

KÖZÖSSÉGI AUTÓMEGOSZTÁS

- A sharing economy vállalatok sikerességének egyik fő oka, hogy globális szereplőként a lokális piacra minimális költséggel tudnak belépni.
- A közlekedés a közösségi gazdaság egyik legsikeresebb és egyben egyik legtöbbet vitatott ágazata.
- A személygépjárművek üzemidejük 90 százalékát parkolva vagy forgalomban várakozva töltik, és átlagosan mindössze 1,6 fő utazik bennük.
- A rövid és hosszú távú utazásmegosztó szolgáltatások nem rendelkeznek saját gépjármű flottával, sofőrökkel és nem végeznek személyszállító szolgáltatást.
- Személyszállító szolgáltatások végzése a legtöbb országban szigorúan szabályozott.
- 2015-ben Magyarországon körülbelül 1200 autós partnere volt az Ubernek és a szolgáltatást igénybevevők száma több mint 80 000 fő volt.
- A Wall Street Journal 2015. júliusi elemzése szerint az Uber értéke közel 51 milliárd dollár volt.
- Az Uber tevékenységét számos országban betiltották a tiltakozások hatására.
- Egy kutatás szerint a közösségi gazdaság jobb kihasználásával akár 572 milliárd euró haszon is realizálható.

A Kormány [T/10529.](#) számú, az engedély nélkül, személygépkocsival végzett személyszállító szolgáltatáshoz kapcsolódó jogkövetkezményekről szóló törvényjavaslatának célja a jogellenesen működő taxi, vagy taxi jellegű diszpécser-szolgáltatások működésének megakadályozása.

A „sharing economy” vagy „collaborative economy” (közösségi gazdaság vagy megosztásalapú gazdaság) jellemzői:

- megosztáson alapul;
- kihasználatlan kapacitásokra épül;
- a kereslet-kínálat azonnali találkozása;
- informatikai technológiai megoldásokon keresztül érhető el;
- fontos eleme a benne szereplők kölcsönös értékelése, amely a minőségbiztosítás egyik alapja;
- bizalmi jellegű;
- közösségi élményt nyújt;
- fenntarthatósági szempontokat is figyelembe vesz.

A **mobilitás** a közösségi gazdaság egyik legsikeresebb ágazata. A legismertebb vállalkozások: Uber, Lyft, a BlaBlaCar, Wunder, Zipcar, Waze, a magyarországiak közül pedig az Oszkár telekocsi vagy a MOL Bubi.

Üzleti modelljük alapja általában az ún. **C2C** (consumer-to-consumer). Ebben a szolgáltatást nyújtók és igénybevevők egy tőlük független vállalat által működtetett digitális platformon keresztül lépnek kapcsolatba egymással, amely alapvetően közvetítő tevékenységet nyújt (pl. Uber, Wunder, BlaBlaCar).

A **B2C** üzleti modell esetén a szolgáltatás nyújtója és a közvetítő csatorna üzemeltetője megegyezik, a szolgáltató közvetlenül a végfelhasználónak értékesíti a szolgáltatását (BMW DriveNow, MOL Bubi).

A megosztás típusai

Hosszú távú autómegosztás (car sharing, carpooling, telekocsi): a hosszabb távra utazó sofőr útitársat keres egy online alkalmazáson keresztül. A cél nem profitszerzés, hanem a saját költségek csökkentése (Oszkár telekocsi, BlaBlaCar).

Rövid távú autómegosztás (ride sharing): rövid távú, jellemzően városon belüli, C2C alapon működő autómegosztás, amelynek már kifejezetten nyereségszerzés is lehet a célja (Uber).

On-demand autóbérlés: B2C alapon működő autóbérlés, amely során a bárki által használható és lényegében bárhol lerakható autót biztosítanak alkalmi használatra (Zipcar, BMW DriveNow, Daimler Car2Go).

AZ EURÓPAI UNIÓ A KÖZÖSSÉGI GAZDASÁGRÓL

[Európai Bizottság](#) szerint a fogyasztók szempontjából előnyös, a vállalkozások számára innovatív növekedési lehetőségeket kínáló megosztásalapú gazdaság „fontos fogyasztói, adójogi és munkajogi kérdéseket vet fel, melyeket a szabályozónak figyelembe kell vennie. Az eltérő nemzeti szabályozások és szakpolitikák jogbizonytalanságot eredményeznek, és gátolhatják a megosztásalapú gazdaság fejlődését Európában. ”

Az Európai Parlament [2016. január 19-i állásfoglalása](#) felkérte a Bizottságot, hogy segítse elő a "legjobb gyakorlatok cseréjét az adóhatóságok, illetve az érintett felek között, hogy megfelelő megoldások kerüljenek kidolgozásra az adófizetéssel kapcsolatban a megosztásalapú gazdaságban."

A Régiók Bizottságának 2015. december 4-i [véleménye](#) szerint a kérdésben uniós szinten ágazati szabályozási megközelítésekre van szükség.

Különbséget kell tenni a megosztásalapú gazdaság különféle formái között és eltérő szabályozást alkalmazni mindegyikükre. **Megkülönböztetési lehetőségek:**

- profitorientált vs. nonprofit jelleg;
- eltérő felhasználótípusok alkalmazása vs. egyenrangú szereplők;
- gazdasági művelet irányítási és felügyeleti modellje szerint: a platform csupán az egyének összekapcsolásának eszköze vs. a közvetítő megtartja az ellenőrzést a művelet felett.

Hangsúlyozzák, hogy az új szolgáltatások a hagyományos szolgáltatásokra ható agresszív kiszorító hatásában gyakran felelősség terheli a nemzeti, regionális és helyi szintű hatóságokat is.

Fontos, hogy a megosztásalapú gazdaságon keresztül kínált szolgáltatások ne vezessenek

adókikerüléshez, tisztességtelen versenyhez, ne sértsenek helyi, regionális, tagállami és európai jogszabályokat valamint az összes jogszabályt alapesetben ugyanúgy kell alkalmazni rájuk, mint az összes többi gazdasági ágazatban.

SZABÁLYOZÁSI PÉLDÁK EURÓPÁBAN

A közösségi gazdaság szabályozási problémáinak lehetséges megoldásai (PwC):

- a szolgáltatás teljes tiltása, amely ugyanakkor az innováció ellen hat;
- a felhasználás időbeli korlátozása;
- lokáció alapú korlátozás – csak kijelölt zónákban nyújtható a szolgáltatás;
- a szolgáltatásnyújtók eltérő szabályozása az alapján, hogy alkalomszerűen, vagy üzletszerűen vesz részt a folyamatban;
- a hagyományos iparági szereplőkre vonatkozó szabályok egy részének a sharing economy cégekre való alkalmazása (Londonban és Kaliforniában is a taxisokhoz hasonló engedéllyel kell rendelkezni az Uber-sofőröknek);
- egyéni megállapodások a szereplőkkel;
- az adókat a szolgáltatást nyújtók helyett közvetlenül a platform-biztosítók fizetik be;
- a platform-biztosítók kötelező adatszolgáltatása;
- a szolgáltatásnyújtók regisztrálása és ellenőrzése;
- a szolgáltatásnyújtók tájékoztatása adózási kötelezettségükről;
- figyelemfelhívó akciókként ellenőrzések végzése.

Európai példák a közösségi autómegosztás szabályozására

Míg a telekocsi rendszer Európában mindenütt elfogadott működési modell – ha a célja nem profitszerzés –, a rövidtávú utazásmegosztás megítélése és szabályozása sok vitát vált ki.

A magánemberek általi, taxi-engedély nélküli személyszállítást lehetővé tevő UberPoP-alkalmazást Németországban, Belgiumban, Olaszországban, Spanyolországban és **Franciaországban** is betiltották, illetve működését felfüggesztették. Franciaországban tilos számukra két fuvar között utasokat keresve a városban körözni – szemben a taxisokkal –, hanem garázsba kell állniuk. Az előírások megszegőit büntetőjogi felelősség terheli. Szabályozták az árazási rendszert is.

Hollandiában az engedély nélküli Uber-sofőröket 4 300–40 000 eurós bírságra büntethetik és a gépjárművet is lefoglalhatják.

Londonban, bár legális az Uber, alkalmazását óriási vita kíséri. A brit pénzügyminiszter 2016 márciusában jelentette be, hogy 2017 áprilisától a kormány évi ezer fontig adómentessé teszi a sharing economy-ból származó jövedelmeket, amely legalább félmillió embert érinthet.

Észtországban 2016 tavaszán nyújtottak be egy [törvényjavaslatot](#), amely Európában elsőként szabályozná a közösségi utazásmegosztást. A javaslat megszabja a minimális követelményeket a szolgáltatókkal, illetve az elektronikus alkalmazásokkal szemben. A betervezők minimalizálni kívánják az állami beavatkozás mértékét.

MAGYAR SZABÁLYOZÁS

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló [2012. évi XLI. törvény](#) alapján személygépkocsival közúti személyszállítási szolgáltatás *személytaxi-szolgáltatásként* vagy *személygépkocsi személyszállító szolgáltatásként* végezhető.

A [176/2015. \(VII. 7.\) Korm. rendelet](#) értelmében személyszállító szolgáltatás csak **hatósági engedély** birtokában végezhető, amelyet

a közlekedési hatóság állít ki. Az engedély kiadásához számos, a gépjárműre és vezetőre, valamint a vállalkozásra vonatkozó feltételnek kell megfelelni.

A [326/2011. \(XII. 28.\) Korm. rendelet](#) módosítása értelmében 2015 februárjától az ellenőrző hatóságok a helyszínen **leveszik a rendszám táblát és bevonják a forgalmi engedélyt** az engedély nélkül személytaxi-szolgáltatás végzése esetén.

A [156/2009. \(VII. 29.\) Korm. rendelet](#) módosítása értelmében diszpécser-szolgálati engedély hiánya miatt 300 000 Ft bírság szabható ki.

Uber: jelenleg 445 városban van jelen.

BlaBlaCar: 22 országban 25 millió tag.

Oszkár telekocsi: csak magyarországi jelenlét, 300 ezer felhasználóval.

A mobil alkalmazások segítségével igénybevett személyszállítási szolgáltatás nyújtóinak kötelező kiváltani az **adószámot**, illetve közösség másik tagállamában letelepedett adóalanytól igénybevett fuvarszervezési szolgáltatás miatt **közösségi adószámmal** is kell rendelkeznie. Az utas számára legkésőbb a szolgáltatás befejezését követő 15 napon belül **számlát** kell kiállítania ([NAV](#)).

A legális taxizás feltételei (forrás: [Nemzeti Közlekedés Hatóság](#)):

- taxiengedély kiváltása (5 évre);
- sárga alapszínű rendszám;
- drosztengedély(ek) kiváltása;
- szakmai irányító személyes megbízhatósága és szakmai alkalmassága;
- pénzügyi teljesítőképesség (köztartozásmentes adózó, vagyoni biztosíték);
- jármű jogszabályban előírt műszaki alkalmassága;
- járművezetővel szemben jogszabályban meghatározott feltételeknek való megfelelés;
- Budapesten egyéb többletfeltételeknek való megfelelés.

Források:

- [2012. évi XLI. törvény](#) a személyszállítási szolgáltatásokról
- [156/2009. \(VII. 29.\) Korm. rendelet](#) a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról
- [326/2011. \(XII. 28.\) Korm. rendelet](#) a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról
- [176/2015. \(VII. 7.\) Korm. rendelet](#) a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról
- [Együttműködésre vagy részvételre épülő fogyasztás: egy fenntarthatósági modell a 21. századra.](#) Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye. Brüsszel, 2014. január 21.
- [Social, Economic and Legal Consequences of Uber and Similar Transportation Network Companies \(TNCs\)](#), Európai Parlament, 2015. október 15.
- Európai Bizottság – [Tájékoztató](#). Az egységes piac elmélyítése és méltányosabbá tétele, Brüsszel, 2015. október 28.
- [Vélemény](#). A megosztásalapú gazdaság helyi és regionális vetülete. Európai Unió Régiók Bizottsága, Brüsszel, 2015. december 4.
- [Research for Tran Committee](#) – The World is Changing. Transport, too, European Union, 2016.
- Pierre Goudin: [The Cost of NonEurope in the Sharing Economy Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities](#), European Parliamentary Research Service, 2016. January.
- Az Európai Parlament 2016. január 19-i [állásfoglalása](#) a digitális egységes piaci intézkedéscsomag megvalósításáról
- Az Európai Parlament 2016. február 25-i [állásfoglalása](#) az egységes piacnak a 2016-os európai szemeszter keretében történő irányításáról
- [Osztogatnak vagy fosztogatnak? – A sharing economy térnyerése](#), PwC, 2015.
- William Todts: Can Google, Uber, BlaBlaCar and Zipcar make mobility cleaner? – [euractiv.com, 2015. június 4.](#)
- Hová vezet az Uber? – [mandiner.hu, 2015. június 23.](#)
- Douglas Macmillan – Telis Demos: Uber Valued at More Than \$50 Billion – [The Wall Street Journal, 2015. július 31.](#)
- Belgiumban is lekapcsolják az Uber POP-ot – [hvg.hu, 2015. október 14.](#)
- Ember Zoltán: Ennyit keres ma egy Uber-sofőr Budapesten – [24.hu, 2016. január 18.](#)
- Legalább a hiénáknak lesz egy komoly versenytársuk – [444.hu, 2016. január 25.](#)
- Az észak után a britek is adómentességet ígérnek – [24.hu, 2016. március 18.](#)