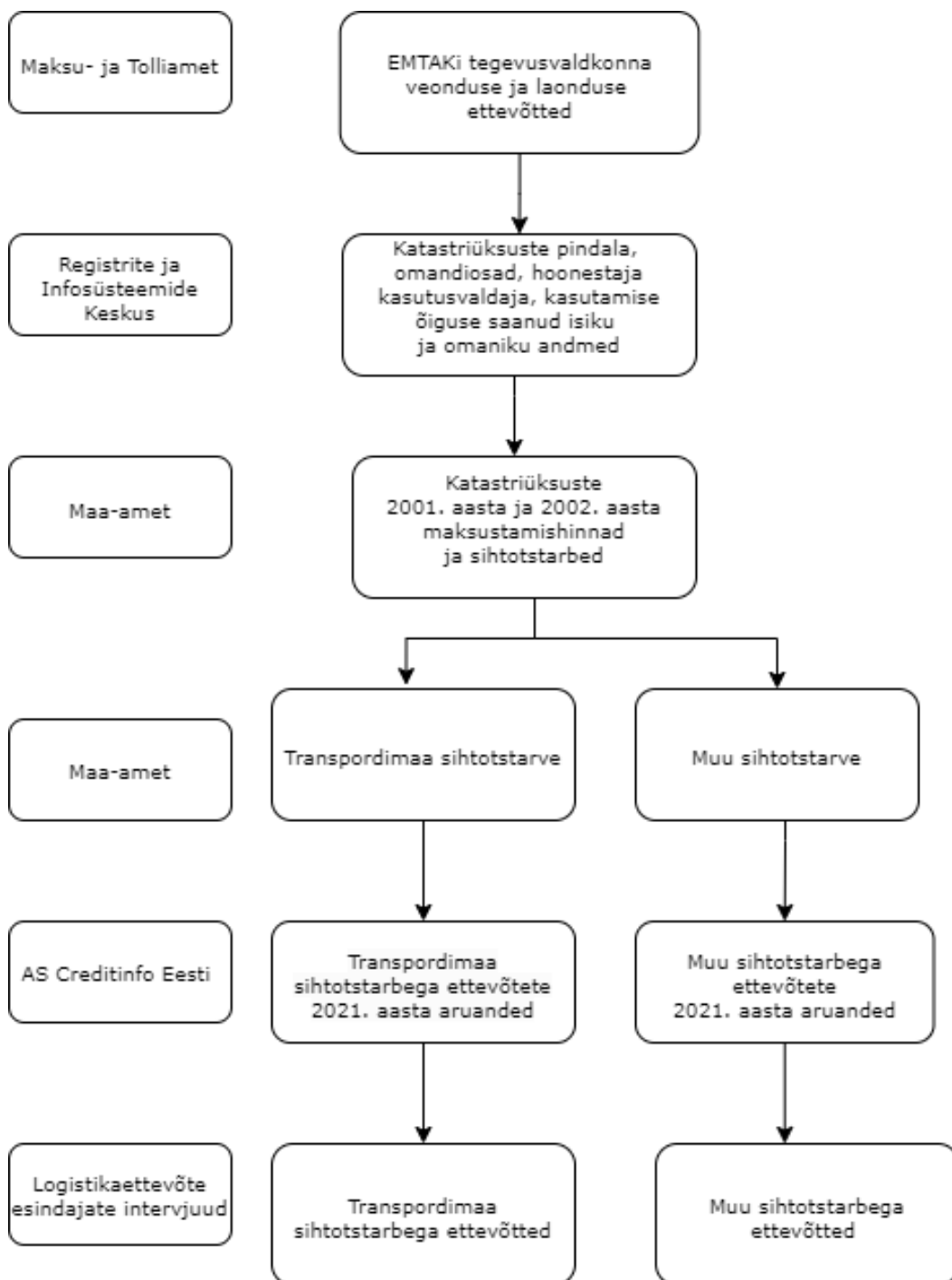
## 2.2 Üldkogum ja valim

Magistritöö üldkogum oli Eesti logistikasektori ettevõtted. Nagu eelnevalt mainitud, defineeris autor töös logistikasektorit EMTAKi veonduse ja laonduse tegevusvaldkonna koodi järgi. EMTAKi tegevusvaldkonna koodi järgi eristatakse Eestis 21 eri ettevõtte liiki. Maksu- ja Tolliameti avaandmete kohaselt oli aastatel 2021 – 2023 I kvartalis Eestis tegutsevaid ettevõtteid 152267 – 182114, millest 4–5% moodustasid veondusega ja laondusega hõivatud ettevõtted. 2021. aasta I kvartalis oli 7255 ettevõtet, mis jagunesid omakorda 6739 äriühinguks, 237 mitteresidendiks, 240 füüsilisest isikust ettevõtjaks, 32 mittetulundusühinguks, viieks sihtasutuseks ning üheks valitsus- ja riigiasutuseks. 2023. aasta I kvartalis oli 7985 ettevõtet, mis jagunesid 7 249 äriühinguks, 450 mitteresidendiks, 249 füüsilisest isikust ettevõtjaks, 29 mittetulundusühinguks, viieks sihtasutuseks ning kaheks valitsus- ja riigiasutuseks. Magistritöö autor arvestas töö valimite koostamisel ettevõtete liike. Registrite ja Infosüsteemide Keskuse andmete alusel, mille EMTAKi tegevusvaldkonnaks on veondus ja laondus, moodustavad umbes 11% ettevõtetest katastriüksuse omanikud, kasutamise õiguse saanud isikud, hoonestajad või kasutusvaldajad.

Maakatastriseaduse kohaselt on katastriüksuse sihtotstarbed jagatud järgmiselt: transpordi-, elamu-, tootmis-, maatulundus-, mäetööstus-, turvatööstus-, sotsiaal-, äri-, riigikaitsemaaks, veekogude maaks, jäätmehoidla maaks, kaitsealuse maaks ja sihtotstarbeta maaks (Maakatastriseadus, 2023). Töö autor lihtsustas töö raames katastriüksuste sihtotstarbeid, rühmitades Maa-ametilt saadud andmete alusel logistikasektori ettevõtete katastriüksuste sihtotstarbed kaheks: transpordimaaks ja muu sihtotstarbega maaks. Lisaks sihtotstarvete rühmitusele moodustas magistritöö autor kaks valimit: transpordimaa katastriüksustega hõivatud ettevõtted ning muu sihtotstarbega hõivatud ettevõtted (vt joonis 3). Töö autor analüüsis mõlema valimi korral maamaksu ja selle suhet logistikaettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse, 2024. aasta prognoositavat maamaksu ning selle suhet lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse.

Magistritöö transpordimaa katastriüksustega hõivatud ettevõtete valimiks oli 12,0% nimetatud logistikaettevõtete rühmast ning muu sihtotstarbega hõivatud ettevõtete valim oli 3,5% logistikaettevõtete rühmast. Mõlemad valimid olid piisavad ja objektiivsed, sest valimites oli kajastatud eri ettevõtluvormidega hõivatud ning Eesti

erinevates piirkondades paiknevaid logistikaettevõtteid. Joonis 3 kirjeldab töö üldkogumit ning transpordimaa ning muu sihtotstarbega hõivatud ettevõtteid.



Joonis 3. Üldkogum ja valim

## **2.3 Andmekogumismeetodid**

### **2.3.1 Avaandmed**

Magistritöö autor kasutas analüüsiks töös kokku kümmet andmeallikat, mis olid järgmised:

1. Maksu- ja Tolliameti avaandmetena maksulaekumise statistika;
2. Registrite ja Infosüsteemide Keskuselt saadud andmed;
3. Maa-ametilt saadud andmed;
4. Maksu- ja Tolliameti avaandmetena 2021. aasta maamaksumäärad;
5. Kehtiva maareformi käigus riigimaale hoonestusõiguse seadmise ja selle käigus maa erastamise kord;
6. AS-ilt Creditinfo Eest saadud logistikaettevõtete 2021. aasta aruanded;
7. 2024. aastast kehtima hakkav maamaksuseadus;
8. 2024. aastast kehtima hakkav maareformi käigus riigimaale hoonestusõiguse seadmise ja selle käigus maa erastamise kord;
9. Maksu- ja Tolliameti avaandmetena 2021. aasta maamaksu kogu summa;
10. Eesti logistikasektori ettevõtete esindajate intervjuude hinnangud.

Töö autor kasutas Maksu- ja Tolliameti maksulaekumise avaandmeid, sest see on ainus statistika, millega saab ettevõtteid EMTAKi tegevusvaldkonna järgi eristada. Magistritöö autor valis statistika perioodiks I kvartali, sest maamaksu määratakse 1. jaanuari seisuga.

Töö autor pöördus 7.02.2023 e-kirjaga Registrite ja Infosüsteemide Keskuse poole, et massandmetena küsida 2021. aasta I kvartali andmeid logistikasektori ettevõtete katastriüksuste omaniku, hoonestaja, kasutusvaldaja, kasutamise õiguse saanud isiku katastritunnuse, pindala ja omandiosa kohta. Registrite ja Infosüsteemide Keskus edastas 14.02.2023 andmed e-kirja teel. Registrite ja Infosüsteemide Keskus on ainus andmeallikas, mida saab kasutada katastriüksuse omandivormi informatsiooni saamiseks.

Selleks, et täita magistritöö üldist eesmärki, 2.–6. uurimisküsimust ning V–IX –ülesannet, pöördus töö autor 15.02.2023 e–kirjaga Maa–ameti poole, et küsida massandmetena logistikasektori ettevõtete katastriüksuste 2011. ja 2022. aasta maksustamishindu ja sihtotstarbeid.

Maksu– ja Tolliameti maksulaekumise avaandmete statistikast, Registrate ja Infosüsteemide Keskuselt ning Maa–ametilt saadud andmetest ei piisanud kvantitatiivseks analüüsiks, et arvutada logistikasektori ettevõtete 2021. aasta maamaksu. Magistritöö autor kasutas neljanda andmeallikana Maksu– ja Tolliameti kodulehelt avaandmetena 2021. aasta maamaksu määrasid kohalike omavalitsuste lõikes. Nagu eelnevalt mainitud, siis maksab maa kasutamise õiguse saanud isik, hoonestaja või kasutusvaldaja lisaks maamaksule ka kasutustasu. Viienda andmeallikana kasutas töö autor kehtivat maareformi käigus riigimaale hoonestusõiguse seadmise ja selle käigus maa erastamise korda, et hoonestusõiguse omandivormi korral täita 2.–6. uurimisküsimus ning V–IX –ülesanne.

Töö autor kasutas kuuenda andmeallikana AS Creditinfo Eesti koduleheküljelt logistikaettevõtete 2021. aasta aruandeid, et täita magistritöö eesmärki, 4. ja 6. uurimisküsimusi ning VII. ja IX–ülesannet. Magistritöö autor valis andmeallikana AS Creditinfo Eesti, sest see on Eesti suurim äriinfo andmebaas, kust leiab ettevõtete aastaaruandeid.

Töö seitsmendaks ja kaheksandaks andmeallikateks oli 2024. aastast kehtima hakkav maamaksuseadus ning maareformi käigus riigimaale hoonestusõiguse seadmise ja selle käigus maa erastamise kord. Logistikasektori ettevõtete 2024. aasta maamaksu prognoosimiseks piisas Maksu– ja Tolliameti, Registrate ja Infosüsteemi Keskuse, Maa–ameti, 2024. aastast kehtima hakkavast maamaksuseadusest ja maareformi käigus riigimaale hoonestusõiguse seadmise ja selle käigus maa erastamise korrast.

Magistritöö autor kasutas üheksanda andmeallikana Maksu– ja Tolliameti avaandmetena 2021. aasta kohalikele omavalitsustele üle kantud maamaksu koondandmeid. Töö autor valis selle statistika seepärast, et kohalikele omavalitsustele üle kantud maamaksu koondandmed on ainuke maamaksu koondstatistika avaandmetena. Maamaksu koondandmed aitasid täita töö 3. uurimisküsimust ning VI – ülesannet.

### **2.3.2 Intervjuud**

Kvalitatiivsetes uurimustes on peamine meetod olnud intervjuu, mille suur eelis teiste andmekogumismeetodite ees on paindlikkus (Hirsjärvi *et al.*, 2005). Paindlikkuse pärast

valis ka töö autor kvalitatiivseks uurimismeetodiks intervjuu, et vahetult teada saada logistikasektori ettevõtete esindajate arvamust.

Magistritöö eesmärgi täitmiseks ei piisanud ainult kvantitatiivsetest andmekogumismeetoditest, sest see ei võimaldanud probleemi terviklikult käsitleda. Töö autor tegi ettevõtete esindajatega 17.04 – 5.05.2023 struktureerimata intervjuud. Autor valis intervjuueeritavateks logistikaettevõtete finantsvaldkonna töötajad ja omanikud, sest neil on vahetu informatsioon ettevõtte majanduslikust seisust. Töö autor intervjueris kahe valimi esindajaid. Autor intervjueris üheksat logistikasektori esindajat, kellest kolm olid transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi esindajad ning kuus olid muu sihtotstarbega maa ettevõtete valimi esindajad. Töö autor lähtus intervjuude valimi koostamisel eri ettevõtlusvormidega hõivatud ettevõtete ning logistikaettevõtete paiknemisega.

## **2.4 Andmetöötlusmeetodid**

### **2.4.1 Kvantitatiivne analüüs**

Magistritöö autor reastas Registrate ja Infosüsteemide Keskuse ning Maa-ameti andmed katastriüksuste arvu ja pindalade järgi. Samuti reastas autor Registrate ja Infosüsteemide Keskuse, Maa-ameti andmed, Maksu- ja Tolliameti avaandmetena maksumäärad ning 2021. aasta maamaksu summad kohalike omavalitsuste kaupa. Autor reastas Maa-ameti andmed, kehtivad maksumäärad, kasutustasud ning kehtima hakkavad maksumäärad ja kasutustasud sihtotstarvete järgi ning Maa-ameti andmed 2001. ja 2022. aasta maksustamishindade järgi.

Autor rühmitas Maa-ameti andmete põhjal logistikaettevõtete katastriüksuste sihtotstarbed kaheks: transpordimaaks ja muu sihtotstarbega maaks. Nii moodustus kaks valimit: transpordimaa katastriüksustega hõivatud ettevõtted ning muu sihtotstarbega hõivatud ettevõtted (vt joonis 3).

Lisaks tegi töö autor võrdlusanalüüsi Registrate ja Infosüsteemide Keskuse andmetest logistikasektori ettevõtete omandivormi põhjal. Magistritöö autor võrdles Maa-ametilt saadud andmetest 2001. ja 2022. aasta maa väärtuse tulemusi kahe valimi kaupa (vt joonis 4), kohalike omavalitsuste kaupa (vt joonis 5) ja katastriüksuste pindala sihtotstarvete järgi (vt joonis 6). Töö autor võrdles 2021. aasta maamaksu ja 2024. aasta prognoositavat maamaksu kahe valimi kaupa, täites 3. ja 7. uurimisküsimus ning V ja VII –ülesande.

Autor arvutas Maksu- ja Tolliameti, Registrate ja Infosüsteemide Keskuse, Maa-ameti andmete, 2021. aasta maksumäärade ning kehtiva õigusraamistu alusel Eesti logistikasektori ettevõtete 2021. aasta maamaksu kahe valimi kaupa. Magistr töö raames on 2021. aasta Eesti logistikasektori maamaks välja arvatud, kuid vastavalt maksusaladusele ei kajastata maamaksu ettevõtete põhised.

Töö autor analüüsis 2021. aasta maamaksu suhet ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ja müügitulusse (vt tabelid 4 ja 5). Autor valis üheks analüüsitavaks näitajaks lühiajalised kohustused, sest maamaks kajastub bilansiaruandes lühiajalise kohustusena – maksuvõlad. Töö autor analüüsis ka hoonestusõiguse või kasutusvalduse korral ettevõtete aastatasusid, mida kajastatakse bilansis lühiajaliste kohustustena (muu laenukohustused – sh kapitalirendikohustused). Magistr töö autor valis analüüsitavaks näitajaks ka ettevõtete müügitulu, sest see on universaalne näitaja eri raamatupidamisskeemide alusel. Autor analüüsis töös ka logistikasektori ettevõtete, kellel polnud 2021. aastal kasumit või ettevõtte oli kahjumis, seega oli logistikasektori ettevõtete kõige õigem ühine näitaja müügitulu. Kvantitatiivseks analüüsiks valitud näitajad aitasid täita töö üldist eesmärki ning püstitatud uurimisküsimusi ja –ülesandeid.

Magistr töö autor prognoosis Maksu- ja Tolliameti, Registrate ja Infosüsteemide Keskuse, Maa-ameti ning 2024. aastast kehtima hakkama seadusandluse alusel Eesti logistikasektori ettevõtete prognoositavat 2024. aasta maamaksu kahe valimi kaupa. Autor lähtus 2024. aasta maamaksu prognoosimisel sellest, et katastriüksuse omanikuga, maa kasutamise õiguse saanud isikuga, hoonestajaga, kasutusvaldajaga, omandiosaga või pindalaga ei ole toimunud muudatusi, mis on nimetatud töö üheks kitsenduseks (peatükk 2.5). Lisaks lähtus autor prognoosimisel maksimaalsetest maksumääradest, mis on samuti töö üheks kitsenduseks (peatükk 2.5).

Töö autor võrdles 2021. aasta maamaksu ning prognoositava maamaksu mõju kahe valimi kaupa (joonised 7 ja 8). Autor prognoosis 2024. aasta maamaksu suhet logistikasektori ettevõtete finantsnäitajatele (tabelid 6 ja 7).

#### **2.4.2 Kvalitatiivne analüüs**

Magistr töö eesmärgi täitmiseks ei piisanud ainult kvantitatiivset analüüsist, et täita töö üldist eesmärki ning uurimisküsimusi ning –ülesandeid. Töö autor võttis intervjuude koostamisel arvesse logistikasektori maakasutust ning maa maksustamise teoreetilisi aluseid (lk 10–19) ning kvantitatiivsest analüüsist prognoositavat 2024. aasta

maamaksu ning selle suhet ettevõtete müügitulusse. Intervjuud koosnesid kuuest küsimusest.

Isikuandmete kaitse tõttu on intervjueritavad anonüümsed ning töös on intervjueritavad reastatud numbriliselt. Magistritöö autor jagas intervjuu küsimused kuude kategooriasse, kodeeris intervjuude vastused ja moodustas kategooriate ning koodide tulemustest kaks tabelit (vt tabelid 3 ja 8). Intervjuude küsimuste alusel olid kategooriad järgmised: ametinimetus, tööstaaž ametikohal, teadmised maamaksust, maamaksu mõjutavad tegurid, maamaksu muudatuste suhe ettevõttele ja maamaksu muudatuste mõju ettevõtte müügitulule.

Intervjueritavatest seitse olid finantsvaldkonna töötajad ning kolm juhatuse liikmed või ettevõtte omanikud. Neli intervjueritavat olid oma ametikohal töötanud üle 15 aasta, kolm üle 10 aasta ning kolm üle 20 aasta. Magistritöö raames intervjueritud inimesed olid töötanud oma ametikohal üle kümne, seega võib neid pidada logistikasektori ekspertideks ning intervjueritavate vastuseid objektiivseteks. Autor üldistas kvantitatiivses analüüsis logistikasektori ettevõtete esindajate vastused (tabelid 3 ja 8) kogu Eesti logistikasektorile, mis on töö üheks kitsenduseks (peatükk 2.5).

Tabel 3. Intervjuude vastused

Kategooriad	Koodid	Vastajate arv
Ametinimetus 5. Milline on vastaja ametinimetus?	„finantskontroller“	1
	„finantsjuht“	2
	„finantsspetsialist“	1
	„pearaamatupidaja“	2
	„raamatupidaja“	1
	„juhatuse liige“	1
	„omanik“	2
Tööstaaž ametikohal 6. Milline on vastaja tööstaaž ametikohal?	„üle 20 aasta“	3
	„üle 15 aasta“	4
	„üle 10 aasta“	3

## 2.5 Kitsendused

Magistritööl oli mitu kitsendust. Kvantitatiivse analüüsi üheks kitsenduseks oli, et logistikasektori ettevõtete 2024. aasta prognoositav maamaks oli arvatud maksimaalsete maksumääradega. Töö autor kasutas maksimaalseid maksumäärasid



seepärast, et kohalikud omavalitsused kehtestavad 2024. aasta maksumäärad hiljemalt 1. juuliks 2023.

Magistritöö kvantitatiivse analüüsi kitsenduseks oli, et 2024. aasta maamaksu arvutus oli arvestuslik ning eeldusel, et katastriüksuse pindalaga, sihtotstarbega ega omanikuga, hoonestajaga, kasutusvaldajaga, maa kasutamissoiguse saanud isikuga või omandiosaga ei toimu muudatusi.

Kolmandaks kitsenduseks oli, et 2024. aasta maamaksu prognoosimisel arvestas töö autor 2023. aasta I kvartali logistikasektori ettevõtteid. Kui logistikasektoris ettevõtete koosseisus toimuksid muudatused, näiteks logistikaettevõtte lõpetaks 2023. aastal majandustegevuse ning kustutatakse Äriregistrist, siis seda töö autor seda 2024. aasta maamaksu prognoosimisel ei arvestanud.

Töö neljaks kitsenduseks oli see, et magistritöö kvantitatiivse analüüsi valimid polnud ikkagi piisavalt objektiivsed ega andnud tervikpilti Eesti logistikasektori ettevõtetest. Magistritöö autor kogus ka kvalitatiivseid andmeid, intervjuuerides logistikasektori ettevõtete esindajaid. Kvalitatiivse analüüsi üheks kitsenduseks oli see, et intervjuude valim polnud piisavalt ning objektiivne ega kajastanud kogu logistikasektori ettevõtete seisukohta, mistõttu ei saa vastuseid kogu Eesti logistikasektorile üldistada.

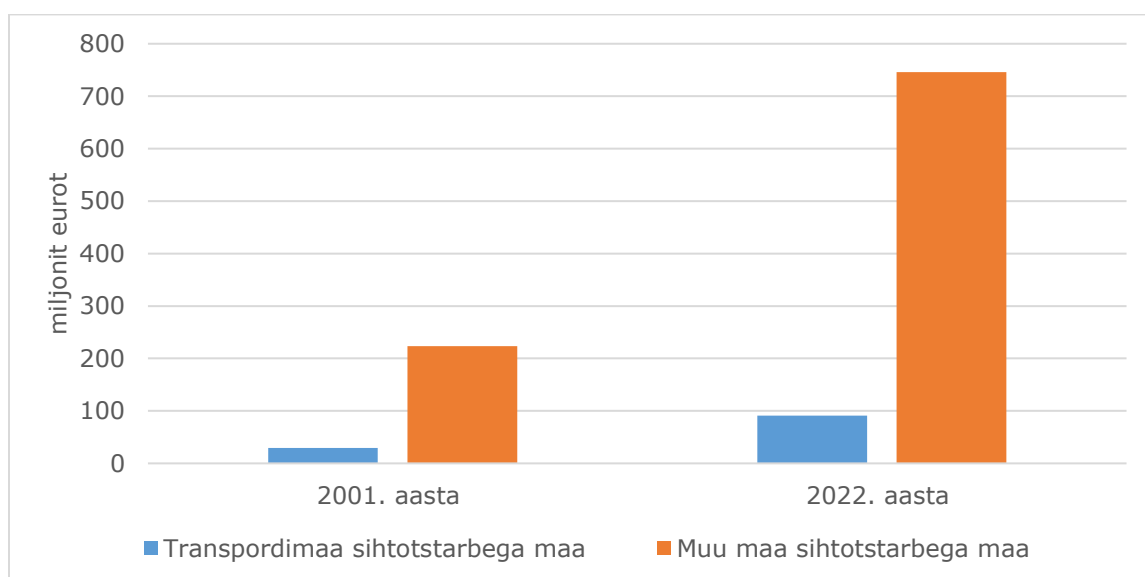
Töö autor arvestas kuuendaks kitsenduseks, et 2024. aasta maamaksu prognoosimisel lähtuti teadaolevatest maamaksu valdkonda puudutavatest seaduse muudatustest. Kokkuvõtlikult oli magistritööl kuus kitsendust.

### 3. MAAMAKSU MUUDATUSTE MÕJU LOGISTIKAETTEVÕTETELE

#### 3.1 Maa korralise hindamise tulemused

Selles alapeatükis kajastab töö autor Maa-ameti andmete alusel 2001. ja 2022. aasta maa korralise hindamise tulemusi Eesti logistikasektoris. Magistritöö autor täitis selle alapeatükiga töö 2. uurimisküsimust ning V -ülesannet. Maa-ameti 2001. aasta maa korralise hindamise tulemuste kohaselt Eesti logistikasektori ettevõtete maa väärtus kõigi sihtotstarvete lõikes oli kokku 253,01 miljonit eurot, mis jagunes järgnevalt: umbes 11,7% transpordimaa (29,6 miljonit eurot) ning umbes 88,3% (223,4 miljonit eurot) muu sihtotstarbega maa (vt joonis 4). 2001. aastal moodustas logistikasektori ettevõtete maa väärtus umbes 6,4% kogu Eesti maa väärtusest.

2022. aasta maa korralise hindamise tulemusel oli logistikasektori ettevõtete maa väärtus 826,8 miljonit eurot, mis jagunes järgnevalt: umbes 10,9% transpordimaa (90,8 miljonit eurot) ning 89,15% (746,0 miljonit eurot) muu sihtotstarbega maa (vt joonis 4). Seega on 21 aastaga kogu logistikasektori ettevõtete maa väärtus tõusnud keskmiselt 3 korda, transpordimaa sihtotstarbe maa väärtus tõusnud 3,1 korda ning muu sihtotstarbega maa väärtus tõusnud 3,3 korda. 2022. aasta maa korralise hindamise kohaselt moodustas logistikasektori ettevõtete maa väärtus umbes 2,6% kogu Eesti maa väärtusest.

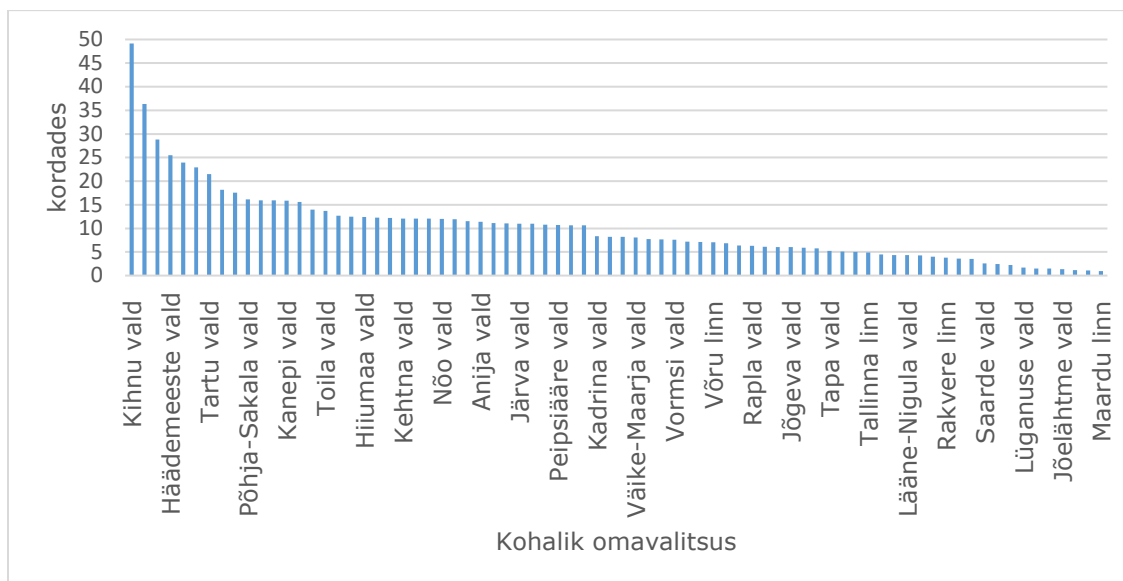


Joonis 4. Transpordimaa ja muu sihtotstarbega maa väärtus 2001. ja 2022. aasta korraliste hindamiste tulemusel

2001. aasta maa hindamise tulemustel oli Eesti logistikasektoris kõige kallim ruutmeetri hind Tallinnas (22,6 eurot/m<sup>2</sup>) kõige soodsam Võru vallas (0,01 eurot/ m<sup>2</sup>). 2022. aasta maa korralise hindamise tulemustel oli kõige kallim ruutmeetri hind endiselt Tallinnas – (110,2 eurot/m<sup>2</sup>) ning soodsam Võru vallas (0,1 eurot/m<sup>2</sup>). 21 aastaga on Tallinnas maa väärtus kallinenud umbes 5 korda ning Võru vallas umbes 10 korda. Maa sihtotstarbe järgi oli 2001. aasta maa korralise hindamise tulemusel transpordimaa väärtus 0,4 eurot/m<sup>2</sup> ning muu sihtotstarbega maa väärtus 7,8 eurot/m<sup>2</sup>, 2022. aasta maa korralise hindamise tulemuse kohaselt on transpordimaa väärtus 1,4 eurot/m<sup>2</sup> ning muu sihtotstarbega maa väärtus vastavalt 26,4 eurot/m<sup>2</sup>.

2001. aasta maa korralise hindamise tulemusel oli 53 katastriüksusel kõige madalam maa väärtus 0 eurot. Kõige madalamad maa väärtused oli seotud 30 logistika-ettevõttega. Ettevõtetest oli kõige enam madalama maa väärtusega hõivatud Eesti Raudtee AS 12 katastriüksust. Madala väärtusega katastriüksused asusid 31 kohalikus omavalitsuses, kõige enam Hiiumaa vallas. 2001. aasta maa korralise hindamise tulemusel oli Eesti logistikasektori ettevõtetest kõige kallim maa väärtus katastriüksusel 78401:101:5485. See katastriüksus asub Tallinna linnas. Katastriüksuse väärtus 2001. aasta korralisel hindamisel oli umbes 33,8 miljonit eurot ning 2022. aasta hindamise järgi on väärtus tõusnud 7,4 miljonit eurot. Katastriüksuse omanik oli ning on Tallinna Sadama AS (Registrite ja Infosüsteemide Keskuse 27.04.2023 andmete seisuga).

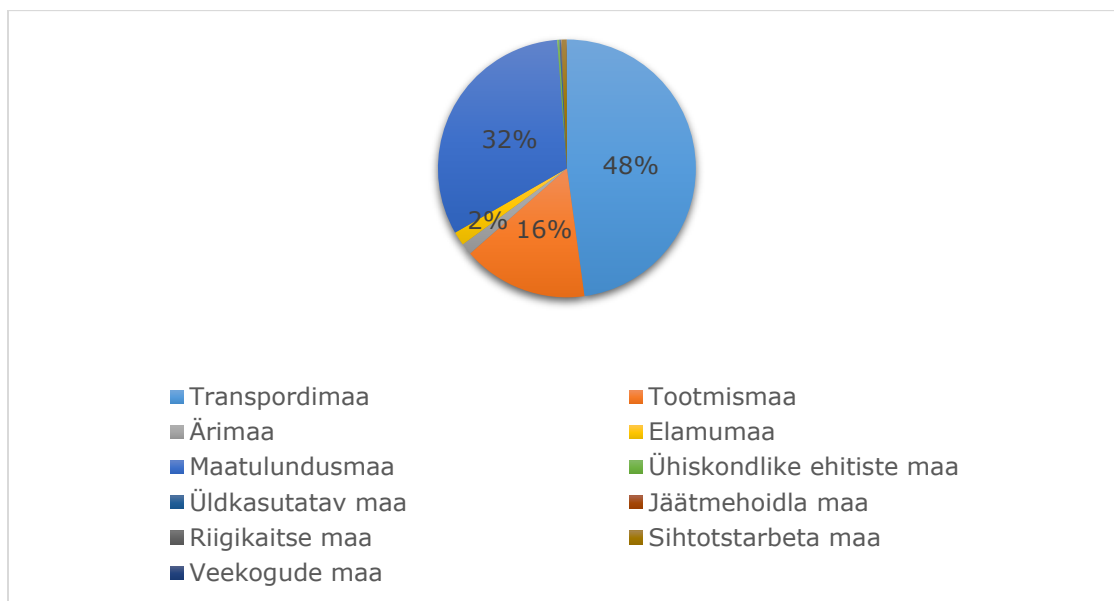
2022. aastal kallines Eesti logistikasektori maa väärtus keskmiselt kõikides kohalikes omavalitsustes umbes 3 korda võrreldes 2001. aasta maa hindamise tulemustega. Joonisel 5 on kohalike omavalitsuste kaupa 2002. aasta maa korralise hindamise tulemuste muutus kordades võrreldes 2001. aastaga. Maa-ameti andmete järgi muutus 2022. aasta hindamisega logistikasektori maa väärtus kõige enam Kihnu vallas umbes 49 korda. 2001. aasta maa hindamisel oli Kihnu vallas logistikasektori maa väärtus 1440 eurot, 2022. aasta hindamisega tõusis see 69 310 euro võrra. 2022. aasta maa korralise hindamisega muutus logistikasektori maa väärtus kõige vähem Maardu linnas alla 1 korra. Maa-ameti andmete kohaselt oli 2001. aastal Maardu linnas logistikasektori ettevõtete maa väärtus üle 47 miljoni euro, mis 2022. aasta hindamisega vähenes umbes 3,5 miljonit eurot.



Joonis 5. Logistikasektori ettevõtete 2001. ja 2022. aasta korraliste hindamiste tulemuste muutus kordades kohalike omavalitsuste kaupa

Võrreldes 2001. aastaga tõusis enamasti 2022. aastal maa korralise hindamisega Eesti logistikasektori ettevõtete katastriüksustest maa väärtus. 2022. aasta hindamisega vähenes 11,5% logistikaettevõtete katastriüksuste maa väärtusest. Kõige enam muutus Maardu linnas tegutsevate logistikaettevõtete maa väärtus – nimelt vähenes 86 katastriüksuse osas maa väärtus. 2022. aasta maa korralise hindamise tulemusega vähenesid enim AS-i Tallinna Sadama katastriüksuste maa väärtused. Maa-ameti andmete alusel 2022. aastal oli Eestis logistikaettevõtetega seotud 3296 katastriüksust, neist moodustasid ligikaudu 21% transpordimaa ja 79% muu sihtotstarbega maa. 2022. aastal moodustasid muu maa sihtotstarbega maast: 36% tootmismaa, 25,6% elamumaa, 22,9% maatulundusmaa, 12,2% ärimaa ning 3,3% oli hõivatud ühiskondlike ehitiste, üldkasutatava, jäätmeoidla, riigikaitse, veekogude ja sihtotstarbeta maaga. Joonis 6 illustreerib logistikasektori katastriüksuste pindala sihtotstarbe järgi.

2022. aastal oli Eestil logistikasektori ettevõtetega seotud kokku 3296 katastriüksust, mille kogu pindala oli kokku 140 miljonit m<sup>2</sup>, millest 48% oli hõivatud transpordimaa sihtotstarbega ning 52% muu sihtotstarbega maaga. Muu sihtotstarbega maade pindala moodustasid 61,7% ulatuses maatulundusmaa, 27,9% ulatuses tootmismaa, 4,8% ühiskondlike ehitiste maa, üldkasutatav maa, jäätmeoidla maa, riigikaitse maa, veekogude ja sihtotstarbeta maa, 3,0% elamumaa ning 2,7% ulatuses ärimaa.



Joonis 6. Logistikasektori ettevõtete katastriüksuste pindalad sihtotstarvete järgi 2022. aastal

Kokkuvõtvalt 2022. aasta maa korralise hindamisega on Eesti logistikasektori maa väärtus tõusnud üle 573,8 miljonit eurot.

### 3.2 Logistikasettevõtete maamaks 2021. aastal

Selles alapeatükis kajastab magistritöö autor logistikasektori ettevõtete 2021. aasta maamaksu mõju finantsnäitajatele. Maksu- ja Tolliameti ning Registrate ja Infosüsteemide Keskuselt saadud andmete kohaselt oli 2021. aasta I kvartalis 922 ettevõtet ning 3570 katastriüksust, mis olid seotud EMTAKi veonduse ja laonduse tegevusvaldkonnaga. Magistritöö autor arvutas viie andmeallika alusel Eesti logistikasektori ettevõtete 2021. aasta maamaksu, kui iga ettevõtte põhiselt maamaksu andmeid ei kajastata. Esmalt käsitleb autor transpordimaa sihtotstarbega hõivatud logistikaettevõtete 2021. aasta maamaksu ning selle suhet lühiajalistesse kohustustesse ja müügitulusse, seejärel muu sihtotstarbega maade hõivatud ettevõtete 2021. aasta maamaksu ning selle suhet lühiajalistesse kohustustesse ja müügitulusse.

Registrate ja Infosüsteemide Keskuse ning Maa-ameti andmete kohaselt oli 2021. aasta I kvartalis 92 logistikasektori ettevõtet hõivatud transpordimaa sihtotstarbega ning 713 katastriüksust, mille sihtotstarve oli transpordimaa. 2021. aastal oli kõige enam transpordimaa sihtotstarbega katastriüksuseid AS Eesti Raudteel 337. Magistritöö 1. lisas on välja toodud transpordimaa sihtotstarbe ettevõtete valimi järgmised andmed: transpordimaa katastriüksuste arv ja nende pindala, ettevõtete pindala ja transpordimaa katastriüksuste pindala osakaal kogu ettevõtte pindalast. Registrate ja

Infosüsteemide Keskuse ning Maa–ameti andmete kohaselt olid 2021. aastal kaheksal logistikasektori ettevõtetel kõik katastriüksused hõivatud transpordimaaga. Üldistatud oli 2021. aastal transpordimaa sihtotstarbega logistikasektori ettevõtete maamaksu summa umbes 0,7 miljonit eurot, moodustades 1,2% kogu Eesti maamaksust. Tabelis 4 on AS-i Creditinfo Eesti 2021. aasta aruannete alusel kajastatud transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi maamaksu suhet lühiajalistesse kohustustesse ja müügitulusse, tabeli tulemused on reastatud logistikaettevõtete maamaksu lühiajaliste kohustuste osakaalu järgi.

Tabel 4. Transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi maamaksu suhe lühiajalistesse kohustustesse ja müügitulusse (AS-i Creditinfo Eesti 2021. aasta aruannete alusel)

Logistikaettevõtte nimi	Maamaksu suhe lühiajalistesse kohustustesse (%)	Maamaksu suhe müügitulusse (%)
Ekspress – Auto L OÜ	0,03	0,004
Lennuliiklusteeninduse AS	0,04	0,01
Eesti Raudtee AS	0,1	0,07
Neeme Marina OÜ	0,3	2,2
Saare Gaas OÜ	0,6	0,02
Edelaraudtee AS	0,8	0,3
Maardu Raudtee AS	0,8	0,1
MTF Multimodal Transport Facilities OÜ	1,3	0,1
Tallinna Lennujaam AS	1,4	0,9

Transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimist oli hoonestusõigusega logistikaettevõtte, AS Eesti Raudtee maamaksu ja hoonestusõiguse tasu suhe lühiajalistesse kohustustesse umbes 2,6%, see tähendab 2,5% kasutustasu suhe ja 0,1% maamaks (Eesti Raudtee AS, 2021). Tabeli 4 põhjal võib järeldada, et 2021. aastal transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral maamaks suhestus keskmiselt 0,6% ulatuses logistikasektori ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ning 0,4% ulatuses müügitulusse. 2021. aastal transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimis suhestus maamaksu summa kõige enam AS-i Tallinna Lennujaama lühiajalistesse kohustustesse ja müügitulusse. Transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimis suhestus maamaksu summa kõige vähem kõige vähem Ekspress – Auto L OÜ lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse.

Magistritöö autor käsitleb alljärgnevalt ettevõtteid, mille katastriüksuste sihtotstarbeks on muu maa. Registrite ja Infosüsteemide Keskuse ning Maa–ameti andmete kohaselt oli 2021. aasta I kvartalis 830 logistikasektori ettevõtet ning 2857 katastriüksust, mille sihtotstarbeks oli muu maa. Töö 2 lisas on välja toodud muu maa sihtotstarbega

ettevõtete valimi järgmised andmed: muu sihtotstarbega maade arv, nende pindala, ettevõtete kogu pindala ja muu sihtotstarbega maade osakaal kogu pindalast. 2021. aastal oli muu maa sihtotstarbega logistikasektori ettevõtete maamaksu summa umbes 5,6 miljonit eurot, moodustades 9,5% kogu Eesti maamaksust. Tabelis 5 on kajastatud muu maa ettevõtete valimi maamaksu suhe lühiajalistesse kohustustesse ja müügitulusse AS-i Creditinfo Eesti 2021. aasta aruannete alusel, tabeli tulemused on reastatud maamaksu lühiajaliste kohustuste osakaalu järgi.

Tabel 5. Muu maa sihtotstarbega ettevõtete valimi maamaksu suhe lühiajalistesse kohustustesse ja müügitulusse (AS-i Creditinfo Eesti 2021. aasta aruannete alusel)

Logistikaettevõtte nimi	Maamaksu suhe lühiajalistesse kohustustesse (%)	Maamaksu suhe müügitulusse (%)
Janvemar AS	0,1	0,1
Sumros Grupp AS	0,1	0,04
Tubren OÜ	0,1	0,01
Saarte Liinid	0,2	0,1
Nord Terminals AS	0,2	0,03
Portage Veod OÜ	0,2	0,1
Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon	0,3	0,3
AS Tallinna Linnatransport	0,3	1,7
Collade OÜ	0,3	0,04
Sillamäe Sadam AS	0,5	0,2
Netsest OÜ	0,5	0,2
Kunda Sadam AS	0,6	0,2
Direct Consulting AS	1,0	0,1
Hansator Trans OÜ	1,3	0,2
Prenton OÜ	1,4	0,1
SR Veod OÜ	1,4	0,2
AS Liwathon E.O.S.	1,5	0,6
Paldiski Sadamate AS	1,7	0,4
Bismarck Logistika OÜ	1,7	0,2
Melli Auto OÜ	2,1	0,3
Swenor Express OÜ	2,7	1,7
Otimardi AS	3,7	1,0
Puhu Grupp OÜ	5,0	1,8
HHLA TK Estonia AS	13,8	1,7
ERAA Service OÜ	14,7	4,5
Arelo OÜ	21,2	1,2

Tabeli 5 põhjal saab järeldada, et 2021. aastal sõltus muu maa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral maamaks keskmiselt 2,9% ulatuses lühiajalistesse kohustustesse ning keskmiselt 0,7% ulatuses müügitulusse. 2021. aastal muu maa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral maamaksu summa suhe kõige rohkem Arelo OÜ

lühiajalistesse kohustustesse ning ERAA Service OÜ müügitulusse. Muu maa sihtotstarbega valimi korral maamaks suhe on kõige vähem Janvemar AS-i lühiajalistesse kohustustesse ning Tubren OÜ müügitulusse.

Maksu- ja Tolliamet, Registrate ja Infosüsteemide Keskuse, Maa-ameti, 2021. aasta maksumäärade ning kehtiva maareformi käigus riigimaale hoonestusõiguse seadmise ja selle käigus maa erastamise korra alusel oli 2021. aastal transpordimaa sihtotstarbega hõivatud ettevõtete maamaks 0,7 miljonit eurot ning muu sihtotstarbega hõivatud ettevõtete maamaks kokku 5,8 miljonit eurot. AS-i Creditinfo Eesti 2021. aasta aruannete alusel selgus, et muu sihtotstarbega maa ettevõtete valimi korral maamaks suhe on rohkem lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse kui transpordimaa sihtotstarbega valimi ettevõtete korral.

### **3.3 Logistikasektori ettevõtete 2024. aasta prognoositav maamaks**

Selles alapeatükis prognoosib magistritöö autor Eesti logistikasektori ettevõtete 2024. aasta maamaksu ning suhet finantsnäitajatele. Töö autor valis 2024. aasta logistikasektori ettevõtteid 2023. aasta I kvartali järgi. 2024. aasta maamaksu prognoosimine oli eelduslik ning teadaolevate andmete alusel ning seda magistritöö autor on maininud ka töö kitsendusemas (peatükk 2.5). Magistritöö autor arvutas viie andmeallika alusel logistikasektori ettevõtete 2024. aasta prognoositavat maamaksu, kuid iga ettevõtte põhiselt maamaksu andmeid ei kajastata. Esmalt käsitleb autor transpordimaa sihtotstarbega hõivatud ettevõtete valimi 2024. aasta prognoositavat maamaksu ning selle suhet lühiajalistesse kohustustesse ja müügitulusse, seejärel muu sihtotstarbega maade hõivatud ettevõtete valimi 2024. aasta prognoositavat maamaksu ning selle suhet lühiajalistesse kohustustesse ja müügitulusse.

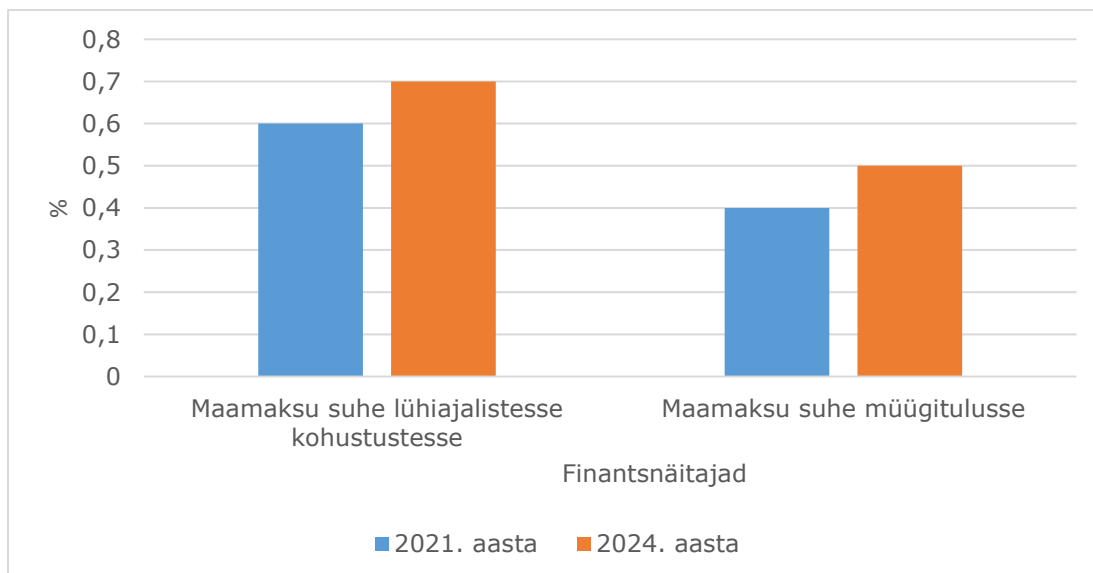
Transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi prognoositav maamaks 2024. aastal oleks 0,8 miljonit eurot (koos 10% või 5-eurose kaitsemehhanismiga) ning 0,9 miljonit eurot (ilma kaitsemehhanismita). Tabelis 7 on kajastatud transpordimaa ettevõtete valimi maamaksu suhet lühiajalistesse kohustustesse ja müügitulusse AS-i Creditinfo Eesti 2021. aasta aruannete alusel, tabelis 7 on reastatud tulemused lühiajaliste kohustuste osakaalu järgi. Autori hinnangul 2024. aasta prognoositav maamaks võib suurendada transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral enim MTF Multimodal Transport Facilities OÜ suhet lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse. Töö autori hinnangul 2024. aasta prognoositav maamaks suurendaks transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral vähim Ekspress –Auto L OÜ suhet lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse.



Tabel 6. Transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi 2024. aasta prognoositava maamaksu suhe ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ja müügitulusse (2021. aasta aruannete alusel)

Logistikaettevõtte nimi	2024. aasta prognoositava maamaksu suhe lühiajalistesse kohustustesse (%)	2024. aasta prognoositava maamaksu suhe müügitulusse (%)
Ekspress –Auto L OÜ	0,03	0,01
Lennuliiklusteeninduse AS	0,04	0,01
Eesti Raudtee AS	0,2	0,08
Neeme Marina OÜ	0,3	2,5
Saare Gaas OÜ	0,6	0,03
Edelaraudtee AS	1,0	0,4
Maardu Raudtee AS	1,0	0,1
Tallinna Lennujaam AS	1,5	1,0
MTF Multimodal Transport Facilities OÜ	1,5	0,1

Tabeli 7 põhjal selgus, et 2024. aasta prognoositav maamaks suhestuks transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral keskmiselt 0,7% ulatuses lühiajalistesse kohustustesse ning 0,5% ulatuses müügitulusse. 2024. aasta prognoositav maamaks suurendaks transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral maamaksu suhet keskmiselt 16,6%-ni lühiajalistesse kohustustesse ning 25%-ni müügitulusse võrreldes 2021. aastaga (vt joonis 7).



Joonis 7. Transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi 2021. aasta maamaksu ja 2024. aasta prognoositava maamaksu suhe lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse (2021. aasta aruannete alusel)

Töö autor käsitleb alljärgnevalt logistikaettevõtteid, mille katastriüksuste sihtotstarbeks on muu maa. Muu maa sihtotstarbega ettevõtete valimi prognoositav 2024. aasta maamaks oleks 6,1 miljonit eurot (koos 10% või 5-eurose kaitsemehhanismiga) ning 7,3 miljonit eurot (ilma kaitsemehhanismita). Tabelis 8 on kajastatud muu maa sihtotstarbega ettevõtete valimi prognoositava 2024. aasta maamaksu suhe lühiajalistesse kohustustesse ja müügitulusse AS-i Creditinfo Eesti 2021. aasta aruannete alusel, tulemused on reastatud lühiajaliste kohustuste osakaalu järgi. Autori hinnangul 2024. aasta prognoositav maamaks võib muu sihtotstarbega maade ettevõtete valimist enim muuta ERAA Service OÜ suhet lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse. Töö autori hinnangul 2024. aasta prognoositav maamaks suurendaks muu sihtotstarbega ettevõtete valimist vähim Janvemar AS-i maamaksu suhet lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse.

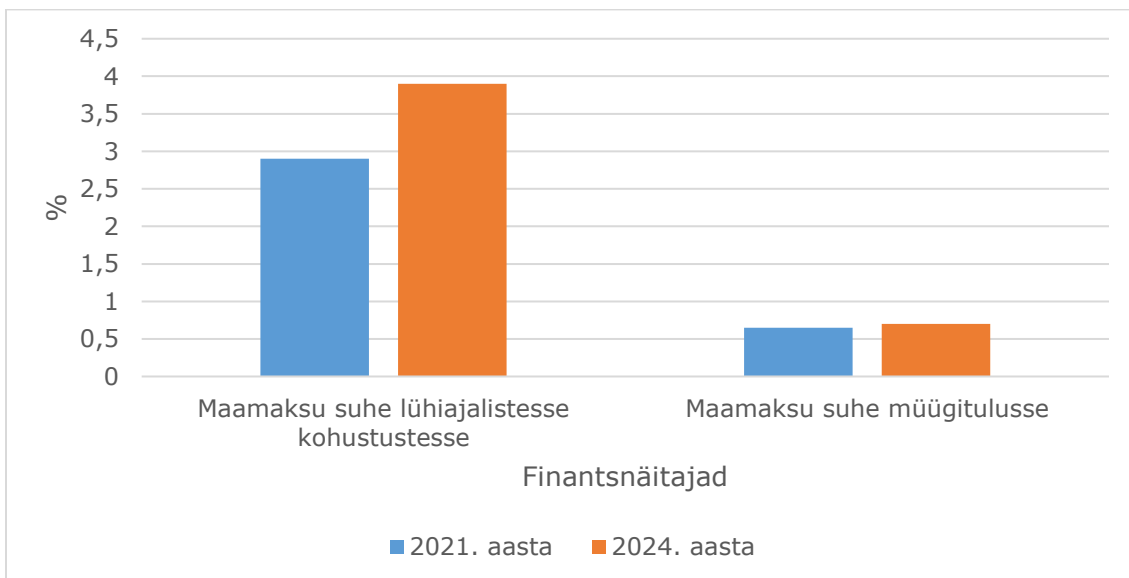
Tabel 7. Muu maa sihtotstarbega ettevõtete valimi prognoositava 2024. aasta maamaksu suhe ettevõtte kohustustesse ja müügitulusse (2021. aasta aruannete alusel)

Logistikaettevõtte nimi	2024. aasta prognoositava maamaksu suhe lühiajalistesse kohustustesse (%)	2024. aasta prognoositava maamaksu suhe müügitulusse (%)
Janvemar AS	0,10	0,10
Sumros Grupp AS	0,10	0,04
Tubren OÜ	0,10	0,02
Saarte Liinid AS	0,20	0,10
Nord Terminals AS	0,30	0,04
Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon	0,30	0,30
AS Tallinna Linnatransport	0,30	1,80
Collade OÜ	0,30	0,10
Portage Veod OÜ	0,30	0,10
Sillamäe Sadam AS	0,50	0,20
Kunda Sadam AS	0,60	0,20
Netsest OÜ	0,60	0,20
Hansator Trans OÜ	1,40	0,20
Prenton OÜ	1,50	0,10
Direct Consulting AS	1,50	0,20
SR Veod OÜ	1,60	0,30
AS Liwathon E.O.S.	1,70	0,60
Paldiski Sadamate AS	1,90	0,40
Bismarck Logistika OÜ	2,10	0,20
Melli Auto OÜ	2,40	0,30
Swenor Express OÜ	3,00	1,90

Tabel 7 järg

Logistikaettevõtte nimi	2024. aasta prognoositava maamaksu suhe lühiajalistesse kohustustesse (%)	2024. aasta prognoositava maamaksu suhe müügitulusse (%)
Otimardi AS	4,20	1,10
Puhu Grupp OÜ	5,60	2,00
HHLA TK Estonia AS	15,20	1,90
Eraa Service OÜ	16,20	5,00
Arelo OÜ	23,60	1,30

Tabeli 8 põhjal selgus, et muu maa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral suhestuks 2024. aasta prognoositav maamaks keskmiselt 3,9% ulatuses logistikasektori ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ning 0,7% ulatuses müügitulusse.



Joonis 8. Muu maa sihtotstarbega ettevõtete valimi 2021. aasta maamaksu ja 2024. aasta prognoositava maamaksu suhe lühiajalistesse kohustustesse ning müügitulusse (2021. aasta aruannete alusel)

2024. aasta prognoositav maamaks suurendaks muu maa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral maamaksu suhet keskmiselt 24,3-ni% lühiajalistesse kohustustesse ning 7%-ni müügitulusse võrreldes 2021. aastaga (vt joonis 8). Kokkuvõtteks, Eesti logistikasektori 2024. aasta prognoositav maamaks oleks 6,8 miljonit eurot (koos kaitsemehhanismiga) ja ilma 8,3 miljonit eurot (ilma kaitsemehhanismita).

### 3.4 Logistikasektori ettevõtete esindajate hinnangud maamaksu muudatustele

Magistritöö eesmärgi täitmiseks ei piisanud ainult kvantitatiivsest uurimisest, mistõttu tegi töö autor logistikasektori ettevõtete esindajatega intervjuud. Intervjuuküsimusi oli kuus ning iga küsimus oli klasterdatud kategooriaks, seega on ka kuus kategooriat. Esimese kategooria moodustasid vastaja andmed (ametinimetus ja tööstaaž ametikohal), mis on esitatud tabelis 3. Teise kategooria moodustasid teadmised maamaksust, maakasutust mõjutavad tegurid, maamaksu muudatuste mõju ettevõttele ning müügitulule, mis on esitatud kategooriate ja koodide kujul tabelis 6.

Tabel 8. Intervjuude vastused

Kategooriad ja intervjuude küsimused	Koodid	Vastajate arv
Teadmised maamaksust 1. Millised on Teie teadmised Eestis kehtestatud maamaksu korraldusest?	„päris head“	1
	„head“	2
	„vähesed“	1
	„keskmised“	2
	„ei ole detailsed“	2
	„ei tea midagi“	2
Maakasutust mõjutavad tegurid 2. Millised on Teie arvates logistikaettevõtte maakasutust mõjutavad tegurid? Palun selgitage, miks neid tegureid nimetasite?	„raudteetaristu vajadus“	2
	„asukoht“	2
	„maa hind“	2
	„kliendid“	2
	„investeering“	1
	„maa olemasolu“	1
Maamaksu muudatuste mõju ettevõttele 3. Milline on Teie arvates maamaksu muudatuste mõju Teie ettevõttele?	„oluline“	2
	„keskmiselt oluline“	2
	„vähe oluline“	2
	„kulude suurenemine“	3
	„ei tea“	1
Maamaksu muudatuste mõju ettevõtte müügitulule 4. Milline on Teie arvates maamaksu muudatuste mõju Teie ettevõtte müügitulule?	„oluline“	3
	„suur“	2
	„keskmine“	2
	„väike“	1
	„pole oluline“	1
	„ei tea“	1

Intervjuude vastustest selgus, et seitse vastajat pidasid enda teadmisi maamaksu teemal heaks või keskmiseks või mitte detailseks (vt tabel 8). Üks intervjuueeritav hindas enda teadmisi Eestis kehtestatud maamaksu korraldusest järgmiselt: suhteliselt triviaalsed, detaile ei tea, kui detaile on vaja teada, siis uurin need välja (intervjuu 1). Kolmest intervjuust (intervjuud 4, 5 ja 6) selgus, et ettevõtte esindajad on kuulnud maade korralisest hindamisest, kuid täpsemini polnud intervjuueeritavad maamaksu muudatustest (sh hoonestusõiguse korral kasutustasumäära muutusest) teadlikud. Kaks vastajat pidas enda teadmisi Eestis kehtestatud maamaksu korraldusest päris heaks ning kaks vastajat ei tea Eestis kehtestatud maamaksu

korraldusest midagi (vt tabel 8). Ühe logistikasektori esindaja kommenteeris pärast intervjuu „tänu intervjuule sain maamaksu teemal palju targemaks“ (intervjuu 9).

Intervjueeritavate arvates mõjutavad logistikasektori maakasutust enim maa olemasolu, asukoht, kliendid ja raudteetaristu vajadus (vt tabel 8). Viimast tegurit mainisid kahe logistikaettevõtte esindajad (intervjuud 1 ja 3). Üks intervjueeritav selgitas, et ettevõttel ei ole erilist võimalust maakasutust reguleerida, kuna kogu taristu alune maa kuulub riigile ja maakasutus toimub hoonestusõiguse lepingute alusel ning samuti on minimaalne ettevõtte vajadus maakasutust muuta (intervjuu 3). Ühe ettevõtte esindaja nimetas maakasutust mõjutavaks teguriks investeerimist, selgitades, et ettevõtte omandis olev maa on suuresti soetatud investeringu eesmärgil (intervjuu 8).

Intervjuudest selgus, et kolm vastajat mainisid, et maamaksu muudatuste mõju tõttu ettevõtte kulud suurenevad (vt tabel 8). Maa väärtuse hindamisel muutuvad alates 2024. aastast ka hoonestusõiguse alusel maakasutustasud, kasutustasude muutust nimetasid ka kolm intervjueeritavat (intervjuud 4, 5 ja 8). Vastajad nimetasid maa renditasu, kontori ja laopindade üüri kallinemist (intervjuud 4 ja 7). Teiseks toovad intervjueeritavad välja, et maamaksu muudatustel on oluline mõju ettevõttele. Seda saab vastuste põhjal jagada kolmeks: oluline, keskmiselt oluline ja vähe oluline (vt tabel 8). Ühest intervjuust selgus, et maamaks ja selle kulu ettevõttele on kaudne. Samas selgitas üks vastaja, et maamaksu muudatuste mõju toob „ettevõttele kaasa raudteeinfrastruktuuri kasutustasude tõusu, mille omakorda maksavad kinni raudteekasutajad“ (intervjuu 3). Üks intervjueeritav mainis, et „maamaksu tõus nii meie ettevõttele, logistikasektorile ja majandusele üldiselt tundub marginaalse tähendusega“ (intervjuu 9).

Logistikasektori ettevõtete esindajatest arvasid kolm intervjueeritavat, et maamaksu muudatused suhestuvad oluliselt ettevõtte müügitulusse (vt tabel 8). Ühest intervjuust selgus: „kuna raudteeinfrastruktuuri kasutustasude tariifidesse (müügitulusse) arvestatakse taristumajandamisega seotud- kulud täies ulatuses sisse, siis mingi tegevuskulu komponendi suurenemine suurendab ka ettevõtte müügitulu“ (intervjuu 3). Samas ei osanud üks vastaja hinnata maamaksu muudatuste mõju ettevõtte müügitulule, ta lisis, „hetkel ei oska hinnata, võib-olla tulevikus muudame midagi võib-olla tõstame teenuse hinda“ (intervjuu 6).

### 3.5 Järeldused

Maa väärtus sõltub hinnast, asukohast ja sihtotstarbest. Järeldust kinnitasid nii töö teooria kui ka varasemad uuringud, et logistikasektori maakasutust mõjutavad enim maa hind, asukoht, transpordiühenduste olemasolu ning kohaliku omavalitsuse või riigi kehtestatud õiguslik keskkond (lk 10–16). Töö kvantitatiivsest analüüsist selgus, et logistikasektori ettevõtete esindajad hindavad enim maakasutust mõjutavateks teguriteks maa hinda, asukohta ning vajadust taristu järele (vt tabel 8). Järeldust kinnitab ka töö kvantitatiivne analüüs, milles selgus, 2022. aasta maa korralise hindamisega transpordimaa sihtotstarbega maa väärtus tõusis 3,1 korda ning muu sihtotstarbega maa väärtus tõusis 3,3 korda (vt joonis 4). Lisaks selgus kvantitatiivsest analüüsist, et 2022. aasta maa korralise hindamise tulemusena tõusis maa hind kõige enam Kihnu vallas umbes 49 korda, kõige vähe Maardu linnas (vt joonis 5).

Maa väärtus ja sihtotstarve suhestuvad ettevõtte finantsnäitajatele. Töö kvantitatiivsest analüüsist selgus, et 2021. aastal suhestus maamaks transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral keskmiselt 0,6% ulatuses logistikasektori ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ning umbes 0,4% ulatuses ettevõtete müügituluse ning muu maa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral keskmiselt 2,9% ulatuses ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ja umbes 0,7% ulatuses müügituluse. Järeldust kinnitab ka kvantitatiivne analüüs, sest 2024. aasta prognoositav maamaks suurendaks transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral maamaksu suhet keskmiselt 16,6%-ni lühiajalistesse kohustustesse ning 25%-ni müügituluse võrreldes 2021. aastaga. 2024. aasta prognoositav maamaks suurendaks muu maa sihtotstarbega logistikasektori ettevõtete valimi korral maamaksu suhet keskmiselt 34,3%-ni lühiajalistesse kohustustesse ning 7%-ni müügituluse võrreldes 2021. aastaga. Autor järeldab, mida suurem oli 2001. aastal maamaksu suhe ettevõtte lühiajalistesse kohustustesse ja müügituluse, seda suurem on see ka 2024. aastal.

Maa väärtuse tõusuga võivad tõusta logistikasektori ettevõtete väljundhinnad. Teoreetilistest allikatest selgus, et logistikasektori ettevõtete maakasutuse kõige olulisemaks mõjuteguriks on maa hind ning see moodustab suure osas ettevõtte tootmiskuludest. Töö kvalitatiivsest analüüsist selgust, et logistikaettevõtete esindajate arvamuse järgi plaanivad nad toodete või teenuste hindu tõsta, kui maa väärtus kallineb. Lisaks logistikasektori ettevõtete esindajate arvamustest selgus, et maamaksu muudatused mõjutavad oluliselt ettevõtteid ning nende müügitulu. Mõned vastajad mainisid, et maamaksu muudatused mõjutavad tervet ühiskonda.

### **3.6 Ettepanekud**

Magistritöö autor esitab kolm ettepanekut, mis tulenevad töö järeldustest, kvantitatiivsest ja ka kvantitatiivsest analüüsist.

#### **1. Maa pideva korralise hindamisega jätkamine**

Maamaks põhineb maa hindamise tulemusel määratud maa maksustamishinnal. Sellest, et logistikasektori maa väärtus oleks õiglane ja sõltuks asukohast ning sihtotstarbest, et maa väärtust ajakohastada, peab maa hindamine olema pidev. Seda ettepanekut toetavad ka teoreetilises osas Wenneri eelnevalt koostatud uuring (lk 19), milles Wenner toob välja, et Eesti maamaksu miinuseks on, et 2001. aasta maksustamishind kehtis mitu aastat. Töö kvantitatiivsest analüüsist selgus, et Eesti logistikasektori maa väärtus on tõusnud keskmiselt kolm korda võrreldes 2001. aastaga. Selleks, et logistikasektori ettevõtetele, kohalikel omavalitsustel ning Eesti riigil oleks võimalik maamaksu ning selle mõju prognoosida, peab maa väärtuse hindamine olema pidev.

#### **2. Kaitsemehhanismi rakendamise jätkamine**

Kõrge maa hind mõjutab nii logistikasektorit kui ka nende tarneahelaid terviklikult. Mõistlik maa hind soodustab logistikasektori ettevõtete jätkusuutlikku arengut ning maaressursi optimaalset kasutamist (töö lk 13). Magistritöö kvantitatiivsest analüüsist selgus, et Eesti logistikaettevõtete maa väärtus on 21 aastaga tõusnud keskmiselt kolm korda, et ettevõtete jaoks maamaks ei tõuseks keskmiselt kolm korda, on positiivseks leevendusmeetmeks loodud kaitsemehhanism. See võimaldab maksumaksjatel, sealhulgas logistikasektori ettevõtetele paremini kohanduda muutunud maa väärtusega. Transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi 2024. aasta prognoositav maamaks oleks 0,8 miljonit eurot (10% või 5-eurose kaitsemehhanismiga) ning muu maa sihtotstarbega ettevõtete valimi prognoositav maamaks oleks 6,1 miljonit eurot (10% või 5-eurose kaitsemehhanismiga). Kui 10% või 5-euroset kaitsemehhanismi ei rakendata, siis transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi maamaks oleks 0,9 miljonit eurot ning muu maa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral 7,3 miljonit eurot. Lisaks töö kvantitatiivsest analüüsist selgus, et 2024. aasta prognoositava maamaksu tõttu suureneb maamaksu suhe ettevõtete müügitulusse ning kohustustesse (joonised 7 ja 8). Töö üheks järelduseks on ka, et maa väärtus ja sihtotstarbel on mõju ettevõttele ning finantsnäitajatele. Lisaks magistritöö kvalitatiivsest analüüsist selgus, et maa väärtuse tõusuga on tõusnud maamaks, mille tulemusel logistikasektori ettevõtted eelduslikult tõstavad kaupade ja teenuste hindu.

### **3. Lisada riigi eelarvesse ning eelarvestrateegiasse taristuettevõtete toetamine**

Kui maa väärtus kui maamaksu maksustamisalus muutub, siis on mõju ka ettevõtete finantsnäitajatele. Töö kvantitatiivse analüüsist selgus, et 2021. aastal suhestus maamaks transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral keskmiselt 0,6% ulatuses logistikasektori ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ning umbes 0,4% ulatuses ettevõtete müügitulusse ning muu maa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral keskmiselt 2,9% ulatuses ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ja umbes 0,7% ulatuses müügitulusse. Maa korraline hindamine ning sellega seonduv maa väärtuse muutus mõjutab otseselt hoonestusõiguse ja kasutusvalduse lepinguid, kuna maa kasutustasud on seotud maa maksustamishinnaga. Töö teoriast selgus, et kõrge maa hinna tõttu ei saa mikro- ja väikeettevõtted maad kui ressursi omada, vaid rendivad maad allhankena. Magistritöö kvantitatiivsest ja kvalitatiivsest osast selgus, et hoonestusõiguse aastatasud suurenevad isegi siis, kui nende määrasid on alandatud. Töö kvantitatiivsest osast selgus, et logistikaettevõtted, kes omavad maad hoonestusõigusega, neil suurenevad nii maamaksu summa kui ka maa kasutustasud. Selle tulemusena on taristuettevõtetel suur maamaksu koormus. Rahandusministeerium võiks riigieelarve tegemisel arvestada, et maamaksu muudatuste või prognoositavate muudatuste tulemusena kompenseeritakse taristuettevõtete maamaksu koormust ning lisada nende toetamine riigi eelarvestrateegiasse.



## KOKKUVÖTE

Eesti on ainuke riik Euroopas, kus alates 1993. aastast on varamaksu baasi aluseks olnud ainult maatüki väärtus, arvestamata ehitisteta ja metsata. Töö uurimisprobleem püstitati järgmiselt: ei ole teada, milline on maamaksu muudatuste, eelkõige maamaksu tõusu mõju logistikasektori ettevõtetele. Töö eesmärgiks oli välja selgitada maamaksu muudatuste mõju Eesti logistikasektori ettevõtetele. Magistritöö eesmärgi saavutamiseks seadis töö autor seitse uurimisküsimust ning kümme –ülesannet. Töö eesmärgi täitmiseks tehti empiiriline uuring, mille uurimisstrateegia oli kombineeritud, mille raames kasutati kvantitatiivseid ja kvalitatiivseid meetodeid. Töö eesmärgi täitmiseks ei piisanud ainult kvantitatiivsest analüüsist, sest see ei võimaldanud probleemi terviklikult käsitleda, mistõttu kogus autor ka kvalitatiivseid andmeid.

Magistritöö teoreetilistest allikatest ning varasematest uuringutest selgus, et maa hinna ja logistikasektori asukoha vahel on seos. Töö kvantitatiivne osa kinnitas väidet, et logistikasektori maakasutust mõjutavad enim maa hind, olemasolu, asukoht, kliendid, ning raudteetaristu vajadus. Lisaks selgus töö kvalitatiivsest analüüsist, et maa väärtuse tõusuga võivad logistikasektori ettevõtete toodete ja teenuste hinnad tõusta. Samuti arvasid logistikasektori ettevõtete esindajad, et maamaksu muudatused mõjutavad ühiskonda tervikuna.

Töö kvantitatiivsest analüüsist selgus, et 2022. aastal olid Eesti logistikaettevõtete katastriüksused pindalade järgi enim transpordimaa sihtotstarbega. Magistritöö kvantitatiivse uuringu raames selgus, et 2022. aasta maa korralise hindamisega tõusis Eesti logistikasektori ettevõtete maa väärtus keskmiselt 3 korda võrreldes 2001. aastaga. Maa väärtus transpordimaa sihtotstarbe lõikes on tõusnud 3,1 korda ning muu sihtotstarbe maa korral tõusnud 3,3 korda. 2021. aastal oli Eesti logistikasektori ettevõtete maamaks kokku 6,5 miljonit eurot. 2021. aastal transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral maamaks suhestus keskmiselt 0,6% ulatuses logistikasektori ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ning 0,4% ulatuses müügitulusse ning muu maa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral maamaks suhestus keskmiselt 2,9% ulatuses lühiajalistesse kohustustesse ning keskmiselt 0,7% ulatuses müügitulusse.

2024. aasta prognoositav logistikasektori ettevõtete maamaks oleks 6,8 miljonit eurot (10% või 5-eurose kaitsemehhanismiga) ja 8,3 miljonit eurot (kaitsemehhanismita). 2024. aasta prognoositav maamaks suhestuks transpordimaa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral keskmiselt 0,7% ulatuses lühiajalistesse kohustustesse ning 0,5% ulatuses

müügituluse ning muu maa sihtotstarbega ettevõtete valimi korral suhestuks 2024. aasta prognoositav maamaks keskmiselt 3,9% ulatuses logistikasektori ettevõtete lühiajalistesse kohustustesse ning 0,7% ulatuses müügituluse.

Töö kvantitatiivse ja kvalitatiivse analüüsi tulemusel põhjal tehti kolm järeldust: maa väärtus sõltub hinnast, asukohast ja sihtotstarbest; maa väärtus ja sihtotstarve suhestuvad ettevõtte finantsnäitajatele ning maa väärtuse tõusuga võivad tõusta logistikasektori ettevõtete väljundhinnad. Magistritöö tulemusel selgus, et maa väärtuse muutuse muutusega on mõju Eesti logistikasektori ettevõtetele.

Töö autor esitab järelduste põhjal kolm ettepanekut, mida toetavad nii töö teooria ja kvalitatiivne kui ka kvalitatiivne analüüs:

1. Jätkata pideva maa korralise hindamisega.
2. Jätkata kaitsemehhanismi ehk tõusu piirmäära rakendamist.
3. Lisada riigi eelarvesse ning eelarvestrateegiasse taristuettevõtete toetamine.

Autor loodab, et magistritöös tehtud maamaksu muudatuste ettepanekutega arvestavad Eesti logistikasektor, Rahandusministeerium, Maksu- ja Tolliamet, kohalikud omavalitsused ning muud seotud osapooled. Samuti võiks magistritööd edasi arendada. Töö autor pakub välja, et uurida võiks ka maamaksu muudatuste mõju Eesti teistele majandussektoritele ning võrrelda tulemusi logistikasektoriga.

## SUMMARY

Estonia is the only country in Europe where, since 1993, the property tax base is based only on the value of the plot of land, without buildings and forest. The research problem of this work was maintained as follows: it is not known what the impact of changes in the land tax, especially the increase in the land tax, will be on companies in the logistics sector. The aim of the Master's thesis was to find out the impact of the land tax changes on companies in the Estonian logistics sector. To achieve the goal of the work, the author of the master's thesis set seven research questions and ten research tasks. In order to fulfill the purpose of the work, an empirical study was conducted, the research strategy of which was combined, in which quantitative and qualitative methods were used. To fulfill the goal of the Master's thesis, only a quantitative analysis of the study was not enough, therefore the author of the thesis also collected qualitative data.

From the theoretical sources of the Master's thesis and previous studies, it became clear that there is a connection between the price of land and the location of the logistics sector, and there is also a connection between the location and the existence of a transport connection. The quantitative part of the work confirmed the statement that land use in the logistics sector is most influenced by the location of the land, the customers, the availability of land and the need for railway infrastructure. In addition, the qualitative analysis of the work revealed that due to the change in the value of land as a basis for taxation of land tax, the prices of products and services in the logistics sector will increase, as well as the representatives of the logistics sector thought that the change in land tax will affect society as a whole.

The quantitative analysis of the work revealed that in 2022, the cadastral units of Estonian logistics companies by area were the most targeted land by destination. As part of a quantitative study, it was revealed that with the regular assessment of land in 2022, the value of the land of companies in the Estonian logistics sector increased by an average of 3 times compared to 2001. The companies in the logistics sector most affected by the land tax in 2021 in terms of the purpose of other land, if the land tax amount, then the share of the land tax relate from the company's short-term liabilities and sales revenue. The value of land in terms of the purpose of transport land has increased 3.1 times, and the value of land for other purposes has increased 3.3 times.

In 2021, the land tax of Estonian logistics sector companies totaled 6.5 million euros. In 2021, in the case of a sample of companies with the purpose of transport land, the land tax was related to 0.6% of the short-term liabilities and 0,4% and in the case of a

sample of companies with the purpose of other land the land tax was related to 2.9% of the short-term liabilities and 0.7% of sales revenue.

In 2024, the total land tax of the Estonian logistics sector was 6.8 million euros (without 10% or 5 euros protective mechanism) and the land tax of the logistics sector in 2024 was 8,3 million euros (without 10% or 5 euros protective mechanism). The estimated land tax for 2024 for the sample of companies with the purpose of transport land, the land tax was related to 0.7% of the short-term liabilities and 0.5% of sales revenue, and in the case of a sample of companies with the purpose of other land the land tax was related to 3,9% of the short-term liabilities and 0.7% of sales revenue.

The results of the quantitative and qualitative analysis of the quality of the work three conclusions that the value of the land depends on the price, location and intended purpose, the impact of the value and intended value the company and financial indicators, as well as the change in land value can also be the output prices. The results of this Master's thesis revealed that the results of the changes in land value are an impact on the land tax, which has an impact on the Estonian logistics sector.

The author of the paper presents three proposals based on the conclusions of the master's thesis, which are edited by the theory of the work, qualitative and qualitative analysis.

1. Continue regular land assessment.
2. Continue the implementation of the protection mechanism, i.e. the increase limit.
3. Consider supporting infrastructure companies in the state budget and state budget strategy.

The author hopes that the proposals of this Master's thesis will be taken into account by the Estonian logistics sector at the Ministry of Finance, the Tax and Customs Board, local governments and related parties with land tax changes. This Master's thesis could be further developed. The author of the paper suggests that the effect of land tax changes could also be studied with other sectors of Estonia and the comparable logistics sector.

## KASUTATUD KIRJANDUSE LOETELU

Acheampong, R. A., & Silva, E. A. (2015). Land use–transport interaction modeling: A review of the literature and future research directions. *Journal of Transport and Land Use*, 3 (2015), 11–38.

Aljohani, K., & Thompson, R. G. (2016). Impacts of logistics sprawl on the urban environment and logistics: Taxonomy and review of literature. *Journal of Transport Geography*, 57(2016), 255–263.

Allen, J., Browne, M., & Cherrett, T. (2012). Investigating relationships between road freight transport, facility location, logistics management and urban form. *Journal of Transport Geography*, 24(2012), 45–57.

Arelo OÜ. (2021). 2021 a. Aastaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne). <https://www.e-krediidiinfo.ee/10371080-ARELO%20O%C3%9C> [Kasutatud 01.05.2023].

Arenguseire Keskus (2021, oktoober). Varamaksud Eestis ja Euroopa riikides. [https://arenguseire.ee/wp-content/uploads/2021/10/2021\\_maksud\\_varamaksud\\_luhiraport.pdf](https://arenguseire.ee/wp-content/uploads/2021/10/2021_maksud_varamaksud_luhiraport.pdf)

AS Liwathon E.O.S. (2021). 2021 aastaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne). <https://www.e-krediidiinfo.ee/10715645-LIWATHON%20E.O.S.%20AS> [Kasutatud 01.05.2023].

AS Tallinna Lennujaam AS. (2021). 2021 aastaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne). <https://www.e-krediidiinfo.ee/10349560-Aktsiaselts%20Tallinna%20Lennujaam> [Kasutatud 01.05.2023].

AS Tallinna Linnatransport AS. (2021). 2021 aastaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne). <https://www.e-krediidiinfo.ee/10312960-> [Kasutatud 01.05.2023].

Bahl, R.W., & Vazquez, J. M. (2008). The Property Tax in Developing Countries: Current Practice and Prospects. *Georgia State University*.

Bismarck Logistika OÜ. (2021). 2021 aastaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne). <https://www.e-krediidiinfo.ee/11408158-BISMARCK%20LOGISTIKA%20O%C3%9C> [Kasutatud 01.05.2023].

Bowen, J. T. (2008). Moving places: the geography of warehousing in the US. *Journal of Transport Geography*, 16(2008) 379–387.

Centobelli, P., Cerchione, R., & Esposito, E. (2017) Developing the WH2 framework for environmental sustainability in logistics service providers: A taxonomy of green initiatives. *Journal of Cleaner Production*, 165(2017), 1063–1077.

Chapman, J. I., Cornia, C. C., Facer, R. L., & Walters, L. C. (2008). Alternative Financing Models for Transportation: A Case Study of Land Taxation in Utah. *Public Works Management & Policy Volume*, 13(3), 202–214.

Chen, W., Shen, Y., Wang, Y., & W, Q. (2018). How do industrial land price variations affect industrial diffusion? Evidence from a spatial analysis of China. *Land Use Policy*, 71(2018), 384–394.

Collade OÜ. (2021). 2021. aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne). <https://www.e-krediidiinfo.ee/10212884-COLLADE%200%C3%9C> [Kasutatud 01.05.2023].

Colsaet, A., Laurans, Y., & Levrel, H. (2018). What drives land take and urban land expansion? A systematic review. *Land Use Policy*, 79(2018), 339–349.

Dablanc, L., Ogilvie, S., & Goodchild, A. (2014). Differential Warehousing Development Patterns in Los Angeles, California, and Seattle, Washington. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2410(2014), 105–112.

Dablanc, L., & Rakotonarivo, D. (2010). The impacts of logistics sprawl: How does the location of parcel transport terminals affect the energy efficiency of goods' movements in Paris and what can we do about it? *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 2(2010) 6087–6096.

Direct Consulting AS. (2021). 2021. aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne). <https://www.e-krediidiinfo.ee/10575472-DIRECT%20CONSULTING%20AS> [Kasutatud 01.05.2023].

Economist. (2013). *Levying the land*. <https://www.economist.com/finance-and-economics/2013/06/29/levying-the-land>

Edelaraudtee AS. (2021). 2021. aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne). <https://www.e-krediidiinfo.ee/10786958-EDELARAUDTEE%20AS> [Kasutatud 01.05.2023].

Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon. (2021). 2021 a. Aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne). <https://www.e-krediidiinfo.ee/80013850-EESTI%20RAHVUSVAHELISTE%20AUTOVEDAJATE%20ASSOTSIATSIION> [Kasutatud 01.05.2023].

Eesti Raudtee AS. (2021). 2021. aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne). [https://www.e-krediidiinfo.ee/11575838-EESTI?gad=1&gclid=Cj0KCQjwu-KiBhCsARIsAPztUF0Ld6u09Wkz-RfFAU-LOD9vaKX3AfB1RsaLfkp7Ui9h3RJ5CZAAzkaAif9EALw\\_wcB](https://www.e-krediidiinfo.ee/11575838-EESTI?gad=1&gclid=Cj0KCQjwu-KiBhCsARIsAPztUF0Ld6u09Wkz-RfFAU-LOD9vaKX3AfB1RsaLfkp7Ui9h3RJ5CZAAzkaAif9EALw_wcB) [Kasutatud 01.05.2023].

Ekspress-Auto L OÜ. (2021). 2021. aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne). <https://www.e-krediidiinfo.ee/10227325-EKSPRESS-AUTO%20L%200%C3%9C> [Kasutatud 23.03.2023].

ERAA Service OÜ. (2021). 2021. aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne). <https://www.e-krediidiinfo.ee/10182203-ERAA%20SERVICE> [Kasutatud 01.05.2023].

European Commission. (2012, Oktoober). *Possible Reforms of Real Estate Taxation. Criteria for Successful Policies. EU Commission Occasional Papers*, [https://ec.europa.eu/economy\\_finance/publications/occasional\\_paper/2012/pdf/ocp119\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/economy_finance/publications/occasional_paper/2012/pdf/ocp119_en.pdf)

Fillnergi OÜ. (2021). *2021 a. aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*. <https://www.e-krediidiinfo.ee/12288271-FILLENERGI%20%C3%9C> [Kasutatud 23.03.2023].

Giuliano, G., & Kang, S. (2018). Spatial dynamics of the logistics industry: Evidence from California. *Journal of Transport Geography*, 66(2018), 248–258.

Gyourko, J., Shen, Y., Wu, J., & Zhang, R. (2022). Land finance in China: Analysis and review. *China Economic Review*, 76(2022), 1–25.

Hansator Trans OÜ. (2021). *2021 a. aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*. <https://www.e-krediidiinfo.ee/11622880-O%C3%9C%20HANSATOR%20TRANS> [Kasutatud 01.05.2023].

Hartmann, T., & Spit, T. (2015). Dilemmas of involvement in land management – Comparing an active (Dutch) and a passive (German) approach. *Land Use Policy*, 42(2015), 729–737.

He, M., Shen, J., Wu, X., & Luo, J. (2018). Logistics Space: A Literature Review from the Sustainability Perspective. *Sustainability*, 10(8)(2018), 1–24.

Heitz, A., Dablanc, L., Olsson, J., Sanchez-Diaz, I., & Woxenius, J. (2018). Spatial patterns of logistics facilities in Gothenburg, Sweden. *Journal of Transport Geography*, 88(202), 1–99.

Heitz, A., Launay, P., & Beziat, A. (2019). Heterogeneity of logistics facilities: an issue for a better understanding and planning of the location of logistics facilities. *European Transport Research Review*, 5 (2019), 1–20.

Heitz, A., Launay, P., & Beziat, A. (2017). Rethinking Data Collection on Logistics Facilities: New Approach for Determining the Number and Spatial Distribution of Warehouses and Terminals in Metropolitan Areas. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2609(2017), 67–76

Hirsjärvi, S., Remes, P., & Sajavaara, P. (2005). *Uuri ja kirjuta*. Medicina.

HHLA TK Estonia AS. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*. <https://www.e-krediidiinfo.ee/10189553-HHLA%20TK%20ESTONIA%20AS> [Kasutatud 01.05.2023].

Holl, A., & Mariotti, I. (2017). The Geography of Logistics Firm Location: The Role of Accessibility. *Networks and Spatial Economics*, 18(2018), 337–361.

Holz-Rau, C., & Scheiner, J. (2019). Land-use and transport planning – A field of complex cause-impact relationships. Thoughts on transport growth, greenhouse gas emissions and the built environment. *Transport Policy*, 74 (2019), 127–137.

Intervjueeritav 1, üleskirjutis, autori valduses.

Intervjueeritav 2, üleskirjutis, autori valduses.

Intervjueeritav 3, üleskirjutis, autori valduses.

Intervjueeritav 4, üleskirjutis, autori valduses.

Intervjueeritav 5, üleskirjutis, autori valduses.

Intervjueeritav 6, üleskirjutis, autori valduses.

Intervjueeritav 7, üleskirjutis, autori valduses.

Intervjueeritav 8, üleskirjutis, autori valduses.

Intervjueeritav 9, üleskirjutis, autori valduses.

Intervjueeritav 10, üleskirjutis, autori valduses.

Jakubicek, P., & Woudsma, C. (2011). Proximity, land, labor and planning? Logistics industry perspectives on facility location. *The International Journal of Transportation Research*, 3(2011), 161–173.

Janvemar AS. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*. <https://www.e-krediidiinfo.ee/10150433-JANVEMAR%20AS> [Kasutatud 01.05.2023].

Kawamura, K. (2001). Empirical Examination of Relationship Between Firm Location and Transportatio Facilities. *Transportation Research Record*, 1747 (2001),1–31.

Kunda Sadam AS. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*. <https://www.e-krediidiinfo.ee/14466191-KUNDA%20SADAM%20AS> [Kasutatud 01.05.2023].

Lan, S., Yang., C., & Huang., G. Q. (2017). Data analysis for metropolitan economic and logistics development. *Advanced Engineering Informatics*, (32)2017, 66–76.

Lennuliiklusteenindus AS. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*. <https://www.e-krediidiinfo.ee/10341618-Lennuliiklusteeninduse%20Aktiaselts> [Kasutatud 01.05.2023].

Li, Yu. (2007). Impact of modern logistics on industrial location choice and property markets. <https://dspace.mit.edu/handle/1721.1/42259>

Maa hindamise seadus. (2022). RT I, 10.03.2022, 29. <https://www.riigiteataja.ee/akt/110032022029>

Maakatastriseadus. (2023). RT I, 17.03.2023, 55. <https://www.riigiteataja.ee/akt/110032022031?leiaKehtiv>

Maamaksuseadus. (2023a). RRT I, 23.12.2020, 12. <https://www.riigiteataja.ee/akt/123122020012>

Maamaksuseadus. (2023b). RT I, 10.03.2022, 32. <https://www.riigiteataja.ee/akt/110032022032>



Maamaksuseadus. (2024). RT I, 10.03.2022, 33.  
<https://www.riigiteataja.ee/akt/110032022033>

Maardu Raudtee AS. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*.  
<https://www.e-krediidiinfo.ee/10049295-MAARDU%20RAUDTEE%20AKTSIASELTS>  
[Kasutatud 01.05.2023].

Maareformi käigus riigimaale hoonestusõiguse seadmise ja selle käigus maa erastamise kord. (2022). RT I, 09.11.2022, 16.  
<https://www.riigiteataja.ee/akt/109112022016?leiaKehtiv>

Maareformi käigus riigimaale hoonestusõiguse seadmise ja selle käigus maa erastamise kord. (2024). RT I, 09.11.2022, 17.  
<https://www.riigiteataja.ee/akt/109112022017>

McKinnon, A. (2009). The present and future land requirements of logistical activities. *Land Use Policy*, 265(2009), S293– S301.

Melli Auto OÜ. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*.  
<https://www.e-krediidiinfo.ee/11099645-OSA%C3%9CHING%20MELLI%20AUTO>  
[Kasutatud 01.05.2023].

MTF Multimodal Transport Facilities OÜ. (2021). *2021 a. Aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*.  
[https://www.e-krediidiinfo.ee/10280986-MTF%20MULTIMODAL%20TRANSPORT%20FACILITIES%20O%C3%9C?gad=1&gclid=CjwKCAjwgqejBhBAEiwAuWHioCgEccduO9pSYTBVb8DMMHALWj5-G0uYn6Pf3mVKwKGIgef\\_CvFACRoCdsUQAvD\\_BwE](https://www.e-krediidiinfo.ee/10280986-MTF%20MULTIMODAL%20TRANSPORT%20FACILITIES%20O%C3%9C?gad=1&gclid=CjwKCAjwgqejBhBAEiwAuWHioCgEccduO9pSYTBVb8DMMHALWj5-G0uYn6Pf3mVKwKGIgef_CvFACRoCdsUQAvD_BwE)  
[Kasutatud 01.05.2023].

Netsest OÜ. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*.  
<https://www.e-krediidiinfo.ee/11462784-NETSEST%20O%C3%9C>  
[Kasutatud 01.05.2023].

Neeme Marina. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*.  
<https://www.e-krediidiinfo.ee/14772048-NEEME%20MARINA%20O%C3%9C>  
[Kasutatud 01.05.2023]

Nord Terminals AS. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*.  
<https://www.e-krediidiinfo.ee/11279011-ALEXELA%20LOGISTICS%20AS>  
[Kasutatud 01.05.2023].

Otimardi AS. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*.  
<https://www.e-krediidiinfo.ee/10553119-OTIMARDI%20O%C3%9C>  
[Kasutatud 01.05.2023].

Paldiski Sadamate AS. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*.  
<https://www.e-krediidiinfo.ee/10425338-PALDISKI%20SADAMATE%20AS>  
[Kasutatud 01.05.2023].

Pitkma, M. (2013). Maamaksu koormuse jaotus kohalikes omavalitsustes [Lõputöö, Sisekaitseakadeemia]. Sisekaitseakadeemia Digikogu.

Portage Veod OÜ. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*.  
<https://www.e-krediidiinfo.ee/11186870-PORTAGE%20VEOD%200%C3%9C>  
[Kasutatud 01.05.2023].

Prenton OÜ. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*.  
<https://www.e-krediidiinfo.ee/10689117-Osa%C3%BChing%20Prenton>  
[Kasutatud 01.05.2023].

Puhu Grupp OÜ. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*.  
<https://www.e-krediidiinfo.ee/10663049-AKTSIASELTS%20PUHU%20GRUPP>  
[Kasutatud 01.05.2023].

Rai, H., B., Kang, S., Sakai, T., Tejada, C., Yuan, Q., J., Conway, A., & Dablanc, L. (2022). Proximity logistics: Characterizing the development of logistics facilities in dense, mixed-use urban areas around the world. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 166(2022), 41–61.

Raslanas, S., Zavadskas, E. K., & Kaklauskas, A. (2010). Land value tax in the context of sustainable urban development and assessment. part i – policy analysis and conceptual model for the taxation system on real property. *International Journal of Strategic Property Management*, 14(2010), 73–86.

Riigimaa kasutusvaldusesse andmise ja riigimaale kasutusvalduse seadmise kord. (2018). RT I, 12.12.2017, 22.  
<https://www.riigiteataja.ee/akt/112122017022>

Rodrigue, J–P. (2008). The Thruport concept and transmodal rail freight distribution in North America. *Journal of Transport Geography*, 16(2008), 233–246.

Saare Gaas OÜ. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*.  
<https://www.e-krediidiinfo.ee/10044375-osa%C3%BChing%20Saare%20Gaas>  
[Kasutatud 01.05.2023].

Saarte Liinid AS. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*.  
<https://www.e-krediidiinfo.ee/10216057-SAARTE%20LIINID%20AS>  
[Kasutatud 01.05.2023].

Sakai, T., Kawamura., K., & Hyodo, T. (2015). Locational dynamics of logistics facilities: Evidence from Tokyo. *Journal of Transport Geography*, 46(2015), 10–19.

Sakai, T., Kawamura., K., & Hyodo, T. (2017). Spatial reorganization of urban logistics system and its impacts: Case of Tokyo. *Journal of Transport Geography*, 60(2017), 110–118.

Sakai, T., Kawamura., K., & Hyodo, T. (2018). The relationship between commodity types, spatial characteristics, and distance optimality of logistics facilities, *Journal of Transport and Land Use*, 11(2018), 575–591.  
<https://www.jstor.org/stable/26622419>

Sillamäe Sadam AS. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*.  
<https://www.e-krediidiinfo.ee/10318973-SILLAM%C3%84E%20SADAM%20AS>  
[Kasutatud 01.05.2023].

- SR Veod OÜ. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*. <https://www.e-krediidiinfo.ee/10674337-SR%20VEOD%200%C3%9C> [Kasutatud 01.05.2023].
- Sultanjants, K. (2020). Maamaksu laekumiste analüüs ning probleemidest maa maksustamisel Eestis [Magistritöö, Tallinna Tehnikaülikool]. TalTechi Digikogu. <https://digikogu.taltech.ee/et/Item/36ef0adf-70a8-4458-a715-7f578ee267cb>
- Sumros Grupp AS. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*. <https://www.e-krediidiinfo.ee/10437040-SUMROS%20GRUPP%20AS> [Kasutatud 01.05.2023].
- Swenor Express OÜ. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*. <https://www.e-krediidiinfo.ee/12563234-SWENOR%20EXPRESS%200%C3%9C> [Kasutatud 01.05.2023].
- Taranu, V., & Verbeeck, G. (2022). Property tax as a policy against urban sprawl. *Land Use Policy*, 122(2022), 1–18.
- Tian, L., Liang, Y., & Zhang, B. (2017). Measuring residential and industrial land use mix in the peri-urban areas of China. *Land Use Policy*, 69(2017), 427–438.
- Tubren OÜ. (2021). *2021 aastaaruande põhjaruanded (sh bilanss ja kasumiaruanne)*. <https://www.e-krediidiinfo.ee/11322632-TUBREN%200%C3%9C> [Kasutatud 01.05.2023].
- Verhetsel, A., Roselinde, R., Goos, P., Zijlstra, T., Blomme, N., & Cant, J. (2015). Location of logistics companies: a stated preference study to disentangle the impact of accessibility. *Journal of Transport Geography*, 42 (2015), 110–121.
- Wagner, T. (2010). Regional traffic impacts of logistics-related land use. Regional traffic impacts of logistics-related land use. *Transport Policy*, 17 (2010), 224–229.
- Wenner, F. (2018). Sustainable urban development and land value taxation: The case of Estonia. *Land Use Policy*, 77(2018), 790–800.
- Woudsma, C., & Jakubicek, P. (2020). Logistics land use patterns in metropolitan Canada. *Journal of Transport Geography*, 88(2020), 1–10.
- Woudsma, C., Jakubicek, P., & Dablanc., L. (2016). Logistics Sprawl in North America: Methodological Issues and a Case Study in Toronto. *Transportation Research Procedia*, 12(2016), 474–488.
- Woudsma, C., Jensen., J.F., Kanaroglou, P., & Maoh, H. (2008). Logistics land use and the city: A spatial-temporal modeling approach. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 44(2008), 277–297.
- Wu, Y., Zhang, X., Skitmore, M., Song., Y., & Hui, E., C.M. (2014). Industrial land price and its impact on urban growth: A Chinese case study. *Land Use Policy*, 26(2014), 199–209).
- Wyatt, P. (2019). From a property tax to a land tax – who wins, who loses? *Land Use Policy*, 88(2019), 1–10.

Xiao, Z., Yuan, Q., Sun, Y., & Sun, X. (2021). New paradigm of logistics space reorganization: E-commerce, land use, and supply chain management. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 9(2021), 1–11.

Xie, H., Wang, W., Yang., & Choi, Y. (2016) Measuring the sustainable performance of industrial land utilization in major industrial zones of China. *Technological Forecasting and Social Change*, 112(2016), 207–219.

Yang, Z. (2018). Differential effects of land value taxation. *Journal of Housing Economics*, 39(2018), 33–39.

Yuan, Q. (2018) Location of Warehouses and Environmental Justice. *Journal of Planning Education and Research*, 41(3)(2021), 282–293

# LISAD

**Lisa 1. Transpordimaa sihtotstarbega ettevõtte valim**

Ettevõtte nimi	Transpordimaa sihtotstarbega katastriüksuste arv (tk)	Transpordimaa sihtotstarbega katastriüksuste pindala (m <sup>2</sup> )	Ettevõtte katastriüksuste pindala (m <sup>2</sup> )	Transpordimaa sihtotstarbega katastriüksuste pindala osakaal kogu pindalast (%)
Eesti Raudtee AS	337	43 834 627	43 994 564	99,6
Edelaraudtee AS	66	9 548 533	9 595 771	99,5
Tallinna Lennujaam AS	44	8 190 687	9 418 341	87,0
Lennuliiklus-teeninduse AS	11	125 846	125 846	100,0
Maardu Raudtee AS	10	116 574	116 574	100,0
Neeme Marina OÜ	3	200 524	220 456	90,9
Ekspress – Auto L OÜ	1	37 809	37 809	100,0
MTF Multimodal Transport Facilities OÜ	1	33 401	33 401	100,0
Saare Gaas OÜ	1	13 977	13 977	100,0

**Lisa 2. Muu maa sihtotstarbega ettevõtete valim**

Ettevõtte nimi	Muu maa sihtotstarbega katastriüksuste arv (tk)	Muu maa sihtotstarbega katastriüksuste pindala (m <sup>2</sup> )	Ettevõtte katastriüksuste pindala (m <sup>2</sup> )	Muu maa sihtotstarbega katastriüksuste pindala osakaal kogu pindalast (%)
Prenton OÜ	99	10 380 664	10 383 526	100,0
Melli Auto OÜ	78	5 708 882	5 709 816	100,0
Sillamäe Sadam AS	37	5 027 955	5 062 219	99,3
Saarte Liinid AS	36	534 266	769 600	69,4
Paldiski Sadamate AS	34	667 345	696 002	95,9
Eraa Service OÜ	34	5 554 310	5 554 310	100,0
AS Liwathon E.O.S.	26	967 807	1 179 481	83,0
Bismarck Logistika OÜ	23	1 184 953	1 184 953	100
Nord Terminals AS	22	418 188	570 949	73,2
Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon	20	406 090	436 038	93,1
AS Tallinna Linnatransport	19	207 832	304 652	68,2
Kunda Sadam AS	17	424 541	496 690	85,5
Puhu Grupp OÜ	17	1 200 580	1 200 580	100
Janvemar AS	16	31 618	42 039	75,2
Collade OÜ	16	288 540	293 193	98,4
Swenor Express OÜ	15	54 957	54 957	100,0
Sumros Grupp AS	14	1 989 360	1 989 360	100,0
SR Veod OÜ	13	74 705	104 701	71,4
Arelo OÜ	13	340 432	343 384	99,1
Direct Consulting AS	13	137 422	143 468	95,8
Hansator Trans OÜ	13	1 209 500	1 209 500	100,0
Otimardi AS	13	1 343 011	1 343 011	100,0
Portage Veod	13	566v263	566 263	100,0
HHLA TK Estonia AS	13	692 693	695 669	99,6
Tubren OÜ	12	372 229	372 229	100,0
Netsest OÜ	7	378 180	379 501	99,6