

A közlekedési "sharing economy" rendszerek szabályozási szükségességé

A közlekedési „sharing economy” hatásaival való foglalkozás, valamennyi résztvevő számára előnyös lehet, ha jól meghatározott összefüggéseit e gyorsan növekvő tendenciákhoz igazítjuk, amelynek elsősorban a szabályozásban kell megjelennie. Ez persze nem jelentené azt, hogy a társadalom (állam) ne ismerje el a magánszemélyek jogait, hogy megosszák a tétlen vagy kihasználatlan eszközeiket, hanem ellenkezőleg a cél az lenne, hogy bevezessük ezeket a tevékenységeket a társadalmi kontroll alá, biztosítva ezzel az állampolgárok (utasok) jogait.

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2021.3.3>

Dr. Szeri István – Berente István

főtanácsos, tudományos főmunkatárs – közszolgáltatási központvezető
KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft
e-mail: szeri.istvan@kti.hu, berente.istvan@kti.hu

1. A SHARING ECONOMY VAGY A MEGOSZTOTT GAZDASÁG NÖVEKEDÉSE

A társadalom digitalizálódásából fakadó látványos összekapcsolhatósággal az emberek együttműködése széles körben terjed. Ez azonnali összefüggést eredményez az alacsony tranzakciós költségekkel, ami jelentős potenciált biztosít a társadalmilag hasznos, erőforrás-hatékony gazdasági cserék (együttműködések) számára.

A létrejövő megosztási gazdaság optimalizálja az eszközök használatát, amelyek hatékonyan oszthatók meg a felhasználók között.

Pozitív hatásai számosak:

- erőforrásaink, megtakarításaink vagy további bevételi forrásaink jobb felhasználása a vásárlóerőt növeli,

- további hozzáadott értékeket biztosít diverzifikált megoldásokkal, új társadalmi interakciókkal, amelyek emberi szinergiákat biztosítanak a digitális gazdaság számára,
- szolgálják a társadalmi mobilitás erősödését is.

Mivel a megosztott gazdaság mérete exponenciálisan növekszik, (gondoljunk csak a lakásmegosztásokra a telekocsikra vagy a lakásétermekre, hogy csak a legelterjedtebbeket említsük) növekvő aggodalmak is megfigyelhetők, amelyeket hatékonyan kell kezelni a pozitív externáliák elősegítése érdekében. Valamennyi résztvevő számára előnyössé válhat a jól megválasztott együttműködés, azonban a gyorsan növekvő tendenciához, szükséges az egységes definíció az Európai Unióban, így hazánkban is. A létrejövő megosztás alapú gazdaság optimalizálja

a készenléti vagy szabad eszközök (helyek) használatát, amelyek hatékonyan oszthatók meg sok felhasználó között.

2. MEGOSZTÁS VAGY NYERESÉG

2.1. Elvárt elvek

- az állampolgároknak/használóknak fontos, hogy minden uniós ország elismerje a magánszemélyek jogait, hogy megosszák a tétlen eszközeiket,
- szükséges megkülönböztetni egy eszköz megosztását a pénzügyi költségekhez való hozzájárulása esetében, ahol a megosztónak nem keletkezik nyeresége,
- vagy a bevételt (nyereséget) realizáló fuvarozás kérdéskörét,
- ezek elkülönítése eltérő adózási és jogi következményeket kell, hogy eredményezzen az eszközök tulajdonosai számára.

A személyszállítási szolgáltatásban ez azt jelenti, hogy a jármű használója és az utazni kívánó megosszák az útjuk során keletkező költségeket. Ha azonban mindez nyereség érdekében, tehát viteldíj beszedésében mutatkozik meg, az már nem költségmegosztás, hanem hivatásos személyfuvarozás.

3. AZ EU MÁR KIFEJTETTE NEM HIVATALOS AJÁNLÁSAIBAN, HOGY SZÜKSÉG VAN

- az összes európai ország ösztönzésére,
- amelyhez tisztázni kell a magánszemélyek jogát arra, hogy megosszák az eszközöket és a kapcsolódó költségeket,
- de olyan adózási mechanizmusokkal kell rendelkezni, amelyekkel egyértelműen meghatározhatják, hogy mikor alkalmaznak költségmegosztást vagy deklarálatos nyereséget,
- ezért kulcsfontosságú lenne a megosztott gazdaságnak a jól meghatározott kontextusba való helyezése.

4. KÖLTSÉGMEGOSZTÓK (SHARING ECONOMY) TERJEDÉSE A HAZAI KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉSBEN

Ma sok vita van a vasúti és autóbuszos távolsági közforgalmú közlekedés értékelése kapcsán, hogy a személygépkocsi költségmegosztók (köznap nevükön a TELEKOCSI rendszerek) működése mennyire szabályszerű, s arról, hogy tevékenységük mennyiben befolyásolja a közszolgáltatási szerződéssel rendelkező hivatásos fuvarozók eredményességét?

A probléma megértéséhez egy kis szakirodalmi áttekintés is szükséges, csupán annyiban, hogy lássuk e tevékenység társadalmi hasznosságát, amennyiben van ilyen. A költségmegosztás vagy angol nevén „sharing economy” még inkább „collaborative economy” nem más, mint közösségi gazdaság vagy megosztásalapú gazdaság, amire jellemző, hogy megosztáson alapul, kihasználatlan kapacitásokra épül a kereslet-kínálat azonnali találkozása. Ma már az informatikai technológiai megoldásokon keresztül érhető el. Fontos eleme a benne szereplők kölcsönös egymás-értékelése (tehát bizalmi jellegű), jórészt közösségi élményt nyújt, és kétségtelen tény legalábbis a közlekedési szolgáltatásokban, hogy fenntarthatósági szempontokat is figyelembe vesz. Persze igazságtalanok lennénk, ha nem említenénk meg azt, hogy a költségmegosztású gazdaság más ágazatokban még inkább beépült a mindennapokba. Hiszen ki ne ismerné a legelterjedtebb ilyen irányú szolgáltatást az ún. lakásmegosztást, rövidtávra (napi néhány órára) kiadott garázsok, vagy lakáskonyhai költségmegosztásokat. Magyarországon 17 különféle költségmegosztás típusú szolgáltatás azonosítása történt meg, s ezek száma – elsősorban Budapesten – évről évre nő. *(A járványhelyzet e tendenciában törést okozott. A főszerkesztő)*

A közlekedési költségmegosztás, mint mobilitásigény a szállásigény után a közösségi gazdaság második sikerágazata. A legismertebb vállalkozások: Uber, Lyft, a BlaBlaCar, Wunder, Zipcar, Waze. A hazai legsikeresebb az Oszkár telekocsi rendszer.

Néhány gondolat az üzleti modellről, amelynek alapja az ún. C2C (consumer-to-consumer), ahol a szolgáltatást nyújtók és igénybevevők egy tőlük független digitális platformon keresztül lépnek kapcsolatba egymással. Tehát a platform, közvetítő tevékenységet nyújt a fuvarozóknak, akik úti céljukba eső személyeket szállítanak elvileg költségük egy részének megtérítésével. A megosztás típusai szerint persze lehet hosszú távú autómegosztás (car sharing, carpooling), akik hosszabb távra vagy állandó periódusban utazó utitársakat keresnek. A rövid távú autómegosztás (ride sharing) jellemzően városon belül keres utastársakat, és ez jórészt céljában is nyereségérdekel pl.: Uber. Emellett szóba jöhet az (On-demand) autóbérlés is, amely során a bárki által használható és lerakható autót a biztosítanak eseti használatra. (pl.: Budapesten a GreenGo, LIMO). Sok országban – így például az USA egyes államaiban vagy az EU néhány tagországában – a társadalmi költségek és a fogyasztók szempontjából előnyösnek minősítik, mert az innovatív gazdasággal összefüggő növekedési lehetőségeket kínál. Ám minden ilyen szolgáltatás fogyasztói, adójogi és munkajogi stb. kérdéseket is felvet. Nevezetesen, hogy melyek azok a paraméterek a mindenkori szabályozók függvényében, amelyeket az ilyen típusú szolgáltatásoknál maguknak a szolgáltatóknak nem csak az üzleti etika terén, hanem az adózás, a fogyasztóvédelem és felelősség kérdésében figyelembe kell venniük. Az világosan látszik, hogy ma még az eltérő nemzeti szabályozások vagy hiányuk jogbizonytalanságot eredményez, gátolva a szabályszerű megosztásalapú gazdaság fejlődését.

5. A CÉLOKRÓL

Melyek lehetnek a célok a megosztásalapú gazdaságon keresztül kínált szolgáltatások terén, hogy ne vezessenek adókikerüléshez, tisztességtelen versenyhez, ne sértsenek jogszabályokat, ne illessék meg őket a pozitív diszkriminációk a hagyományos gazdasági tevékenységekkel szemben, valamint a kaucionális, biztosítási, tevékenység engedélyezése stb. ugyanúgy vonatkozzanak rájuk, mint az összes többi gazdasági ágazatra?

Nézzük azonban – a teljesség igénye nélkül – a magyar szabályozást:

A 176/2015. (VII. 7.) Korm. Rendelet a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról, amelynek hatálya kiterjed többek között, a személytaxi-szolgáltatást és a személygépkocsis személyszállító szolgáltatást folytató vállalkozásra, a díj ellenében személyt szállító személygépkocsi vezetőjére, a személyszállító szolgáltatást igénybevevőre (az utasra).

Azonban, hogy mindezt megértsük, nézzük a szabályozás paramétereit. A személygépkocsival ellenérték fejében végzett közúti személyszállítás, a rendelet feltételei szerint, egyéb szolgáltatás részeként kiegészítő szolgáltatásként vagy a fő szolgáltatáshoz közvetlenül kapcsolódóan végezhető. Szükséges hozzá tevékenységi engedély, amelyet a hatóság akkor adhat ki, ha a vállalkozás igazolja:

- szakmai irányítójának személyes megbízhatóságát,
- alkalmasságát, megfelelő pénzügyi teljesítőképességét,
- a személygépkocsi műszaki feltételeit, amivel fuvarozni kíván,
- és az önfoglalkoztató vagy alkalmazotti végzettség feltételeit.

Ehhez képest mi az, ami megvan a hazai közlekedési költségmegosztóknak? Nagyjából 10% rendelkezik tevékenységi engedéllyel, a többi nem felel meg az előírt tevékenységi feltételeknek, mert:

- nem vállalkozásként működnek,
- nincs adószámuk (így nem is adóznak), ugyanakkor díj ellenében fuvaroznak (számlát, nyugtát nem adnak),
- nincs kauciójuk,
- nincs utasbiztosításuk,
- tehát (tiszteltet a kivételnek) jó részük hivatásszerűen a szürke és feketegazdaságban dolgozik.

A személygépkocsival végzett személyszállítási szolgáltatás kapcsán számos kérdés merült fel az utóbbi időben szinte az egész világon. Annak érdekében, hogy a szolgáltatás hosszabb távon is megfelelő, feszültségektől mentes és

minél inkább versenysemleges, az igénybevevő (utas) szempontjait messzemenően kielégítő környezetben bonyolódhasson le, szükséges egy szabályozási koncepció elkészítése.

6. FELADAT

Korábban az MKIK GVI és a KTI is egy-egy tanulmányban foglalkozott a tevékenység versenyhelyzetével, szabályozási környezetével, hogy a különböző „szürke” és „fekete” alágazati tevékenységek miben szolgálják az egyenlő versenyhelyzetet és azt a célkitűzést, amellyel a magyar gazdaságot tovább lehet „felerősíteni”.

Részletesen kell tehát megvizsgálni a jelenlegi helyzetet, s ennek ismeretében lehet megfogalmazni a rövidebb és a hosszabb távra vonatkozó javaslatokat.

Érdemes tehát feltárni azokat a területeket, amelyeket a későbbiekben, részleteiben is vizsgálni kell, illetve az ott levont következtetések alapján kiterjeszteni az egész közforgalmú személyszállítási rendszerre.

7. A HELYZETELEMZÉST A JAVASLATOK TERÉN HÁROM SZEMPONT KÖRÉ CÉLSZERŰ ÖSSZPONTOSÍTANI

- a szolgáltatás követelmény rendszerének szabályozása,
- a gazdálkodási környezet,
- a szolgáltatás engedélyezésének feltételei.

Célszerű a legjobb nemzetközi gyakorlatokat is megvizsgálni és kitérni azok hazai alkalmazásának lehetőségeire.

8. A JELENLEGI HELYZET ÉS ANNAK KÖVETKEZMÉNYEI

A személyszállítási (személygépkocsival végzett és taxiszolgáltatás) nyújtásának szabályozási kereteit alapvetően három törvény és két rendelet határozza meg:

- 1990. évi LXXXVII. törvény az árak megállapításáról,

- 2012. évi XLI. törvény a személyszállítási szolgáltatásokról,
- 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemen tartásáról,
- 31/2013 (IV.18.) Főv. Kgy. rendelete a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás és a személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működtetésének feltételeiről, a taxiállomások létesítésének és igénybevételeinek rendjéről és a személytaxi-szolgáltatás hatósági áráról,
- 176/2015. (VII. 07.) Korm. rendelet a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról.

A kezdeti jogszabályok értelemszerűen nem foglalkoznak a költségmegosztáson alapuló gépjárműhasználattal, aminek eredeti gondolata nem az üzleti haszonszerzés, hanem az egyirányú gépkocsis utazások összevonásából származó egyéni és társadalmi előnyök kihasználása. Amíg a napi gyakorlat megmaradt ennek keretei között, addig nem érték támadások, sőt, támogatást élveztek az ezt alkalmazók annak ellenére is, hogy már akkor látszott miszerint az adózási és tevékenységi szabályrendszereket nem tartották be. Természetesen ezeknek megvoltak a nemzetközi gyakorlati előnyei is, gondoljunk csak pl.: a „HOV lane” létesítésekre, amikor a zárt forgalmi sávokat – elsősorban csúcsidőben – csak azok a járművek használhatják, amelyek több személyt szállítanak. Ám a korszerű informatikai technológia (internet, majd applikációk stb.) lehetőségeit kihasználva jöttek létre azok az alkalmazások és gyakorlatok, amelyek már messze túlnyúlnak a költségmegosztáson alapuló autóhasználat társadalmilag elfogadott keretein. Az így létrejött anomáliák irányították rá a figyelmet a szabályozás nemzetközi és hazai elégtelenségére. Szakmailag az látszik, hogy hiba lenne az új jelenségeket, a korábban rögzített elavult keretek közé szorítani. A helyzetértékelés során részletesen meg kell vizsgálni a jelenlegi szabályozást. Értékelni kell a taxi és személygépkocsis személyszállító szolgáltatókkal szemben támasztott követelményeket, azok szükségességét, korszerűségét, s a már említett piacot befolyásoló hatásokat.

Nagyon fontos a megfelelő megoldás megtalálása. Fel kell tárnunk majd értékelni, hogy hol húzódik és milyen ismérvek határozzák meg azt a határvonalat, ami a társadalmi elfogadottságot jelenti, illetve ami elválasztja a legálisan működő taxi és személygépkocsis személyszállításokat, valamint az egyéb alternatív személyközlekedési szolgáltatásokat a társadalom egy rétege által támogatott költségmegosztó autóhasználatot és a szabályozást tudatosan megkerülő nem jogkövető szolgáltatókat és fuvarszervezőket. Ez azért is lényeges, mert a jelenség sokkal szélesebb körű, mint ami a felszínen látszik. Hiszen nem csak hivatalosan működő digitális szolgáltatók (OSZKÁR, BlaBlaCar, Wunder stb.) keretén belül, hanem a zárt közösségi média kereteken belül is működnek és egyre terjednek. Megvizsgálva a személygépkocsis személyszállításra és a taxi járműre és a jármű vezetőjére vonatkozó állami és önkormányzati előírásokat, látható, hogy a szabályozás túlzó és szigorú. Feltéve a kérdést: mennyiben szolgálják a szabályozások az eredeti célt, azaz az utas biztonságos célba juttatását, a jármű és a vezető biztonságát? Az látszik, hogy az alágazati szereplők nem fordítottak elég figyelmet a folyamatosan változó társadalmi elvárásokra. Kevésbé figyelték meg és vizsgálták a környezeti hatásokat, és nem figyeltek arra, hogy a felhasználó (utas) az olcsóbb és gyorsabb eljutást választja, még akkor is, ha tisztában van azzal, hogy a vele alkalmi jogviszonyban lévő szolgáltatók „adó és szabálykerülők” s nem rendelkeznek semmilyen garanciális elemmel a fuvarozásra (pl.: utasbiztosítás vagy gépkocsivezetői munkaidő szabályozás stb.). Hiszen a legális és illegális szolgáltatások gazdálkodása nagyon is eltér egymástól míg az egyik esetben legális magán vagy társas vállalkozóként dolgozik a szolgáltató s a szabályozást figyelembe veszi, a másik esetben nem teszi ezt, mivel nincs komoly ellenőrzése a rendszernek. Így a legális szolgáltató, – több módon adót fizető vállalkozó –, aki szolgálja az állam, mint az adót beszedő szervezet érdekeit. A másik esetben viszont nem látja az adóhatóság a tevékenységet, mert nincs adózásra bejelentkezve.

Megvizsgálva a taxi (illetve taxi jellegű) szolgáltatás engedélyezését, több olyan elem van elvárásaként megfogalmazva, amelyek már túlhaladtak. Célszerű lenne a kérdést az utas oldaláról megközelíteni. Mi szolgálja a szolgáltatás elegendően magas és fenntartható színvonalát, amiben a fizikai és az anyagi elérhetőség, a biztonság egyaránt szerepet játszik? Ez természetesen magában foglalja a legális vállalkozás szempontjait is. A kérdéskör részét képezi a személygépkocsis és taxiszolgáltatás egyik kulcseleme, az utazásszervezői tevékenység, ahol az utóbbi időben nagy a fejlődés, de ennek ellentétjeként megpróbálták azt technikai módszerekkel megkerülni.

Már most látszik, hogy a „költségmegosztás” az ismert területeken túl (személygépkocsis személyszállítás, taxi, lakáshotel, lakáskonyha stb.) újabb területeket nyitnak ki, ahol rövideSEN hasonló jelenségek várhatók.

A fenti elfogadott szolgáltatások „racionalizálási” lehetőségeit kereső vizsgálatot követően célszerű rátérni azon szolgáltatások elemzésére, amelyek a jelenlegi korlátokat áthágják. Lehetséges, hogy egy jövőbeni részletes vizsgálat arra mutat rá, hogy racionális korlátok már nem ott húzódnak, mint ahol most a szabályozások rögzítik. Ezt mind figyelembe kell venni a javaslatok kidolgozásánál.

A „fekete” és „szürke” piaci szereplők üzleti modelljének jobb megismerése tehát kulcskérdés. Nem csak azért, mert hasznosítható ötletekre is vezethetnek, hanem rámutathatnak a szabályozási hiányosságokra, illetve az új piaci szereplők esetlegesen eltérő gondolatmenetére, „innovációjára”, aminek ismerete elengedhetetlen a megfelelő, rájuk is hatást gyakorló szabályozás kialakításához.

9. MA MÉG A TISZTÁNLÁTÁSHOZ IS, DE A FELELŐS JAVASLATOKHOZ IS SOK ELVÉGZENDŐ KUTATÁSI, SZABÁLYOZÁSI FELADAT VAN

A személyszállítás területén az utóbbi időszakban a különböző újszerű – jórészt „sharing economy” formájában – megjelenő

szervezett személyközlekedési formák jelentős zavarokat okoztak az eddig megszokott és gyakorolt szervezett szállítási rendszerekben. Az ennek következtében jelentkező ellentmondások, illetve ellentétek feloldása nagy valószínűséggel nem történhet meg a jórészt történelmileg kialakult rendszer „foltozásával”, hanem az egész rendszer működtetését, szabályozását célszerű újragondolni. Ennek szükségességét alátámasztja egyrészt a külhoni gyakorlat, amiből egyértelműen nem lehet mindenható eljárásokat átvenni; másrészt az eddigi intézkedések, amelyek nem tudtak átütő eredményeket hozni.

10. ALAPVETŐ ÉRDEK TEHÁT EGY ÚJSZERŰ SZABÁLYOZÁSI RENDSZER KIDOLGOZÁSA

A szabályozás alapja a 2012. évi XLI. személyszállításról szóló törvény, amelynek alapvető célja a szervezett személyszállítással (közösségi közlekedéssel) összefüggő kérdések átfogó törvényi szintű szabályozása. Ennek megfelelően az egyéb, nem menetrendszerű személyközlekedési szolgáltatókkal (közösségi és iskolabuszok) elsősorban abból a célból foglalkozott, hogy ezeket a közösségi közlekedés rendszerébe hogyan lehet integrálni. Az amúgy úttörőnek mondható törvény értelemszerűen nem foglalkozhatott azokkal a személyközlekedési módokkal és jelenségekkel, amelyek akkor még nem is voltak.

Az előzőekben ismertetett rendeletekkel összhangba hozva javasolható a törvény és a hozzá tartozó egyéb szabályozások felülvizsgálatát szolgáló munka elvégzése, ami kiterjedne a teljes személyközlekedési rendszer működésére, illetve működtetésére, ötvözve a menetrendszerű, a nem menetrendszerű és az egyéni alapú (taxi, személygépkocsis személyszállítás, bérautó, limuzinszervíz, sofőrszolgálat stb.) – beleértve a megosztási rendszerekre támaszkodó üzletszerűen működő egyéni – szolgáltatókat is. (Szerencsére a car sharing szolgáltatásra már legalább készült hazai szabályozási koncepció.)

11. EGY OLYAN MUNKA ELVÉGZÉSE SZÜKSÉGES, AMELY ALAPJÁN

- definiálható és egzakt mutatók alapján rögzíthető, hogy ki a személyszállítási szolgáltató, és ki nem az,
- meghatározható, hogy milyen hatósági jellegű szabályok vonatkoznak rá,
- egyértelműsíthető, hogy milyen gazdasági tevékenységet folytat és milyen adózási szabályok vonatkoznak rá,
- előírható, hogy hol és kivel kell kooperálnia.

Már most kijelenthető: nagyon lényeges a gazdasági működőképesség szempontjából a járműbeszerzéshez, az üzemanyaghoz kötődő adóterhelések alágazati egységesítése, valamint a közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevők adóterheinek ésszerű, a mai igényeknek megfelelően, valamint az általános köz- és szakmapolitikai elvárásokat szolgáló rendszer kialakítása.

Ha a közösségi közlekedés részének tekintjük az ellenőrizhető hivatásforgalmi szolgáltatást, akkor egyenlő helyzetet kell teremteni, például az üzemanyag jövedéki adó visszatérítésben, vagy bármely „hivatásos” fuvar eszköz beruházási áfája visszaigényelhetősége terén.

Ha elfogadható az a tény, hogy a személygépkocsival végzett személyszállítás is egyfajta közszolgáltatás, akkor a szolgáltatás költségeit is ennek megfelelően kell alakítani.

Nem lehet ugyanis a mai viszonyok között abban hinni, hogy csak adminisztratív eszközökkel /büntető szankciókkal/ kiszoríthatók a kontárok a piacról. Azt a helyzetet kell megteremteni, hogy a jogkövető állampolgárnak már ne legyen érdeke az illegális vállalkozásokkal alkalmi szerződést kötni.

12. MÁR MOST JAVASOLHATÓ:

- a fuvar eszköz áfájának visszaigényelhetőségi lehetősége, ha azt kifejezetten csak üzleti célokra használja,
- a felhasznált üzemanyag áfájának visszaigényelési lehetősége, de csak az üzleti célú felhasználás területén,

- az üzemanyag jövedéki adójának más alágazatokkal egyező visszaigénylése, de csak az üzleti célú felhasználás területén,
- a vállalkozások adózási rendszerének választhatóságának kiszélesítése (tétel- vagy általány típusú) stb.,
- a személygépkocsi szolgáltatásokat különösen a taxi szolgáltatást licen- cia vagy koncessziós keretek közé vinni.

13. A JELENSÉGRŐL, ÖSSZE-FOGLALVA

Ez a tanulmány nem alkalmas arra, hogy a társadalmi szereplők javaslatait teljes mértékben visszaadja, alkalmas lehet viszont arra, hogy felhívja a társadalom figyelmét a jelenségre és a szükséges intézkedések meg- tételére. A „telekocsi” jelenség túlfeszítette a mai jogszabályi kereteket, és elsősorban fel- használói ösztönző rendszerekkel egyenlő versenyhelyzeti szabályozással (egyszerű adó- politikai eszközök stb.) lehet a társadalmilag is érzékeny ügyet nyugvópontra helyezni. Biztosra vehető, hogy a szektorsemleges, ha- tékony és belső kooperációra kész folyamatok kialakítása nélkül a konszenzus nem jön létre a társadalmi szereplők (utas, szolgáltató és leg- alis költség megosztó) között.

Alapvető érdek tehát egy olyan újszerű szabá- lyozási rendszer kidolgozása, amely:

- képes megkülönböztetni a valódi költ- ségmegosztó mobilitásoptimalizáló tevékenységet az üzletszerű személy- szállítási szolgáltatástól;
- társadalmilag elfogadható, betartha- tó és szektorsemleges adminisztratív hatósági szabályozáson alapul, képes megkülönböztetni a valódi költség- megosztó mobilitásoptimalizáló tevé- kenységet az üzletszerű személyszállí- tási szolgáltatástól;
- közgazdaságilag, adójogilag kü- lönséget tesz az üzletszerű és a „costsharing” alapú magánjellegű tevékenység között, de nem tesz kü- lönséget a különböző formájú üzlet- szerű tevékenységek között.

14. FELMÉRÉS

Amivel szeretnénk alátámasztani a fenti el- gondolást az egy, a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Közszolgáltatási Köz- pontja által – adatgyűjtés módszerével – vég- zett mini kutatás, amelynek következtetéseit ismertetjük.

14.1. A felmérés módszertana, szerzett tapasztalatok

A felmérés 2020. január 31. (péntek) és 2020. március 1. (vasárnap) közötti időszakban a www.oszkar.com oldalon felkínált telekocsi szolgáltatásokra terjedt ki. A megfigyelt út- vonalakat a megyeszékhelyek és Budapest kö- zötti viszonylatok jelentették, mindkét irányt figyelembe véve, a teljes napi forgalomra vo- natkoztatva (0-24 óráig). Táblázatokban rö- gízítettük a felkínált szolgáltatások paramétereit (felkínált kapacitás, utasok száma, viszonylat, sofőr neve, időpont, viteldíj). Az adatokat nap- közben 3 óránként frissítettük.

A felmérés időszakában az érintett viszonyla- tokban vasúti vágányzári menetrend nem volt érvényben, ami kihatott volna a telekocsi for- galomra. Megjegyezzük, hogy a korábbi évek- ben a vágányzárak miatti vonatpótló autóbú- szos közlekedés a telekocsik előtérbe kerülését növelhette Pécs, Miskolc és Eger esetében.

A telekocsi szolgáltatást nyújtók jellemzően napokkal korábban meghirdetik a szabad ka- pacitásukat, nem jellemző a visszamondás, mivel így nyilvánosan negatív értékelést kap- hat a már bejelentkezett utastól. Előfordul azonban, hogy utas jelentkezésének hiányában későbbre módosítják az indulási időpontot. Ezzel szemben az utasok részéről gyakori az indulás előtt egy-két órával történő jelentke- zés, bár ez kevésbé jellemző a hétvégékre, ami- kor nagy a telekocsik kihasználtsága, gyorsan betelnek a helyek.

A telekocsi szolgáltatásokat többen a facebook-on is meghirdetik. Az utóbbi idő- ben a fedélzeten bankkártyával is lehet fizet- ni, sőt egyesek már számlát is tudnak adni, azonban ez nem jellemző. A rendszeres uta-

soknál előfordul, hogy közvetlenül (pl.: telefonon, facebook-on) keresik meg a telekocsi szolgáltatót, így némi látencia van a rendszerben, a www.oszkar.com-on nem regisztrált utasok miatt, akik után így a telekocsinak nem kell jutalékot fizetni az oszkar.com felé.

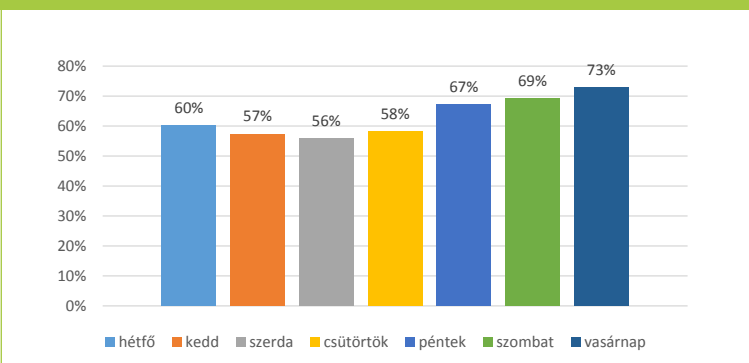
Külföldre irányuló utak magyarországi szakaszának meghirdetését elvértve tapasztaltuk (pl.: Budapest–Bécs utat Budapest és Győr között is meghirdettek). Ugyanazt a telekocsit gyakran több viszonylatban is meghirdetik (pl.: 10:00 Budapest, Keleti pályaudvar–Pécs, illetve 10:30 Budapest, Kelenföld–Pécs).

14.2. KONKLÚZÍÓ

A teljes, felmért – 31 nap – időszakban **36 513 telekocsi** indult el **178 334 fő férőhellyel** és **115 398 fő utassal**. A férőhely kihasználtság átlagosan 65% volt, legnagyobb arányban (73%) vasárnap teltek meg az autók. (1. diagram)

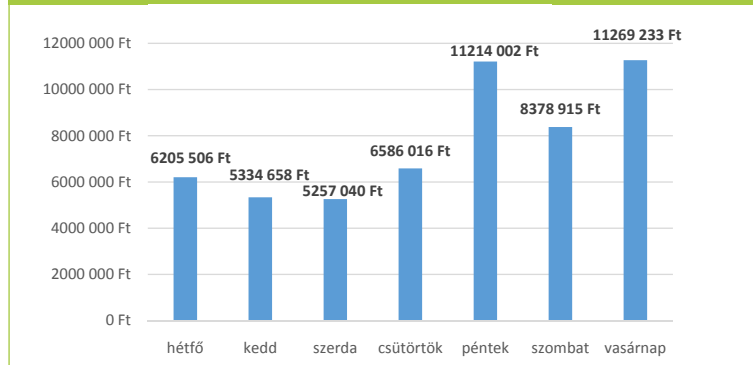
A költségmegosztók **bevételeinek** java része is a hétvégi időszakra esett. (2. diagram)

1. diagram: Telekocsi férőhely kihasználtsága (saját forrás)
Telekocsi kihasználtság a hét napjain (utasok aránya a kínált férőhelyen)



A legtöbb költségosztáson alapuló utazást Budapestre, illetve a fővárosból Szeged, Miskolc, Nyíregyháza, Pécs, Debrecen, Szekszárd városok esetében regisztráltunk. Szeged és Kecskemét esetében több telekocsi is a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér érintésével közlekedett, akár a normál **tarifa** kétszereséért, így alakulhatott ki a távolsághoz képest magas átlagár. A költségmegosztóval történő utazás **kb. 25%-kal kerül kevesebbe**, mint a teljesárú vonatjegy, buszjegy. Két kivétellel (Salgótarján, Szekszárd) minden megyeszékhely közvetlen IC-kapcsolattal rendelkezik a főváros felé. Salgótarjánból csak átszállással lehetséges a fővárosba vonatozni, ezért ott a közforgalmú utasok által szinte kizárólagosan használt autóbusz-menetjegy ára került feltüntetésre az 1. táblázatban. A 18 megyeszékhely közül 13-at jelenleg is gyorsforgalmi út kapcsol össze Budapesttel, így **a menetidő jellemzően kisebb**, mint az IC-vonatoknál. (Ez alól 4 város kivétel: Győr, Tatabánya, Székesfehérvár és Veszprém esetében tekinthető versenyképesnek a vasúti menetidő az autós eljutási időhöz képest). A menetidők pontos összevetése nehézkes,

2. diagram: Költségmegosztók átlagbevétele napi bontásban (saját forrás)
Bevételek a hét napjain (átlag)



1. táblázat

	Telekocsi utasok száma (Budapest-megyeszékhely és vissza) 2020.01.31-03.01.	Telekocsi bevétel	Átlagos tarifa Ft/utas	Teljesárú menetjegy vonat II.o., IC/EXP*, autóbuszjegy**
Szeged	26 057	69 527 380 Ft	2 668 Ft	4 005 Ft
Miskolc	25 168	53 363 373 Ft	2 120 Ft	4 005 Ft
Nyíregyháza	15 441	47 470 374 Ft	3 074 Ft	5 140 Ft
Pécs	14 974	57 852 421 Ft	3 864 Ft	4 605 Ft
Debrecen	9 681	27 426 310 Ft	2 833 Ft	4 605 Ft
Szekszárd	9 160	24 143 035 Ft	2 636 Ft	3 130 Ft*
Kaposvár	3 007	7 551 965 Ft	2 511 Ft	4 255 Ft
Kecskemét	2 858	6 067 132 Ft	2 123 Ft	2 675 Ft
Győr	2 578	5 123 134 Ft	1 987 Ft	3 025 Ft
Szombathely	1 333	4 128 772 Ft	3 097 Ft	5 400 Ft
Eger	1 325	2 477 906 Ft	1 870 Ft	3 025 Ft
Székesfehérvár	1 002	2 094 386 Ft	2 090 Ft	1 450 Ft
Zalaegerszeg	934	2 709 533 Ft	2 901 Ft	4 305 Ft
Veszprém	864	1 433 128 Ft	1 659 Ft	2 675 Ft
Békéscsaba	595	1 646 612 Ft	2 767 Ft	4 005 Ft
Tatabánya	166	409 280 Ft	2 466 Ft	1 940 Ft
Salgótarján	150	227 400 Ft	1 516 Ft	2 375 Ft**
Szolnok	105	158 247 Ft	1 507 Ft	2 310 Ft
Összesen/átlag	115 398	313 810 387 Ft	2 719 Ft	3 513 Ft

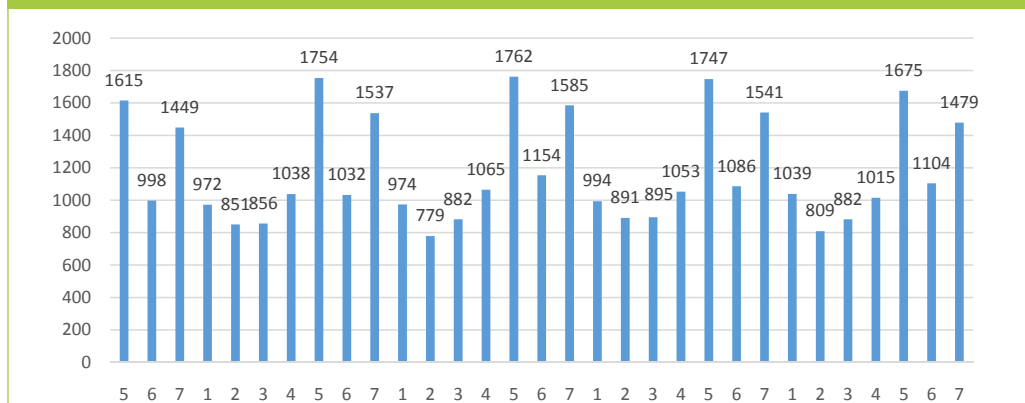
figyelembe véve, hogy az oszkar.com rendszerben többféle be- és kiszállási lehetőség is rendelkezésre áll, a kiinduló és a céltelepülésen is – akárcsak a vonatknál, autóbuszoknál.

A vizsgált időszakban megállapítottuk, hogy a hét különböző napjain erősen eltérő a telekocsi-forgalom. Legtöbbször pénteken és vasárnap kínálták szolgáltatásaikat, átlagosan

3. diagram: Telekocsi-forgalom napi bontásban (saját forrás)

Indított telekocsik száma a megyeszékhelyek és Budapest között

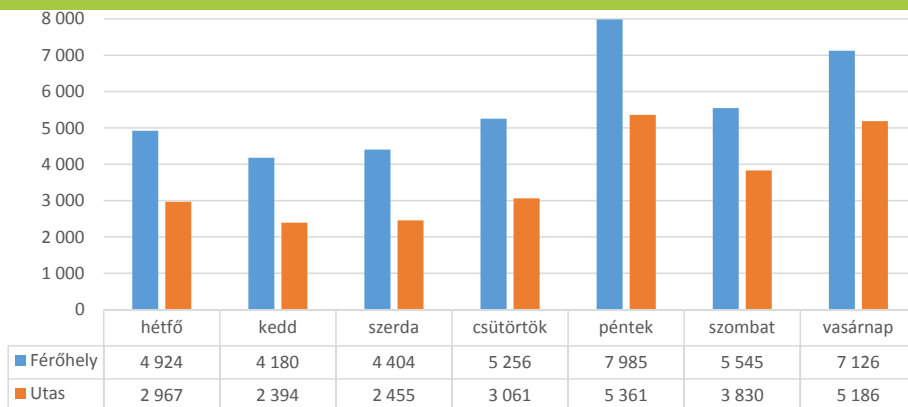
(két irány egyúttal 2020.01.31-03.01. 1=hétfő,.....5=péntek,.... 7=vasárnap)



4. diagram: Férőhely kínálat és az utasok száma napi bontásban (saját forrás)

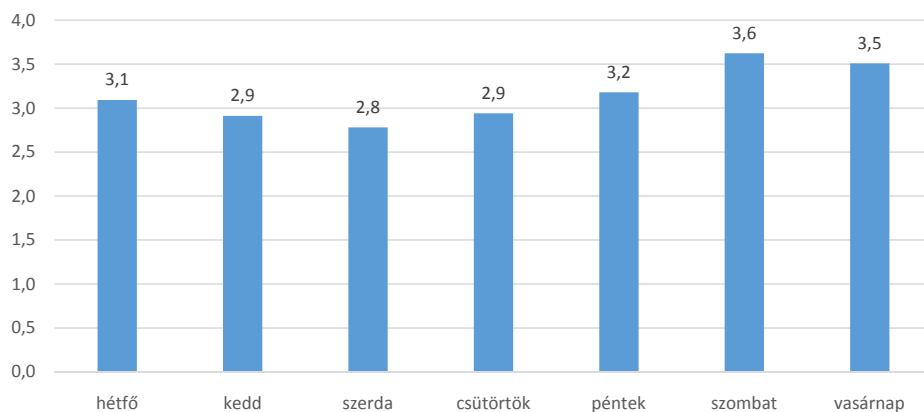
Férőhely kínálat és az utasok száma

(megyeszékhely és Budapest között oda-vissza, napi átlag)



5. diagram: Átlagos férőhely kapacitás autónként (saját forrás)

Férőhely kapacitás autónként a hét napjainak átlagában



1500-1700 db gépkocsi indult az említett napokon, míg hét közben 800-1000 db. Ezt a 3. diagramon szemléltettük.

Mint ahogy azt már említettük, a vizsgált – 2020. január 31. – 2020. március 1. közötti – időszakban összesen 178 334 férőhelyen 115 398 fő utazott. Napi bontásban is megvizsgáltuk a férőhely kínálatot és utasok számát. Megállapítottuk, hogy ebben a tekintetben is pénteken és vasárnap volt a legnagyobb

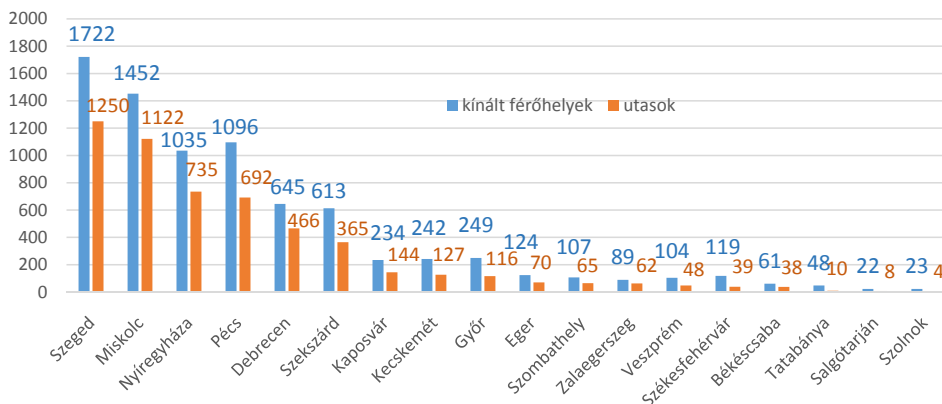
a kereslet: hétfőtől csütörtökig átlagosan 2400-3000 fő utas, míg pénteken és vasárnap 7-8 ezer fő vett igénybe telekocsi szolgáltatást (4. diagram).

A férőhely kapacitás átlagszáma is a hétvégén volt a legnagyobb, ezt szemlélteti a következő diagramunk (5. diagram).

Felmérésünk során megállapítottuk, hogy Szeged és Miskolc esetében több, mint 1000 fő

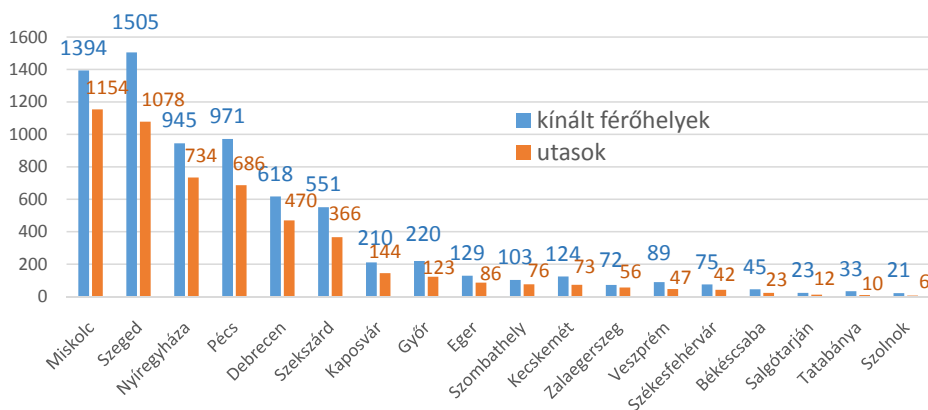
6. diagram: Pénteki férőhely kínálat és utasszám (saját forrás)

Férőhely kínálat és az utasok száma pénteken (megyeszékhely-Budapest oda-vissza)



7. diagram: Vasárnapi férőhely kínálat és utasszám (saját forrás)

Férőhely kínálat és az utasok száma vasárnap (megyeszékhely-Budapest oda-vissza)



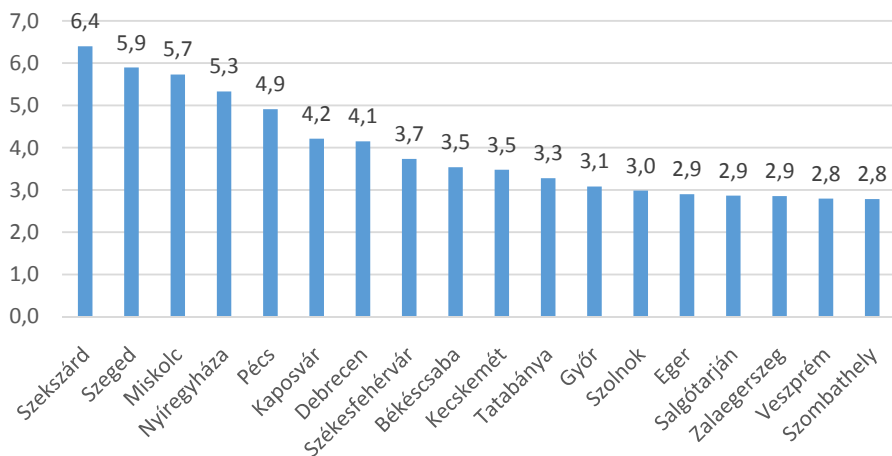
utas veszi igénybe a szolgáltatást egy pénteki vagy vasárnapi napon a fővárosba vagy fővárosból történő utazásához. Ezt mutatja be a 6. és 7. diagram.

A pénteki, illetve a vasárnapi utazások száma számottevően nagyobb (a heti forgalom 45%-a ezen a két napon bonyolódik le), mint a hét többi napján, ez annak köszönhető, hogy sok egyetemi hallgató választja a telekocsit lakóhelye és az egyetemi városok közötti utazásaik során.

Több telekocsis hirdetésben talákoztunk 8 fős férőhely kínálattal, ami egy B kategóriával vezethető kisbuszt takar. Az autónkénti átlagos férőhely alapján a legtöbb ilyen gépjármű Szekszárdról, Szegedről, Miskolcra és Nyíregyházáról indult. Ezen járművek – szinte menetrend szerint – akár naponta többször is megtették a főváros és a megyeszékhely közötti utat (8. sz. diagram).

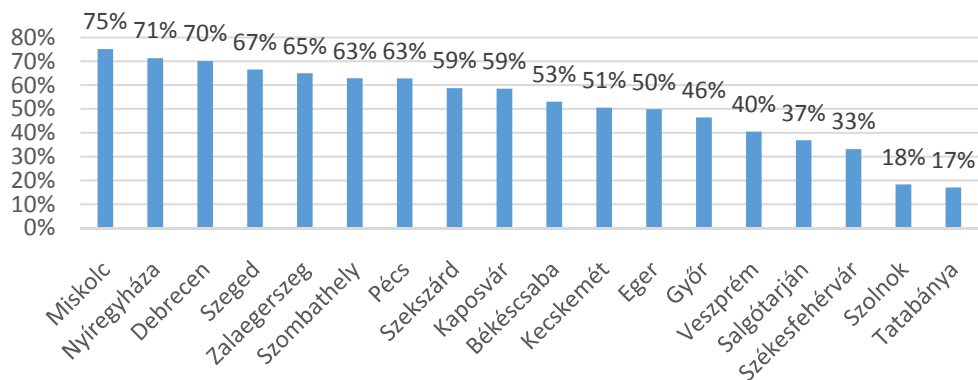
8. diagram: Települések átlagos férőhely kapacitása (saját forrás)

Átlagos férőhely kapacitás



9. diagram: Relációnkénti kihasználtság (saját forrás)

Telekocsi kihasználtsága relációnként (utasok aránya a kínált férőhelyeken)



Végül a 9. sz. diagramon a telekocsi kihasználtságot mutatjuk be településenként.

Azokban a viszonylatokban, ahol a közszolgáltatásban szinte kizárólagosan a vasút van jelen (ilyen település Miskolc, Szeged, Győr, Debrecen és Nyíregyháza) nagy a telekocsi kínálat és kereslet.

A fővároshoz közelebbi, autóbusszal vagy vonattal gyorsan elérhető relációkban (Eger, Veszprém, Székesfehérvár, Tatabánya, Sal-

gótarján, Szolnok) kevesebb, mint 50 fő utast regisztráltunk és itt az igénybevételi hajlandóság is mindössze 16-50% között mozog, ami a közszolgáltatásra nézve nem túl jelentős.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Szántó Péter: Mi az a sharing economy, Piac és Profit 2019.
- [2] Dudás, Gábor és Boros, Lajos (2019) A közösségi gazdaság (sharing economy) definiálásának dilemmái, Tér és Társadalom,
- [3] Dr. Szeri István: Költségmegosztók (sharing economy) terjedése a hazai közforgalmú közlekedésben, Városi Közlekedés 2019/1
- [4] Lazányi, Orsolya és Veress, Tamás és Bársony, Fanni (2020) Megosztásos gazdaság – a megosztás vagy a fogyasztás tere?
- [5] Szigeti, Cecília és Kovács, Zoltán és Egedy, Tamás és Szabó, Balázs (2019) Az ingázásból származó ökológiai lábnyom csökkentésének lehetőségei a közösségi gazdaság révén a budapesti városrégióban. Közlekedéstudományi Szemle, DOI: <https://doi.org/f9v7>



The need for the regulation of the transport sharing economy systems

This paper discusses the effects of the sharing economy for passenger transport. It is an undoubted fact that carpools can result in positive externalities in Hungary, too, and they can serve social mobility, which must also appear in the regulation. This would not mean that society does not recognize the rights of individuals to share their unutilized assets, but on the contrary, the aim would be to bring these activities under social control, thus guaranteeing the rights of passengers.



Die Notwendigkeit der Regulierung von "Sharing Economy"-Systemen im Verkehr

Der Artikel befasst sich mit den Auswirkungen der „Sharing Economy“ auf den Personenverkehr. Es ist zweifellos eine Tatsache, dass „Fahrgemeinschaften“ auch zu positiven Externalitäten in Ungarn führen können, sie können der sozialen Mobilität dienen, sollten aber auch in den Regelungen erscheinen. Dies würde nicht bedeuten, dass die Gesellschaft das Recht des Einzelnen, sein unterausgenutztes Vermögen zu teilen, nicht anerkennen sollte. Im Gegenteil, das Ziel wäre es, diese Aktivitäten unter soziale Kontrolle zu bringen und so die Rechte der Passagiere zu gewährleisten.