



MULTIDISZCIPLINÁRIS KIHÍVÁSOK, SOKSZÍNŰ VÁLASZOK

18  57

BGE



2020



2. szám

Online folyóirat

Szerkesztette: VÁGÁNY Judit Bernadett, PhD - FENYVESI Éva, PhD

Borító: FLOW PR

Kiadja: Budapesti Gazdasági Egyetem, Kereskedelmi, Vendéglátóipari és
Idegenforgalmi Kar, Közgazdasági és Üzleti Tudományok Tanszék

Felelős kiadó: FENYVESI Éva, PhD
a Közgazdasági és Üzleti Tudományok Tanszék vezetője

ISSN 2630-886X

2020.

**A MEGOSZTÁSOS GAZDASÁG MAGYARORSZÁGI
HELYZETE**

**THE HUNGARIAN STATUS OF THE SHARING
ECONOMY**

KOLONICS Patricia – PÓNUSZ Mónika

Kulcsszavak: *megosztásos gazdaság, közösségi gazdaság, együttműködő gazdaság, együttműködő fogyasztás*

Keywords: *Sharing Economy, Collaborative Economy, Collaborative Consumption*

JEL kód: *M14*

<https://doi.org/10.33565/MKSV.2020.02.05>

ÖSSZEFOGLALÓ

A tanulmányban szeretnénk egy áttekintést adni a megosztáson alapuló gazdaságról. Ismertetjük a főbb ismérveit, kialakulását, a jelenlegi szabályozási környezetet. Hazai és nemzetközi aspektusból igyekszünk megvilágítani a megosztásos gazdaság megalósulási területeit.

Szándékunkban áll e gazdasági modell minél több emberrel való megismertetése, gondolatok ébresztése a különböző korú, nemű társadalmi rétegek körében, elgondolkoztatásra késztetése arra vonatkozóan, hogy mely lehetőségek, eszközök használatát tudják elképzelni a saját életükben. Továbbá szeretnénk ráirányítani a figyelmet a környezetre, az életterünk védelmének, a környezettudatos magatartás gyakorlásának fontosságára.

Kevert módszertant alkalmaztunk; szekunder forrásokat és primer kutatásként szakértői mélyinterjúkat.

SUMMARY

In our study, we would like to present an overview of the sharing economy, to prove its existence through some international examples, and try to prove its justification in Hungary and to present the domestic areas where it can be carried out.

We intend to make this economic model known to as many people as possible, to inspire thoughts among the different age groups and sexes, to make them think about which opportunities, and tools they can apply in their lives. We would also like to draw attention to the importance of protecting the environment, our living space, and the environmentally conscious behaviour.

A mixed methodology was used: expert deep interview – online questionnaire, presentation of PwC study suggestions;

BEVEZETÉS

Fontos lenne, hogy mindenki csak annyit fogyasszon, amennyire tényleg szüksége van, szem előtt kellene tartani a pazarlás megszüntetését és az életterünk, mi több, az emberiség életének megmentése érdekében a környezettudatos (életvédelmi) gondolkodást. Jó lenne, ha minden ember a fogyasztásával, a magatartásával arra törekedne, hogy minél kisebb legyen az utána hagyott ökológiai lábnyom, vagyis a terhelés mértéke, hogy a Föld elhordozza őt a „háttán”. A „hiperfogyasztás” (Botsman-Rogers, 2011) pedig pazarlásba, az erőforrások kihasználásába fordult át.

Fontos kérdés számunkra, hogy meddig tartható fenn a korunkbeli, vég nélküli gazdasági fejlődés? Hogyan tudunk olyan gazdasági tevékenységet folytatni, ami nem csak a mi korunk igényeit elégíti ki, de az utánunk jövő nemzedékek számára is erőforrást biztosít? Jó volna, hogyha a meglévő erőforrásainkat tudnánk minél gazdaságosabban és ésszerűbben, olyan technikákat alkalmazni, amik lehetővé teszik a már meglévő javaink újraelosztását.

A Sharing Economy - ami magyar fordításban megosztáson alapuló gazdaságot, közösségi gazdaságot jelent – eszköz lehet az emberi élettér megvédésére törekvő harcban, a fogyasztás visszafogása, valamint a fogyasztási szokások racionalizálása révén.

Céljaink között szerepel a megosztáson alapuló gazdaság kialakulásának rövid bemutatása, a nemzetközi és a hazai megjelenési formák ismertetése. Továbbá a szabályozásával, különösképpen az adóztatásával kapcsolatos kihívások vizsgálata. Szándékunkban áll ennek a gazdasági modellnek minél több emberrel való megismertetése, gondolatok ébresztése és elgondolkodtatás arra vonatkozóan, hogy mely lehetőségek, eszközök használatát tudják elképzelni a saját környezetükben. Mindezek mellett szeretnénk a figyelmet ráirányítani a környezet védelmének, a környezettudatos magatartás fontosságára.

SZAKIRODALOM FELDOLGOZÁS

A közösségi gazdaság elméleti háttere

A Sharing Economy, vagyis a közösségi vagy megosztáson alapuló gazdaság meghatározására nem találunk egységes definíciót (Sharing Economy definíciós vita <https://www.sharingeconomy.hu/sharingeconomy>). Több különböző elnevezéssel is illetik, úgy mint – Rachel Botsman, a téma egyik legnagyobb szakértője nyomán – on-demand economy, peer economy, cooperative economy, cooperative capitalism, collaborative economy, „collaborative consumption” (State of the Sharing Economy, 2016), vagy Arun Sundararajan elnevezése alapján crowd-based capitalism. (Sundararajan, 2016). A különböző elnevezések eltérő tartalommal bírnak, amelyek közül a legfontosabbakat az 1. ábra foglalja össze:

collaborative economy (együttműködő gazdaság)	collaborative consumption (együttműködő fogyasztás)
„Egy gazdaság, ami a kapcsolatban álló egyének elosztott hálózatára épül szemben a központosított intézményekkel, amely átforgalmazza a termelésünket, a fogyasztásunkat, a pénzügyeinket és a tanulásunkat.”	„Egy gazdasági modell, amely megosztáson, cserén, kereskedésen vagy termékek és szolgáltatások kölcsönzésén alapszik, amely a hozzáférést a tulajdonlás fölé helyezi. Újrateremt nem csak azt, amit fogyasztunk, de azt is, ahogy fogyasztunk.”
Sharing Economy (közösségi gazdaság)	peer economy
„Egy gazdasági modell, amely a nem kellően kihasznált eszközökből (a helyektől kezdve a képességeken át a tárgyakig) pénzügyi vagy nem pénzügyi hasznot eredményez.”	„Peer-to-peer (egyéntől egyének) piacok, amelyek lehetővé teszik a termékek és szolgáltatások megosztását és a közvetlen kereskedelmét, az egyén bizalmára épülve.”

1. ábra. Fogalmi differenciák a megosztás gazdasága körül

Forrás: Saját szerkesztés Rachel Botsman prezentációja alapján (Botsman, 2013)

Az elnevezések egymás szinonimái is lehetnek, azonban jelentésükben eltérések tapasztalhatók. Míg a megosztáson alapuló gazdaság a saját tulajdonban lévő tárgy mások rendelkezésére bocsátását foglalja magában (például Airbnb, Uber), addig a közösségi gazdaság kifejezés a közös használatot jelenti, amelyet egy szolgáltató vagy platform nyújt, a közösség rendelkezésére bocsátott közösen használt eszközökön keresztül (pl. MOL Bubi, MOL Limo, GreenGo).

A modellel foglalkozó szakértők különféle meghatározásokat alkottak a közösségi gazdaságról. Rachel Botsman eképpen definiálta a közösségi gazdaságot: „Egy olyan gazdasági rendszer, ami kihasználatlan eszközök vagy szolgáltatások megosztásán alapszik, amelyek ingyen vagy díj ellenében hozzáférhetőek, közvetlenül az egyénektől.” (Bootsman, 2015) Olyan piacra támaszkodik, ahol közvetítő nélkül, direkt módon magánszemélyek között történnek a tranzakciók, és amely jelentősen függ az idegenek közti, „szociális ragasztónak” is nevezhető, bizalomtól. E rendszerben az egyének, mint szolgáltatók mikro-vállalkozóknak is tekinthetők ([https://www.rachelbotsman.com/thinking/.](https://www.rachelbotsman.com/thinking/))

Lisa Gansky „Háló”-ként azonosítja a „hálózat által lehetővé tett megosztást” (Gansky, 2010, p.8.), és az általa megfogalmazott „Háló vállalkozásnak” 4 központi jellemzőt tulajdonít. Ezek közül az első a megoszthatóság. A termékeket és szolgáltatásokat könnyen meg lehet osztani a közösségen belül. A második jellemző vonása az, hogy fejlett digitális hálózat építi fel, amin keresztül termékek, a teljes használat, a fogyasztó és a termékinformáció nyomon követhető. A „Háló” harmadik tulajdonsága, hogy fizikai termékek megosztására helyezi a hangsúlyt, ami a termékek és szolgáltatások helyi szállítását értékesíti és fontossá teszi. Negyedik ismertetőjegye az, hogy az ajánlatok, a hírek és az ajánlások szájról szájra terjednek, amit a társadalmi hálózati szolgáltatások karolnak fel. (Gansky, 2010)

Botsman és Rogers, illetve Gansky könyve is 2010-ben jelent meg, amikben a megosztás gazdaságát definiálták. Alex Stephany öt évvel később öt ismertetést jelölt meg a Sharing Economy kapcsán, úgy mint a gazdasági érték (amit a csere hoz létre, pénzhasználat vagy barter következtében), „ki nem aknázott eszközök”, online elérhetőség (amit az internet biztosít) és a lecsökkent igény a birtoklásra. (Sundararajan, 2016)

Arun Sundararajan (2016) szintetizálja a kortárs szakértők meghatározásait, ami alapján öt jellemzőjét azonosította a tömegesen alapuló kapitalizmusnak, ahogyan ő nevezte a közösségi gazdaságot. Azt vallotta, hogy ez a rendszer erőteljesen a piacra épül, mivel a közösségi gazdaság piacokat teremt, ami lehetővé teszi a termékek cseréjét, új szolgáltatások kialakulását, ami pedig magasabb szintű gazdasági tevékenységhez vezet. A második jellemző a jelentős hatással bíró tőke, hiszen a megosztásos gazdaság új lehetőségeket nyújt a vagyontárgyaktól és a képességektől, az időn keresztül a pénzig, hogy a maximális kihasználtságához közelítsen az igénybevételük mértéke. A harmadik ismerv a tömegre épülő hálózatok felé való eltolódás a központosított intézményekkel szemben. A tőke és a munka kínálata az egyének decentralizált sokaságától származik, nem pedig vállalati vagy állami szolgáltatóktól. A cserefolyamatok a tömegre alapozott piacokon zajlanak, közvetítő harmadik fél beavatkozása nélkül. Negyedik jellemvonásként a személyes és szakmai közötti elmosódás kerül említésre. A termékek és szolgáltatások kínálata gyakran elüzettesedik, például egyes tevékenységek még korábban személyesnek számítottak, mint például valakit fuvarozni vagy pénzt kölcsön adni. Az ötödik sajátosság a határok elmosódása a teljes munkaidős és az alkalmi munka, a független és alkalmazotti foglalkoztatás, valamint a munka és szabadidő között.

A közösségi gazdaság ismérvei

A fent említett gondolkodók álláspontjai alapján körvonalazni kívánjuk a közösségi gazdaság kulcstényezőit. Egyik legfontosabb mozgatórugója az életünket megváltoztató fejlett technológia, amely az internet révén felületet és találkozási pontot biztosít a szereplőknek. Ezek az online kétoldalú piactereken van lehetőség a kereslet és a kínálat találkozására. Bárki hozzáférhet e platformokhoz, aki rendelkezik internet hozzáféréssel. A résztvevők számának növekedésével kiterjedt digitális hálózattá alakul. Rachel Botsman (2010) TedxSydney videójában ezt úgy fogalmazza meg, hogy az internet egy vég nélküli platformot képez, ami összeköti azokat az embereket, akik rendelkeznek bizonyos eszközökkel, amik számukra feleslegesek, vagy kihasználatlanok, azon társaikkal, akiknek szükségük lehet a kínált eszközökre (Rachel Botsman [videófelvétel], 2010).

A következő ismérv a kihasználatlan kapacitások valamint értékek, amelyeket a megosztás gazdaságában nem engednek kárba veszni. Racionalizálás és ésszerűség jellemzi a gondolkodást, miszerint szükségtelen új javakat előállítani és megvásárolni, miközben számos olyan eszköz van, ami nincs használatban, vagy nincs kellően kihasználva.

Ez azért is fontos szempont, mert a napjainkban tapasztalt turbulens környezeti változásokra – melyet a gazdasági válságok és a most zajló koronavírus-járvány tovább erősített – a vállalkozások sokféleképpen válaszolhatnak. Ilyen válasz lehet többek között a K+F kiadások csökkentése, a marketingre fordított összegek visszafogása, új munkavállaló felvételének szüneteltetése vagy a munkaerő leépítése. (Vágány et al., 2013) Ez pedig tovább erősíti a racionalizálás és ésszerűség szükségességének létjogosultságát és a Sharing Economy-ban rejlő potenciált.

A Sharing Economy jellemzője még az elérhetőség, és a megoszthatóság. A Sharing Economy platformjain az elérhető, környezetünkben lévő, hétköznapi javak képezik a megosztás tárgyát. Munkaerő, gépjármű, lakás, szoba, használati eszközök csupán pár példa arra, amit megoszthatunk másokkal az online platformok segítségével.

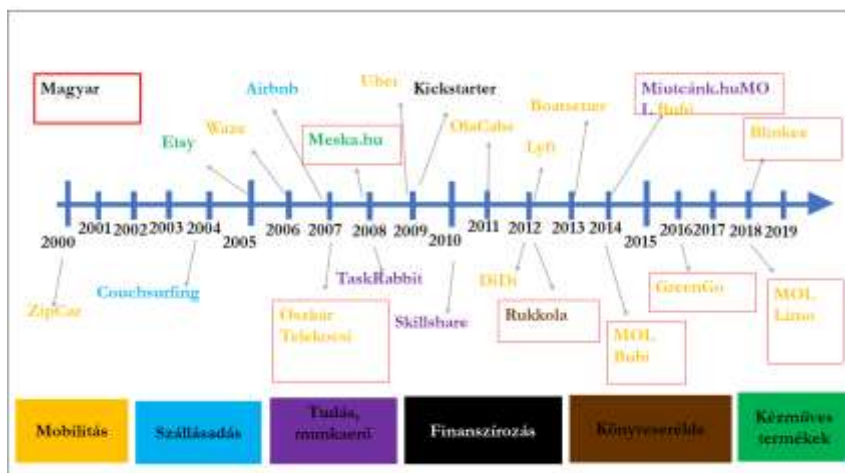
A közösségi gazdaság elengedhetetlen eleme a közösség. A mai világban számos példát láthatunk arra, hogy az emberek eltávolodnak, elzárkóznak egymástól. Nézőpontunk szerint a megosztásos lehetőségek és a közösségi használat eszközök lehetnek abban, hogy az emberek utat nyissanak egymás felé, nyitottak legyenek egy-egy ismeretlennel történő kapcsolatfelvételre, ami nem mindennapi élményeket is adhat az utazás során például telekocsizáskor. Fontos ismérve a bizalom és az erre épülő hírnév. Bizalom kell ahhoz, hogy beszálljunk másvalaki autójába, hogy egy idegen lakásában szálljunk meg, hogy megvegyük azt az eszközt, amit a másik ember már nem használ. Hogyan tudnak ebben segíteni az online piacterek, hogyan tudunk valamiféle biztosítékot kapni a szolgáltatás minőségéről, magáról a szolgáltatásról? A platformokon leírások szerepelnek a kínálati oldal szereplőiről, valamint a fogyasztók visszajelzései, értékelései is képet adhatnak a szolgáltatás minőségéről, milyenségéről. A pozitív értékelések és visszajelzések növelik a szolgáltatást kínálókat reputációját, ellenben a negatív tapasztalatot

követő rossz értékelés sérülést okozhat a hírnéven, ami a kereslet visszaesését eredményezheti az adott egyénnél.

Története, kialakulása

A megosztáson alapuló gazdaság, mint új üzleti modell kifejezés Bőgel szerint nem helytálló, hiszen nem egy új jelenségről van szó. A társadalomban és a gazdaságban kezdettől fogva jelen volt a megosztás gyakorlata. Mindazonáltal a megosztás napjainkra egy olyan rendkívüli fejlődésen ment keresztül, ami sokak figyelmét erre irányította. A gyökeres változás, ami újszerűvé tette a koránt sem újszerű gyakorlatot, az a „modern informatika csúcsteszközök” (Tomka - Bőgel, 2018, p. 256) köszönhető, ami a megosztás gazdaságát kiszolgálja. (Tomka - Bőgel, 2018)

A megosztás gazdaságának elterjedését Rachel Botsman és Roo Rogers „az együttműködés egy csendes, de erőteljes forradalma ként” (Botsman - Rogers, 2011, p.69) jellemezték. A 2000-es évek vége felé (lásd 2. ábra) kezdett kibontakozni az a fajta változás a fogyasztási szokásokban, amely a fogyasztás korábbi központosított módozataitól, valamint a ’költs és fogyassz minél többet’ ettől merőben eltérni látszik. Ehhez hozzájárul a fejlett informatikai technológia és általa a közösségi hálózatok megjelenése, továbbá az aggodalomra okot adó környezeti helyzet, az egyre fogyó erőforrások, továbbá az újra fontossá váló közösség. Mint ahogy arra Vasa 2010-es háztartásökonómiai tárgyú könyvében felhívta a figyelmet, a fogyasztók rájöttek arra, hogy nem tartható az az állapot, hogy egyre több eszköz van az emberek tulajdonában, hiszen újabb és újabb termékek gyártása az újabb nyersanyagok igénybevételével és hulladékok keletkeztetésével a környezeti tűrőképesség határára kezdi taszítani a bolygót. A 2008-as pénzügyi világválság idején pénzhez jutás céljából osztották meg javaikat az emberek, ennek nyomán felmerülhet a kérdés, hogy amikor a gazdaság tovább lép a növekedés és a fellendülés szakaszába, e megosztásos alternatívák szükségüket veszítik, vagy alkalmazásuk mértéke alábbhagy. Botsman és Rogers azonban hangsúlyozza, hogy ez a megosztás iránti fogékonyság már a világméretű recesszió előtt jelen volt, mi több, a „gazdasági szükség csupán még nyitottabbá tette az embereket az új lehetőségekre, hogy hozzáférhessenek a számukra szükséges dolgokhoz.” (Botsman - Rogers, 2011, Introduction)



2. ábra. A Sharing Economy megjelenése

Forrás: saját szerkesztésű ábra

A megosztásos gazdaságban való részvételre Botsman és Rogers a következő indítékokat azonosították, úgy mint költségmegtakarítás, közösségi élmény, kényelem, szociálisan tudatosnak, érzékenynek lenni és fenntartható megoldás nyújtása. A Sharing Economy a hagyományos önérdék motivációin alapul, mint pénz, érték és idő, azonban ezeket előnyös társadalmi és környezeti hatásokká alakítja. (Botsman - Rogers, 2011)

A Sharing Economy, mint kifejezés 2010-ben jelent meg először (Bootsman, 2015).

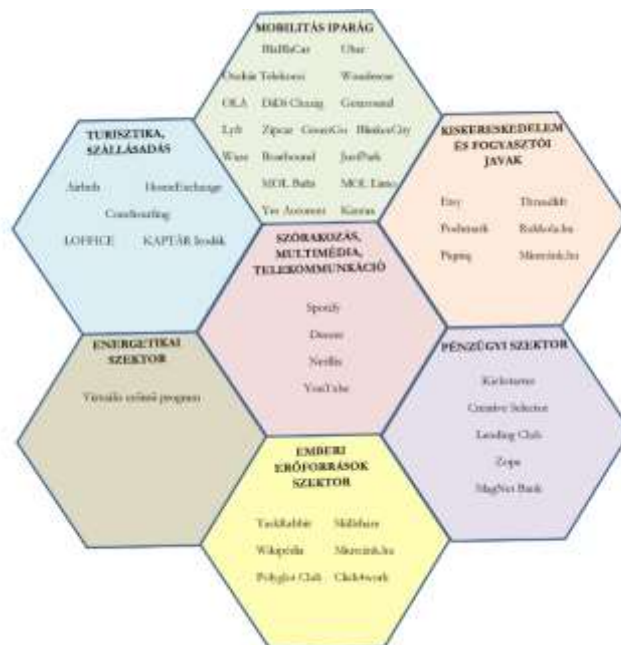
KUTATÁSMÓDSZERTAN

Kevert módszertant alkalmaztunk a munkánk során. Szakirodalmi forrásaink elsősorban az interneten elérhető forrásokon alapszik, a téma jellegét fogva, a nyomtatott szakirodalom kis arányban szerepel. Felhasználtuk a PricewaterhouseCoopers Magyarország Sharing Economy-ról készített tanulmányát. Primer kutatásként szakértői mélyinterjúkat készítettünk és online kérdőíves lekérdezést folytattunk, hogy bővebb ismeretekhez jussunk a közösségi gazdaság ismertségéről és a megosztáson alapuló platformok használatára való nyitottságról illetve hiányáról. A minta nem reprezentatív, kényelmi mintavétel, illetve hólabda módszerrel alapult ennek eredményeit terjedelmi korlátok miatt későbbi cikkünkben ismertetjük. Mélyinterjút készítettünk az egyik autómegosztó rendszer platformjának vezetőjével, valamint egy tanácsadó vállalat adótanácsadási részlegének igazgatóját kérdeztük a szabályozás és az adóztatási kihívások kapcsán. Jelen tanulmányunk a mélyinterjúk eredményeire tér ki részletesen.

Nemzetközi és hazai precedensek

Miután bemutattuk, hogy a megosztás gazdaságán és a közösségi használaton nyugvó szolgáltatások milyen módon és kategóriákban ölthetnek formát, szeretnénk konkrét nemzetközi precedenseket bemutatni, valamint a hazai példákról is információval szolgálni (utóbbiakat dőlt betűvel jelöltük). A Sharing Economy név említése kapcsán

az Airbnb, Uber, és Couchsurfing asszociációk élhetnek a köztudatban, azonban nem csak e három szolgáltatás esik a megosztás égíse alá. A megosztáson alapuló gazdaságnak valóban ezek a legismertebb példái, azonban most a közösségi használatra épülő tevékenységeket is a Sharing Economy-val együtt kívánjuk ismertetni. A 2015-ben a Pricewaterhouse Coopers Magyarország által a Sharing Economy-ról készített tanulmányban 7 meghatározó szektort azonosítottak, amelyekben a megosztásosra épülő szolgáltatások jelenléte nemzetközi és hazai viszonylatban is szignifikáns, vagy a növekedés lehetőségét rejtik magukban. (Damjanovics, Kószegi, Nagy, Osztovics, 2015) E hét ágazat és a PwC tanulmányban említett példák révén kívánjuk a legfőbb szereplőket bemutatni, kiegészítve olyan szolgáltatásokkal, amikről úgy gondoljuk, hogy érdemes említést tenni. Terjedelmi korlátok miatt, a hét ágazatból részletesen a mobilitási és turisztika szállásadás szektorokat ismertetjük részletesen, későbbi tanulmányunkban kitérünk a többi alkalmazásra is.



3. ábra. Nemzetközi és hazai példák a hazánkban jelentős iparágak szerint

Forrás: saját szerkesztésű ábra

Mobilitási iparág

- A Sharing Economy leginkább számot tevő tényezője az autópárhuzamosan kialakuló mobilitási iparágban tapasztalható. Kiváltott egy átalakulást azáltal, hogy a tulajdonlás eltolódott a megosztás, és a hozzáférés irányába, ezáltal az autópárhuzamosan - kialakulni látszik a mobilitási iparág.
- Hosszú távú autópárhuzamos: online platformon található egymásra az útírtást kereső sofőrök, és a fuvar igénylő utasok, az utazási költségeket megosztva egymás között. A sofőr meghirdeti az útját, a leendő, ugyanazon a viszonylaton

és ugyanazon időben utazni kívánó utas(ok) pedig foglalást tehet(nek) a szabad hely(ek)re. Főként városok közti, külföldi viszonylatú utazások tartoznak ebbe a kategóriába. Célja a kapacitások növelése, a költségmegosztás, az autósforgalom csökkentése. Például:

- BlaBlaCar: francia alapítású rendszer, amely 22 országban, főként Európában – hazánkban is -, emellett Mexikóban, Brazíliában, Indiában működik (<https://blog.blablacar.hu/about-us>)
- *Oszkár Telekocsi*: a hazai telekocsizás úttörője 2007-ben indult útjára, azóta a felhasználóinak száma a 600 000-et is meghaladta (<https://www.oszkar.com>)
- Rövid távú autómegosztás: a taxi újragondolása. A sofőrök saját autójukat használva – megosztva- nyújtanak személyszállítási szolgáltatást. A fuvart igénylő személy alkalmazáson jelzi az igényét, amit a közelben lévő sofőr szolgál ki, mondhatni az alkalmazáson keresztül hív taxit, majd a fizetés is az alkalmazáson belül történik.
 - Uber: kereslet-vezérelt (on—demand) módszer, egyének közti (c2c vagy p2p) fuvar nyújtása (600-nál több városban működik világszerte, azonban számos helyen betiltották a működését, köztük hazánkban is.)
 - OLA: indiai közösségi autómegosztás, közösségi taxi
 - Wundercar: Európa, Amerika és Japán területén nyújt telekocsizási, autóbérlési, és személyszállítási szolgáltatást
 - Lyft: kereslet vezérelt autómegosztás, működési területe az Egyesült Államok és Kanada
 - DiDi Chuxing: a „kínai Uber”, Kína mellett világszerte 7 országban üzemel
- Autó kölcsönzés: Egy alkalmazáson keresztül kereshetőek a közelben lévő kölcsönözhető autók, majd a jogosítvány megerősítése, a foglalás és a fizetés is az applikáció segítségével valósul meg.
 - b2c, szolgáltatótól magánszemélyek számára nyújtott szolgáltatás, igény alapú
 - Zipcar: „a világ legnagyobb közösségi rövid távú autóbérlési szolgáltatója” (Damjanovics et.al., 2015, p.17.), amely 10 országban üzemel világszerte (<https://www.zipcar.com/cities>)
 - *GreenGo*: „autós Bubi”-ként is aposztrofált, első hazai elektromos autómegosztó rendszer, amely 2016-ban indult útnak (<https://forbes.hu/uzlet/ez-bubi-autoval-green-go>).
 - *MOL Limo*: 2018 januárjában (<https://mol.hu/hu/molrol>) indították el, jelenleg 35 000 felhasználóval (<http://formula.hu/auto>) rendelkezik

- c2c, vagy p2p, egyének közti autókölcsönzés. A MOL Limo alkalmazáson keresztül működik a használata, kezdve az egyszeri regisztrációs díj befizetésével, a sofőr vezetési engedélyének igazolásával, az autófoglaláson, a jármű kinyitásán és lezárásán át, egészen a fizetésig. A felhasználónak nincs gondja a parkolás, a biztosítás, valamint a szervizelés díjaira (<https://www.mollimo.hu/hu>)
 - Getaround: a 2013-ban indult szolgáltatás az USA városaiban növeli az autók kihasználtságát, és engedi az autótulajdonosokat extra bevételhez jutni (<https://www.getaround.com/>)
 - *Yes Autorent*: hazai autóbérbeadó rendszer, ahol magánszemélyek adják bérbe autóikat, a befolyó bevételt pedig megosztják a közvetítő platform üzemeltetőivel
 - *Avalon Carsharing*: igény alapú autó megosztási rendszer
- Közösségi navigációs rendszer:
 - Waze: a világ elsősorban közösségre épülő közlekedési- és navigációs applikációja, amelyben a felhasználók valós idejű közlekedési és útinformációkat osztanak meg (<https://www.waze.hu/mi-az-a-waze/>).
- Parkoló bérlés: pl. a JustPark platform a parkolókat keresőket köti össze a szabad parkolóhelyeket kínáló lakókkal a világ nagyvárosaiban
- Hajó bérlés: pl. Boatbound
- Kerékpárkölcsönzés: *MOL Bubi*, magyar „közbringarendszer”, amely 126 gyűjtőállomáson 1526 kerékpárral segíti a közösségi közlekedést Budapesten (<https://molbubi.bkk.hu/a-molbubi.php>)
- Robogókölcsönzés: pl. Blinkee.city, az E.ON támogatásában a fővárosban működő elektromos robogómegosztás (<https://blinkee.city/hu/>)
- Egyéb: útvonaltervező kerekesek számára pl. Route4U

Turisztika, szállodaipar

- Monetáris lakásmegosztás: saját tulajdonban lévő vagy bérelt ingatlan egészének vagy egy részének kiadása pénzszerzési céllal. Lehetőséget ad kapcsolatok kiépítésére, az utazások személyessé válására, valamint helyi lakosok segítségének, idegenvezetésének, vendégszeretetének élvezésére.
 - Airbnb: a piacot rendkívüli fölénnyel uralja, a PwC 2015-ös tanulmánya szerint 150%-os növekedés figyelhető meg a régió összes országában a vendég éjszakák és a felhasználók számában. A 2007-es amerikai indulás óta több, mint 191 országban, közel 5 millió kiadó lakás áll rendelkezésre, ebből több, mint 300 magyarországi.
- Lakáscsere:
 - HomeExchange: globális platform, ahol a felhasználók éves előfizetési díj fejében egyidejű lakáscserében egyezhetnek meg. A több, mint

65 000 otthonból mintegy 400 magyarországi
(<https://www.homeexchange.com/hu>)

- Közösségi turisztikai szolgáltatás: pl. lakásétermek, ahol alkalmi éttermi szolgáltatást adnak a lakás tulajdonosai
- Egyéb: a b2b kategóriájába esnek a közösségi irodák. A szolgáltatást igénybe vevő vállalkozások nem egy állandó helyet vesznek bérbe, hanem flexibilis módon az éppen hozzáférhető területen dolgoznak.
 - *LOFFICE*: az első co-working iroda Magyarországon (4 irodájuk van a fővárosban, valamint egy Bécsben és egy a Balatonnál is <http://budapest.lofficecoworking.com/rolunk>)
 - *KAPTÁR Irodák*: közösségi irodák, tárgyalók és rendezvényterek, céghelyszolgáltatás nyújtása Budapesten (<http://kaptarbudapest.hu/szolgaltatasaink/>)
- Nem monetáris lakásmegosztás:
- Couchsurfing: a fogadó személyek ingyen szállást adnak idegeneknek, vagy „barátoknak, akik még nem találkoztak” (<http://www.couchsurfing.com/about/about-us/>). Ez a platform nemcsak új emberek megismerését teszi lehetővé a világ bármely pontjáról utazás során, hanem a helyi lakosoknál megszállva személyre szabott helyi idegenvezetésben is részesülhetünk, ezáltal sokkal személyesebbé válhat az utazás. Magyarországon közel 142 ezer szállásadója van (<https://www.couchsurfing.com/>)

A közösségi gazdaság támasztotta kihívások

Hazánkban a magánjellegű szállásmegosztás és az autómegosztás bír kiemelkedő jelentőséggel, amelyek számos szabályozási problémát felvetnek. A Sharing Economy jelentős kihívás elé állítja a jogalkotókat jellemzően a pénzügyi szabályozás területén, különösen az alábbi témakörökben (Nagy, 2016):

- szürkegazdaság problémája
- versenyszabályozás
- fogyasztóvédelem
- biztosítás

A szektor szürkegazdaság problémája adóztatási és foglalkoztatási területen van jelen, ezért elsődleges cél a szektorban szerzett bevételek kifehéritése. Szükséges különbséget tenni a platformot működtető cég, illetve a platformot használó magánszemély között, aki az erőforrást szolgáltatja.

A szolgáltatást nyújtó magánszemélyek a Sharing Economy tevékenységből eredő bevételeket nem minden esetben vagy nem teljes mértékben vallják be. Mindamelllett az ellenőrzésük költség-haszon szempontból nem ígér nagy végeredményeket, hiszen az erőforrást adó magánszemélyek nincsenek a platform alkalmazásában, így nem közölnek róluk információt a hatóságok felé, valamint nagy mennyiségű, de kis értékű adóbevételeket kellene felkutatni. A magánszemélyek sok esetben időszakosan, kiegészítő

tevékenységként végzik a szolgáltatást, így nehéz az ellenőrzésük és jelentős az adóeltitkolási szándék (Nagy, 2016).

Emellett a szolgáltatókat érintő adózási kritériumok sem egyértelműek. A platformot működtető cégek ügyében az adóoptimalizáló attitűdjük képezi a probléma tárgyát. Ugyan követik az adójogszabályokat, ellenben csak kis mértékben fizetnek adót a szolgáltatásnyújtás helyszínét adó országban (Damjanovics et al., 2015).

A piaci verseny tekintetében a Sharing Economyban tevékenykedők előnyre tesznek szert a hagyományos szereplők rovására. Az üzletágban alkalmazandó szigorú szabályokat megkerülve alacsonyabbak az adminisztratív terhek és előírások, valamint alacsonyabbak a működési költségeik, mivel nincs szükség különösebb beruházásra a tevékenység folytatásához. A közösségi gazdaságban megszerzett előny révén sérülnek a versenyjogi szabályok (Nagy, 2016).

A fogyasztóvédelem is problémát jelent. A megosztásra épülő platformok értékelési rendszert használnak, hogy biztosítsák felhasználóikat a megfelelő minőségről. Mindazonáltal csak megfelelő számú értékelés adhat kellő biztosítékot, habár a visszacsatolások nem minden alkalommal tükrözik a valóságot. A valótlán vagy szándékos negatív értékelés elkerülésére különféle technikai beállítások szolgálhatnak megoldással. Az Oszkár telekocsi esetében be lehet jelenteni az alaptalan értékeléseket, amik alapos kivizsgálás után törlésre is kerülhetnek. Emellett egy olyan változtatást is bevezettek többek között az értékelési rendszerbe, hogy az visszajelzések addig nem jelennek meg, amíg a másik fél nem adta le a saját véleményezését, ezáltal elejét lehet venni annak, hogy a látott értékelés befolyásolja a saját minősítést. (<https://blog.oszkar.com/ertekeles-ujratoltve-nincs-tobb-bosszu>). Mindezek mellett a biztosítás kérdésköre is problémás. Hiába foglal magában fogyasztóvédelmi garanciákat számos Sharing Economy vállalkozás, azonban a PwC tanulmányban megfogalmazott következő három területet minden egyes szolgáltatónál muszáj rendezni:

- A felhasználók egészségének és biztonságának védelme (pl. ételmegosztó szolgáltatások esetében)
- A felhasználók vagyonbiztonságának garantálása (pl. szállásadásnál)
- A minőségi kifogások érvényesíthetősége (pl. hibás termék cseréje vagy a pénz visszatérítése) (Damjanovics et al., 2015, p. 26).

Nagy Zoltán összegzésében a szabályozás problémája az, hogy miként védje meg a hagyományos szolgáltatókat az eltorzult versenyben, valamint milyen módon készítse az új résztvevőket, hogy a szabályozott környezetben működjenek. A jogalkotónak mindenképp cselekednie kell, mivel a megosztásos gazdasági modell megállíthatatlanul és rendkívüli sebességgel terjed.

Magyar szabályozási környezet

A PwC (Damjanovics et al., 2015) tanulmányában 2 érv kerül említésre a Sharing Economy tevékenység megfelelő szabályozása mellett az ilyen jellegű tevékenység

betiltása helyett. Egyrészt a tiltások kikerülésére a cégek bizonyára megtalálnák a lehetséges kikapukat, vagy netán félig törvényellenes módon folytatnák tovább a tevékenységüket, másrészt a tiltással a megosztáson alapuló gazdaság szabályozás mellett érvényesülő, ezen innovatív, versenyképes kezdeményezések pozitív hatásaitól fosztaná meg a gazdaságot, mint például az adóbevételek és a foglalkoztatottság növekedése. Utóbbinál hasznos lehet rugalmas, részmunkaidős munkalehetőségek megteremtése.

„Azonban az újszerű, több országban jelen lévő, komplex működési modellel rendelkező sharing economy vállalkozásokra a legtöbb esetben még nincs felkészülve a törvényhozás, nincs tökéletes megoldás a szabályozásukra.” (Damjanovics et al., 2015, p. 26.): A közösségi gazdaság vállalkozásaira, jellegükből kifolyóan, az esetek többségében nem használható a klasszikus szereplőkre kialakított szabályozás, mert ezáltal elemi üzleti modelljük, és ezáltal létük lenne veszélyeztetve. A Sharing Economy vállalkozások szabályozását egy átfogó és részletekbe menő vizsgálatnak kell megelőznie.

Az ilyen jellegű cégekre nem létezik univerzális megoldás. Jellemző, hogy inkább helyi, önkormányzati szinten igyekeznek a jogszabályokat az új jellegű cégekre szabni, mint országosan.

Tizenkét javaslatot tettek az említett tanulmányban az elképzelhető szabályozási irányokra, amelyeket nemzetközi példákkal támasztottak alá. A példák többsége az Airbnb-re és az Uber-re vonatkozik, annak okán, hogy a városok többségében ezek hatása a legerősebb. A gazdaság kifehérítése érdekében a legmegfelelőbb lépés a platform adóztatása az egyes szolgáltatásnyújtók helyett, mivel utóbbiak rendszerint nagyszámúak és ellenőrzésük nehéz. Amszterdam és több amerikai város idegenforgalmi adót vet ki az Airbnb felhasználóra, amit a platformon keresztül tud befizetni. Kaliforniában az Uber sofőrök nem egyéni vállalkozónak minősülnek, hanem a cég alkalmazottai, ezért a cégnek kell utánuk adózni és járulékot fizetni. Az ellenőrzés végett kötelezni kellene a platform-biztosítókat az adatszolgáltatásra. Az USA-ban az Uber minden egyes fuvarját bejelentésre kötelezik a sofőrök bevételeinek követhetősége és adóztatásuk ellenőrizhetősége érdekében. Egyéni megállapodások kötése a legalizálásuk fejében. Például Philadelphiában legalizálták az Airbnb tevékenységét egy 8%-os különadóért cserébe.

Átfogó tájékoztatást nyújtani a szereplők részére az adózási kötelezettségekről, a konkrét módjáról és mértékéről, az elmulasztás foganatjáról. Példának tekinthető Anglia, ahol a szolgáltatók számára egy online kalkulátort vezettek be e célra.

Ellenőrzések folytatása a szabályok betartatása érdekében. Ezt a módszert már hazánkban is alkalmazzák.

Regisztrálása és ellenőrzése a szolgáltatásnyújtóknak. Példaként említhető San Francisco, ahol erre szakosodott iroda működik az Airbnb-n keresztüli lakáskiadóknak regisztrálására. Azért, hogy ne tegyenek szert versenyelőnyre a Sharing Economy szereplők az előírások megkerülése miatt, jó néhány városban kötelezővé teszik számukra a klasszikus iparági szereplőkre vonatkozó szabályok bizonyos részét. A szabályok kivetésének mértéke

különböző lehet. Rendszerint nem az összes előírást alkalmazzák az új szereplőkre, mivel a vállalkozások elvesztenék az üzleti modelljükből eredő előnyöket. Például nem elegendő az Uber saját belső ellenőrzése sem Londonban, sem Kalifornia államban, hanem a taxi sofőrökhöz hasonlóan rendelkezniük kell bizonyos szállítással kapcsolatos engedélyekkel. Cserébe a platform lehet a fizetési felület valamint a hivatalos taxi óra is.

Szükséges a szolgáltatók differenciálása a Sharing Economy tevékenységben való részvétel mértéke alapján. Kisebb mértékben terhelő adózás alkalmazása arra a szolgáltatóra, aki csak alkalmanként tevékenykedik, úgymint egy-két napos lakásbérbeadás, míg az üzletszerű tevékenységre –például egész évben bérbeadás-indokolt a hivatásos szállásközvetítőre vonatkozó szabályok alkalmazása. Példaként szolgál Philadelphia, ahol hatósági engedélyhez kötik a 30 napon túli szállásadást.

Bizonyos városokban korlátozzák az üzletszerű tevékenység végzését. Példa erre Barcelona, ahol az Airbnb-n keresztül legfeljebb 2 szobát lehet kiadni ingatlanonként, maximum 4 hónapra, valamint Amszterdamban 60 napban állapították meg a kiadható napok számát.

Nemcsak időbeli, hanem elhelyezkedésre épülő restrikcio is használható. Mint Philadelphióban, ahol meghatározott rendeleti övezetek vannak kijelölve, ahol engedélyezett a rövid távú lakáskölcsönadás.

Vannak városok, ahol teljes tiltással éltek Sharing Economy tevékenységeket illetően, ellenben más városban korlátozás hiányában szabadon működhetnek az ilyen vállalkozások.

Potenciális kockázatot jelenthet a monopóliumok kialakulása az üzleti modell révén, amire már található példa a digitális platform alapú iparágban (pl. Google, Facebook). Ennek megelőzésére célszerű alkalmas verseny lehetőséget biztosítani szabályozási részről. Megoldást jelenthet az egyes platformok közti átválthatóság mind a felhasználók, mind a szolgáltatásnyújtók között. Erre eszköz lehet a személyes profilok hordozhatóvá tétele a különféle Sharing Economy cégek között, hogy a személyhez kapcsolódó értékelések, visszacsatolások máshol is elérhetőek legyenek.

SZAKÉRTŐI MÉLYINTERJÚK-PRIMER KUTATÁS EREDMÉNYEI

Mélyinterjú egy autómegosztó platform alapítójával

Fontosnak tartottuk, hogy a fogyasztói oldal megkeresése mellett a piac kínálati oldalának szereplőjét is megszólítsuk, ezért megkerestük az egyik hazai autómegosztó platform, az Oszkár Telekocsi egyik alapítóját, Prácser Attilát.

Az alapító ötlet valójában egy adott probléma megoldása volt. A két alapító, vidéki városból származnak, az egyetem kapcsán költöztek fel Budapestre. A hétvégente hazajáró egyetemistáknak gondot okozott az egyre növekvő tömegközlekedési költségek, valamint a szolgáltatás színvonalát is úgy ítélték meg, hogy az elvárthoz képest kevésbé nőtt. Erre az utazási nehézségre kívántak megoldást találni. Létrehoztak egy autómegosztási felületet, hogy lehetőséget nyújtsanak a sofőröknek, hogy aki autós utazást tervez, az meghirdethesse az útját. Kezdeti céljaik között nem szerepelt az üzleti

vállalkozás, vagy a profittermelés. Az interjúalany elmondta, hogy a költségek megosztása mellett a pazarlás elkerülése szintén motivációs faktor volt. S bár nem kifejezetten környezetvédelmi projektnek indult, de áttételesen, az erőforrás pazarlás csökkentésén keresztül a környezetterhelés csökkentéséhez is hozzájárul. Emellett a közlekedési infrastruktúra terhelését és a torlódásokat is csökkentheti, ha nem több sofőr utazik párhuzamosan egyedül a saját autójukban, hanem „utazási közösséget” alkotnak.

Először az ismerősökön keresztül, az akkori közösségi hálón, az IWIW-en keresztül, valamint az egyetemen belül adtak hírt a kezdeményezésükről. Ezeken felül még sajtóközleményeket írtak. Több sajtótermék is felfigyelt rájuk, noha az oldal akkor még kezdetleges volt, az ötlet viszont az újdonság erejével hatott, így több cikkel is díjazták az elképzelést. Megfigyelhető volt, hogy amikor egy-egy cikk napvilágot látott a telekocsi rendszerükről, akkor azt több sajtótermék is átvette. Így kerültek be néhány hónap után a TV2 híradóba, ami kifejezetten jó ingyen marketing volt a számukra.

A téma iránti érdeklődésből keresték, hogy volt-e már akkor ilyen ötlet, és milyen megoldások léteztek nemzetközi szinten. A francia BlaBlaCar abban az időben még hasonló cipőben járt, mert az, a 2006-os indulása után még jelentős ideig alacsony szinten működött. De volt már akkor néhány létező rendszer, azonban e rendszerek szignifikáns része mára már nem működik. Az alapítók megvizsgálták mind az országhatáron kívüli, mind az azon belüli alternatívákat, és azokból merítettek ötletet. A pozitívumait megtartották, aminél pedig úgy érezték, hogy annál tudnak valami jobbal előállni, azt beépítették, és amelyik rész fejlesztésre szorult, azt elvégezték.

Az Oszkár Telekocsi első fogadtatása alapvetően pozitív volt, hiszen az ismerősi körből és az egyetemen belülről indult a terjesztés. Az interjúalany szerint jó időben voltak jó helyen, mivel abban az időszakban kezdett kibontakozni az fajta a magatartás, miszerint az egyének nyitottak a tárgyaik, az erőforrásaik mások történő megosztására, vagy mindenesetre az ez ellen való idegenkedés lecsökkenőben volt. A '90-es években egyre több embernek lehetett saját autója, azonban ekkor az emberek vonakodtak attól, hogy mások is beüljenek a gépjárműveikbe. Ez azonban a 2000-es évek vége felé megváltozott, sokan meglátták a telekocsizásban a spórolási lehetőséget.

A vizsgált autómegosztó platform a következőképpen működik: ha valaki autóval megy egy adott úti céllal, és van legalább egy szabad hely a járműben, amit hajlandó felajánlani más, vele ugyanakkor, ugyanazon a viszonylaton utazó részére, akkor néhány perc alatt regisztrálhat, és hirdetést ad fel az útvjáról. A sofőrnek meg kell adnia, hogy mikor, honnan hova megy, mennyi útköltség hozzájárulást vár. Innentől kezdve várja a jelentkezőket. Az utas oldalról valaki, aki szeretne menni A pontból B pontba, felmegy a keresőre és megnézi, hogy van-e valaki, aki arra megy. Ha több találat is van, akkor megnézi, hogy melyik a számára megfelelő, akár időben, akár árban, akár szimpátiában. Ezután kiválasztja a legmegfelelőbbet és helyet foglal. Maga az út megszervezése gyakorlatilag kettejük között történik. A platform funkciója csupán annyi, hogy helyet biztosít a kereslet és a kínálat találkozásának, magában az utazás megszervezésében lényegében nem vállal aktív szerepet. Az utazás megtörténte után a rendszer automatikusan felkérést

küld mindkét fél részére, illetve minden érintett részére, az utazás értékelése céljából. Egyrészt, hogy a megvalósulásról, másrészt, hogy pozitív, semleges netán negatív impulzusai voltak. Ezeket megírhatja szövegesen is, illetve vannak tipizált minőségi mutatók, például pontosság, kommunikáció, az autó tisztasága, stb. amely jellemzőkről lehetőség van visszajelezni.

A következőkben a telekocsizás iránti bizalmat, valamint a bizalmat meghatározó tényezőket vizsgáltuk. Az interjúalanyunk elmondta, hogy van olyan ember, aki nagyon zárt, soha nem használná ezt a fajta szolgáltatást, de van olyan is, aki rendkívül nyitott, mondhatni hippi stílusú, aki gyakran autóstoppal utazik, ezeknél az embereknél nem jelent gátat igénybe venni. E két embertípus között mindazonáltal széles a spektrum. Az interjúalany hangsúlyozta, hogy különösen fontos számukra a bizalom kiépítése. Igyekeztek a kommunikációval és az oldal fejlesztésével elérni azt, hogy minél nagyobb réteget a kételkedők vagy bizonytalankodók közül sikerüljön rábírní arra, hogy egyszer kipróbálják. Igazából az a kulcs, hogyha valaki egyszer kipróbálta, és utána igen nagy arányban pozitív tapasztalattal rendelkezik, akkor már nem kérdéses a további használat. A kétoldalú értékelésnek köszönhetően, ha valakiről már szerepel 10-20, netán 30 pozitív értékelés, akkor ez már kellőképp meggyőző ahhoz, hogy másvalaki is vegye a bátorságot és vele utazzon. Ha a sofőr nem ismerősünk, de a közösség tagjai jó véleményt alkotnak róla és ajánlják a szolgáltatását, akkor ez másokban is bizalmat kelt. Azonban a tapasztalatok alapján a legjobb meggyőző erő az ismerősi ajánlás.

A következő kérdéseink a kihívásokra, szabályozási korlátokra irányultak. Több, mint egy évtizedes működésük során sok mindent történt. Mindig vannak olyan kihívások, amelyekre kell valamilyen megoldást találni. Kezdetben a rendszert leginkább még mindenki asztali számítógéppel használta, sokan csak könyvtárban vagy a kollégiumban fértek hozzá az internethez, most viszont már a legtöbben mobiltelefonon használják, hisz applikáció is rendelkezésre áll. Megannyi tényező változik, amihez elengedhetetlen alkalmazkodni annak érdekében, hogy továbbra is működni tudjanak és sikeresek legyenek. Konkurencia mindig jelen volt, és próbáltak hozzájuk képest is jobbat és jobbat létrehozni. Emellett a szabályozási környezetre is folyamatosan figyelni kell.

A szabályozással eleinte nem volt probléma, amíg egy bizonyos használati mértéket el nem ért a rendszer. A szabályozási hiányosságra valójában az Uber magyarországi megjelenése világított rá. Ekkor sokan egy kalap alá vették a gyakorlatilag „innovatív taxis cégnek” nevezhető Uber-t és Wundercar-t a telekocsival. A két kategória között a fő különbség az, hogy az Oszkár Telekocsi esetén alapvetően a költségmegosztás a cél, vagyis nem keletkezik jövedelem és alapvetően ez nincs szabályozva. Hiába létezett már korábban, nem ért el olyan használati intenzitást, hogy az a szabályozásba bekerüljön, így a mai napig sincs benne. Azt érzi a törvényalkotó, szabályozó, illetve végrehajtó szervek (pl. a NAV), hogy ez nem skatulyázható be, a díj ellenében végzett személyszállító szolgáltatások - ami például a taxi is - vagy az egyéb személyszállító vállalkozások közé. Viszont a telekocsi fogalmát a törvény nem ismeri. Az adóhatóság részéről tett nyilatkozatok alapján, ha valaki nem üzletszerűen végzi, nem realizál profitot, hanem

költségeket oszt meg, addig nincs adózási, bejelentési kötelezettsége. Jelenleg a szabályozás hiánya a kockázati tényező. Adott esetben a szabályozó szervek értelmezésén múlik, hogy hogyan viszonyulnak hozzá. A platform tulajdonosai tulajdonképpen évek óta próbálkoznak - volt, hogy a versenytársakkal együtt - a törvényalkotó szervek, az illetékes minisztériumok felé javaslatokat megfogalmazni és támogatni azt, hogy a szabályozás tiszta és egyértelmű legyen, ez ne jelentsen bizonytalanságot azok számára, akik ebben azért nem vesznek részt, mert tartanak attól, hogy valami törvénybe ütközőt követnek el.

Van olyan felhasználókra is példa, akik a telekocsizásból profitot szeretnének realizálni. Ilyen felhasználói igényekre a platform vezetősége egy üzleti csomagot hozott létre, amit elkülönítenek a hagyományos felhasználóktól. Az oldal fenntartói számára is egyértelmű, hogyha valaki profitot ér el, a telekocsizási tevékenységet üzletszerűen végzi, akkor az vegyen részt a közteherviselésben, valamint legyen meg a tevékenység folytatásához szükséges engedélye. Az interjúalany elmondása szerint nagyon nehéz meghúzni a határt, hogy honnan kezdődik a profittermelő tevékenység, és meddig tart a költségek megosztása. Ez a kérdés mellesleg a többi Sharing Economy platformon is jelen van. (Prácsér Attila, *személyes kommunikáció* 2018.10.15.)

A megosztásos gazdaság megnyilvánulási formáinak adóztatására irányuló vizsgálat-mélyinterjú tanácsadó cég adótanácsadó szakértőjével

A megosztásos tevékenységek jelenlétéből fakadó adóztatási problémák jobb megértése érdekében felkerestük az egyik tanácsadó vállalat adótanácsadási részlegének igazgatóját. A megosztásos vagy közösségi használatra irányuló kezdeményezésekről jó véleménnyel van, mert a közlekedésben ezek által csökkenteni lehet a környezeti hatásokat, azáltal hogy többen használják egyszerre a személygépkocsikat, így kevesebb autó van az utakon, kisebb mértékű a káros anyag kibocsátás is. A környezetvédelmi előnyök mellett másik pozitívumként az autóval kapcsolatos költségek megosztásának lehetőségét emelte ki az adótanácsadó, aki maga is MOL Bubi és GreenGo felhasználó.

A következőkben arról kérdeztük az adótanácsadót, hogy szakmai szemmel miként tekint a megosztás gazdaságára, a közösségi felhasználásra. Meglátása szerint a Sharing Economy megítélése azért problémás Magyarországon, mert az adórendszer nem elég speciális, nincs kellően rá szabva az újonnan feltörekvő megosztási lehetőségekre, mondhatni a megosztás gazdasága meglepetésként érte az adórendszerünket. Főként a személyi jövedelemadó témakörében támaszt kihívásokat, a társasági adóval kapcsolatban nem okoz bonyodalmakat, ugyanis például a MOL, mint vállalat, a Limo és a Bubi működtetéséből származó fix bevételeit megfelelő módon leadózza.

A szállásadás területén, az Airbnb adóztatása mellett a szálláshely szolgáltatáshoz szükséges engedélyek beszerzése is gondot jelent, mert annak hiányában a magyar adóhatóság büntetéseket hajthat végre. Ha nem büntet, akkor pedig a problémát az jelenti, hogy a szállást nyújtó magánszemélyek nincsenek tudatában, hogy a végzett tevékenységre milyen adófizetési előírások vonatkoznak. Továbbá a látencia is gondot

okoz, amikor is tudatában vannak a szükségszerű lépéseknek, mégis elmulasztják az adó beszedését. Az Oszkár Telekocsi esetében egyszerűbb a helyzet, mert ennél önálló tevékenységből származó jövedelem után kellene adót fizetni. Az interjúalany elmondta, hogy vélekedése egy kissé ambivalens. Adótanácsadói szemmel érti, hogy milyen szabályokat kellene követni, magánemberként azonban nem véli életszerűnek, hogy ezeket az adózók be is tartsák.

Véleménye szerint az egyszerűsítés jelenthetne megoldást a Sharing Economy által támasztott adóztatási kihívásokra. Az lenne a legcélravezetőbb, ha minél egyszerűbbé tennénk a rendszert. A mai adórendszerünkben is vannak olyan megoldások, egész pontosan az egyszerűsített foglalkoztatásnál, ahol egyszerű jogkövető magatartást tanúsítani. Az adótanácsadó kivitelezhetőnek tartja az sms-ben, egy átutalással történő adófizetést, vagy az online platformba beépítve. Mind az Airbnb, mind az Uber alkalmas lenne, alkalmas lett volna erre a megoldásra. Járható út lenne, hogyha az alkalmazásba építve, vagy a weboldalon keresztül a közvetítő – az Airbnb, az Uber, vagy akár az Oszkár Telekocsi - vonná le az adót, illetőleg az adóvisszatartás is megoldás lehetne. Technikailag minden adott, hogy működjön. Az elektronizálás mellett egy másik lehetőség az egyszerűsített adózási formák megalkotása. Létesíteni lehetne olyan jogcímet, amelynél az adó alapja a közösségi használatból származó jövedelem, és meg lehetne határozni a szabályokat. Hiszen a vatera.hu és az eBay.com megjelenésével, ezekhez is hozzáigazították az adórendszert. Ilyen törvényváltoztatásokkal a bevételek fehéritését lehetne elősegíteni. Az ilyen jellegű megosztásos lehetőségek akadályozása és üldözése helyett inkább ezek támogatása lenne célravezetőbb, hiszen ez a jövő, nem lehet megállítani a térnyerésüket.

A platformok támogatására a megkérdezett adótanácsadó szakember az adóalany meghatározását javasolná, azaz, hogy ki legyen az adófizetésre kötelezett „személy”, mert nem feltétlenül az az egyén, aki a tevékenységet végzi. Lehetne a platform, hiszen – maradván az Airbnb és az Uber példájánál – a jutalékleválasztás mintájára az adó is leválasztható lehetne. Emellett a platform több információval is rendelkezik a felhasználókról.

Egy másik járható útnak véli interjúalanyunk az adómentesség lehetőségét, hogy meghatározott éves bevétel alatt a Sharing Economy tevékenységből származó jövedelem ne legyen adóköteles. (Anonim, *személyes kommunikáció*, 2018.10.09.)

KÖVETKEZTETÉSEK, JAVASLATOK

„Kijelenthetjük, hogy az elmúlt és minden bizonnyal a következő évek egyik legfontosabb globális üzleti trendjéről és sikertörténetéről beszélhetünk esetünkben, (...) melyek jelentősen meg fogják változtatni az üzleti környezetet.” (PwC Magyarország, p.5)

„A sharing economy modell egyre gyorsuló térnyerése tagadhatatlan tény és alapjaiban forgatja fel a klasszikus üzleti berendezkedést.” (PwC Magyarország, p.28)

Már e két fent említett kijelentés is jelzi a téma jelentőségét és azt a jövőbeli helyzetet, hogy a közösségi gazdaság üzleti modelljéhez viszonyulniuk kell a piaci szereplőknek, az

állami intézményeknek, jogalkotóknak, hatóságoknak, és maguknak az embereknek. Bár jelenleg az ismertségük sokkal nagyobb, mint a szolgáltatások igénybevétele, - ezt megerősítette az általunk készített kérdőíves felmérés is -, úgy véljük, hogy ez az állapot csak egy ideig marad így, hisz már a közeli jövőre nézve is előre jelezhető, hogy ezeket a szolgáltatásokat egyre többen fogják igénybe venni.

Úgy érezzük, sikerült egy időszereű témában mélyebbre ásni, bővebb ismereteket szerezni róla, rámutatni fontosságára és arra a helyzetre, hogy szabályozásában bőven vannak még lemaradások. Azt is örömmel konstatáltuk, hogy mind a megkeresett adótanácsadó szakember, mind az egyik piaci szereplő részéről megerősítéseket kaptunk arra vonatkozóan, hogy ez a kérdéskör mennyire aktuális, hogy sok esetben a szabályozás hiánya okozza a legtöbb nehézséget a megosztásra épülő technikákhoz való viszonyulásban, sokszor indulatokat is kiváltva a hagyományos piaci szereplők részéről. Mi több, az Európai Unió is aktuálisan foglalkozik a témával, ajánlásokat adva a tagállamok részére, hogy alakítsák ki a szabályozásukat, az üzleti modellhez való viszonyulásukat. Ugyanakkor magának a jelenségnek olyan előrevivő, jövőbe mutató pozitív hozadékai is vannak, például a hagyományos gazdasági szervezetek részéről, ami a fogyasztóknak jelentenek közvetlen előnyöket. Kijelenthető, hogy annak érdekében, hogy a hagyományos vállalatok versenyképesek tudjanak maradni, nem hagyhatják figyelmen kívül, hogy fejlesszék szolgáltatásaik színvonalát. Ebből a helyzetből viszont leginkább a fogyasztók profitálnak. Mert, hogyha a fogyasztók motivációinak szemszögéből tekintünk a tárgykörre, akkor mindig lesz igény ezekre a szolgáltatásokra, amennyiben pénztárcabarátok, közösségi élményt nyújtanak, kényelmesek, gyors reagálásúak, és még kiegyensúlyozott minőségű, egyedi szolgáltatást is képesek biztosítani. Ha ehhez társul egy olyan szabályozási környezet, amely egyértelmű szabályokat fektet le, ami garantálja a használók számára a biztonságot, a védelmet, és ami a fogyasztók javára van, akkor úgy véljük, nem szükséges túlságosan hangsúlyozni, hogy az effajta üzleti modell népszerűsége milyen távlatokat vetít elénk.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Boatsetter <https://www.crunchbase.com/organization/boatsetter> [Letöltve: 2019.06.22.]

BOTSMAN, R. (2010) [videófelvétel]: *The case for collaborative consumption*, Sydney

BOTSMAN, R. (2013): *The sharing economy lacks a shared definition: giving meaning to the terms* <https://www.slideshare.net/CollabLab/shared-def-pptf> [Letöltve: 2019.05.27]

BOTSMAN, R. (2015): *Evolution of theories* <https://www.slideshare.net/CollabLab/evolution-of-theories-45919648> [Letöltve: 2019.05.27]

BOTSMAN, R. and ROGERS, R. (2011): *What's mine is yours - how collaborative consumption is changing the way we live*, Collins, London, p.71-75., 216 DOI: <https://doi.org/10.1126/science.347.6221.516-g>

DAMJANOVICS, B. – KŐSZEGI, Á. – NAGY, B. – OSZTOVICS, Á. (2015): *Osztogatnak vagy fosztogatnak? A sharing economy térnyerése* [on-line]. <https://www.pwc.com/hu/hu/> Budapest. Elérhetőség/hozzáférés: [Letöltve: 2019.06.20.]

EURÓPAI BIZOTTSÁG (2016): *A közösségi gazdaságra vonatkozó európai menetrend* [on-line]- Európai Bizottság - Brüsszel Elérhetőség/hozzáférés:

<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/16881/attachments/2/translations>
[Letöltve: 2019.06.20]

GANSKY, L. (2010): *The Mesh – Why the future of business is sharing*, Portfolio Penguin, England, p. 8.

GANSKY, L. (2010): *The Mesh* – p. 8-15.. <https://informationdj.files.wordpress.com/2012/01/future-of-business-is-lisa-gansky.pdf>
[Letöltve: 2019.05.29]

<http://budapest.lofficecoworking.com/rolunk> [Letöltve: 2019.06. 26.]

<http://formula.hu/auto/2018/09/26/mercedesekkel-bovul-a-mol-limo-flottaja>[Letöltve 2019.05.25]

<http://formula.hu/auto/2018/09/26/mercedesekkel-bovul-a-mol-limo-flottaja> [Letöltve: 2019.06.25]

<http://kaptarbudapest.hu/szolgalatasaink/> [Letöltve: 2019.06. 26.]

<http://www.couchsurfing.com/about/about-us/> [Letöltve: 2019.06.21.]

<https://blinkee.city/hu/> [Letöltve: 2019.06.26]

<https://blog.blablacar.hu/about-us> [Letöltve: 2019.06.25]

<https://blog.oszkar.com/ertekeles-ujratoltve-nincs-tobb-bosszu/> [Letöltve: 2019.09.30.]

https://en.wikipedia.org/wiki/Timeline_of_Lyft [Letöltve: 2019.06.22.]

<https://forbes.hu/uzlet/ez-bubi-autoval-greengo/> [Letöltve: 2019.06.25.]

<https://mol.hu/hu/molrol/mediaszoba/6535-mol-limo-neven-haromszazas-autoflottaval-indit-kozossegi-automegoszto-szolgaltatast-a-mol/> [Letöltve: 2019.06.25.]

<https://molbubi.bkk.hu/a-molbubi.php> [Letöltve: 2019.06.22]

<https://press.airbnb.com/about-us/> [Letöltve: 2019.06.21.]

<https://www.blablacar.com/blog/inside-story/think-it-build-it-use-it> [Letöltve: 2019.06.21.]

<https://www.couchsurfing.com/places/europe/hungary> [Letöltve: 2019.06. 26.]

<https://www.didiglobal.com/> [Letöltve: 2019.06. 22.]

<https://www.getaround.com/> [Letöltve: 2019.06.25.]

<https://www.homeexchange.com/hu/> [Letöltve: 2019.06.26]

<https://www.kickstarter.com/about?ref=global-footer> [Letöltve: 2019.06.21.]

<https://www.mollimo.hu/hu> [Letöltve: 2019.06.25.]

<https://www.olacabs.com/about.html> [Letöltve: 2019.06.22.]

<https://www.oszkar.com/> [Letöltve: 2019.06.14.]

<https://www.oszkar.com/misc/impressum.php> [Letöltve: 2019.06.21.]

https://www.pwc.com/hu/hu/kiadvanyok/assets/pdf/sharing_economy.pdf [Letöltve: 2019.06.20.]

<https://www.rachelbotsman.com/thinking/> [Letöltve: 2019.05.27]

<https://www.skillshare.com/> [Letöltve: 2019.06.21.]

<https://www.taskrabbit.com/> [Letöltve: 2019.06.21.]

https://www.ted.com/talks/rachel_botsman_the_case_for_collaborative_consumption/transcript
[Letöltve: 2019.05.30.]

<https://www.uber.com> [Letöltve: 2019.06.21.]

<https://www.waze.com/hu/> [Letöltve: 2019.06.21.]

<https://www.waze.hu/mi-az-a-waze/> [Letöltve: 2019.06.25.]

<https://www.zipcar.com/cities> [Letöltve: 2019.06.21.]

<https://zipcar.com/about> [Letöltve: 2019.06.21.]

KÖRFORGÁSOS GAZDASÁGÉRT ALAPÍTVÁNY <http://circularfoundation.org/a-korforgasos-gazdasag/>
[Letöltve: 2019.09.28.]

NAGY Z. (2016): *A közösségi gazdaság (sharing economy) és pénzügyi szabályozása* [on-line] – Miskolci Egyetem DOI: <https://doi.org/10.26649/musci.2016.121> - http://www.uni-miskolc.hu/~microcad/publikaciok/2016/E_feliratozva/E_7_Nagy_Zoltan.pdf [Letöltve: 2019.06.28.] – p. 2-3.

SHARING ECONOMY SZÖVETSÉG <https://www.sharingeconomy.hu/sharingeconomy/> [Letöltve: 2019. 05. 24.]

STATE OF THE SHARING ECONOMY (2016). [videófelvétel] Botsman, R. <https://www.youtube.com/watch?v=A15OorFLGk4> [Letöltve: 2019.05.29.]

SUNDARARAJAN, A. (2016): *The sharing economy: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism*, MIT Press, Cambridge, USA, pp. 27, 30. Authors: Pierre Mathieu DOI: <https://doi.org/10.3917/rimhe.035.0092>

VASA L. (2010): *A háztartás-gazdaságtan elméleti alapjai*. Műegyetemi Kiadó, 142 p.

VÁGÁNY J. – KÁRPÁTI-DARÓCZI J. – JUHÁSZNÉ ÁBRY I. (2013) A minőség megbízhatósága vagy a megbízhatóság minősége? In: Lukovics, M; Savanya, P (szerk.) Új hangsúlyok a területi fejlődésben : SZTE Gazdaságtudományi Kar Közgazdaságtani Doktori Iskolájának Közleménye 2013 Szeged, Magyarország : JATEPress Kiadó, (2013) pp. 186-205. , 10 p.

ISSN 2630-886X

18  57

BGE