

A KÖZÖSSÉGI GAZDASÁG (SHARING ECONOMY) ÉS PÉNZÜGYI SZABÁLYOZÁSA

Nagy Zoltán
PhD, egyetemi docens
Miskolci Egyetem

BEVEZETŐ GONDOLATOK

A társadalmi és gazdasági változások újabb és újabb innovatív megoldásokat hívnak életre, amelyekre a jogi szabályozásnak és ezen belül a pénzügyi szabályozásnak is reagálni kell. Különösen gyors a fejlődés a technológiai szektorban, amely révén a fogyasztási és közösségi szokások átalakulnak, megváltoznak. A fiatalabb generációk az életüket az interneten szervezik, kommunikálnak, vásárolnak, oktatási anyagokhoz, szakirodalomhoz férnek hozzá.

A jóléti államokban a felfokozott fogyasztás és az új belépők fogyasztási igényei egyre inkább megoldhatatlan probléma elé állítják az emberiséget, azaz hogy meddig elegendőek a Föld erőforrásai a hiper-fogyasztási igények kielégítésére. A szakirodalom is kellő kritikával szemléli a fogyasztói társadalmat, megfogalmazva azzal kapcsolatos kritikákat.¹ Ilyen az eldobható dolgok fogyasztása, amely alatt nemcsak a csomagolóanyagot kell érteni, hanem olyan termelési modellek alakulnak ki, amelyek a használati tárgyak, tartós fogyasztási cikkek terén is a cseréld le és dobd el elvet vallják. A másik probléma a kevésbé használt javak problémája, azaz a megvásárolt árucikkeket ritkán használjuk, miközben technikailag/technológiailag elavulnak az eszközök. A használaton kívüli eszközök pedig a gazdaság szempontjából is felesleges javakká válnak. De ide sorolható a hedonista túlfogyasztás, az erőforrások gyors felélése. Mindez környezeti, társadalmi és politikai problémákat generál.

Mindezek a problémák és a fogyasztói igények változása együtt eredményezik a közösségi gazdaság terjedését, amely a gazdaság egy új szektoraként is egyre inkább utat tör magának. A szakirodalmi elemzés rámutat arra, hogy a modell kialakulásához milyen társadalmi, gazdasági hatások járultak hozzá.²

A fejlett digitális platformok és eszközök terjedésével a hozzáférés egy online platformon keresztül történik és így a kereslet és kínálat összekapcsolható, gyors kommunikációt tesz lehetővé térben és időben egyaránt. Fontos szempont továbbá a hagyományos üzleti modellhez képest az alacsony díjak, amelyek az alacsony tranzakciós költségeknek is köszönhetők.

A gazdasági racionalitás is meghatározó tényező volt. A kihasználatlan vagy kevésbé használt eszközök hasznosításával az eszköztulajdonosok bevételekhez jutnak, amely elősegíti az eszköz magas anyagi terheinek a mérséklését. Mindemellett az eszköztulajdonos külön befektetés nélkül többletjövedelemhez juthat, akár másodlagos, kiegészítő tevékenységgel. A szolgáltatást igénybevevők pedig csak a tényleges használatért fizetnek díjat.

Fontos változást indukált a környezettudatosabb fogyasztási modell és a személyes interakció, a közösségi élmény. A megosztásos, közösségi fogyasztás környezettudatosabb és fenntarthatóbb, hiszen a meglevő eszközök hatékonyabb

kihasználásán alapul. (A gépjárművek jelentős részében egyedül utaznak, tehát több utasra kevesebb környezetszennyezés jut.) Mindemellett a szolgáltatásnyújtás is személyesebb, élményszerűbb. (Gondoljunk például a lakásétermek működtetésére.)

Szintén fontos tényező a globalizáció, amelynek erősödésével a termék- és szolgáltatáskínálat online piacereken jelenik meg, továbbá az urbanizáció következtében a kereslet és a kínálat is közelebb kerül egymáshoz.

Álláspontom szerint még a gazdasági válság és a fogyasztási szokások megváltozása is hozzájárult a folyamathoz. A gazdasági válság révén a fogyasztók figyelme a takarékosabb, olcsóbb megoldások felé fordult, hiszen több fogyasztó nehezebb anyagi körülmények közé került. Másrészt a fogyasztási szokások területén az internetes vásárlás dinamikus fejlődése figyelhető meg, amely a kínálati oldal sokszínűségét és változását is jelenti.

A tanulmányban megvizsgálom a közösségi megosztásos gazdaság területeinek pénzügyi szabályozási kérdéseit. A tanulmány a pénzügyi szabályozáson belül elsősorban az adózási kérdésekre keresi a választ.

A KÖZÖSSÉGI GAZDASÁG ÉS TERÜLETEI

A közösségi gazdaság a megosztáson, közösségi fogyasztáson alapuló modellt jelenti.³ Az erőforrások szervezett megosztásról beszélhetünk online internetes platformon. Ebben az üzleti modellben a fogyasztó akkor használja a szolgáltatást, amikor éppen szüksége van rá, anélkül, hogy a szolgáltatás alapjául szolgáló eszközt meg kellene vásárolnia. Egységes definíció nem került még kialakításra a szakirodalomban, a jelenséget inkább a jellemzői alapján írják le. Magára az üzleti modellre is többféle meghatározás van, de megfelelő magyar szabályozás még nem alakult ki. Így használható a megosztáson alapuló gazdaság, közösségi gazdaság, hozzáférés alapú üzleti modell.⁴ A modell a gazdaság több területén elterjedőben van.⁵

Ilyen terület az autómegosztás, a kiskereskedelem, szállásmegosztás, multimédia. energetika, pénzügyi szektor és az emberi erőforrás-megosztás. Jelentősége Magyarországon az autómegosztásnak és a szállásmegosztásnak van, amely adózási és szabályozási kérdéseket is felvet.

Az új gazdasági modell komoly kihívást jelent a jogi szabályozás számára, különösen a pénzügyi szabályozás területén. Ilyen kihívás:

- szürkegazdaság problémája
- versenyszabályozás
- fogyasztóvédelem
- biztosítás.⁶

A szektor szürkegazdaságnak tekinthető, mint foglalkoztatási, mind pedig adózási szempontból. A szolgáltatást nyújtó magánszemélyek nem biztos, hogy bevallják a keletkező bevételeiket, ugyanakkor ellenőrzésük jelentős és költséges adminisztrációs terhet jelent és viszonylag kis eredménnyel kecsegtet. Csak jelentős ellenőrzési erőforrások alkalmazásával végezhető az adóhatósági tevékenység és viszonylag alacsony adóbevételeket produkálhat. A magánszemélyek sok esetben időszakosan, kiegészítő tevékenységként végzik a szolgáltatást, így nehéz az ellenőrzésük és jelentős az adóeltitkolási szándék. Szintén probléma észlelhető a platformot szolgáltató cégnél, amely törekszik az adóoptimalizálásra, a szolgáltatás helyén csekély mértékű

adót fizetnek, hiszen a székhelyükön kedvező adózási feltételekkel rendelkező országban adóznak.

A piaci verseny szempontjából is előnyt élveznek a közösségi gazdaságban tevékenykedők. Az üzleti modell révén az iparágra vonatkozó szigorú előírásokat nem tartják be, így alacsonyabb a működési költségük, nem kell bizonyos eszközöket beszerezniük, ezért nem igényel különösebb beruházást a tevékenység végzése. Ehhez kapcsolódnak még az alacsonyabb adminisztrációs terhek és előírások. A közösségi gazdaság keretében végzett tevékenység tehát megkerüli a szigorúbb előírásokat, ezért sérülnek a versenyszabályok.

Problémás terület a fogyasztóvédelem hiszen ezen a területen csak a kellő számú fogyasztó visszajelzése, értékelése alapján győződhetünk meg a szolgáltatás minőségéről. Nincsenek minőségi sztenderdek és nem fordulhat a fogyasztó a szolgáltató ellen igényérvényesítéssel, jogorvoslással, hiszen azt sem tudja pontosan, hogy ki nyújtotta a konkrét szolgáltatást.

Szintén problémás terület a biztosítás kérdése. A hagyományos szolgáltatói, ipari tevékenység rendelkezik kellő mértékű biztosítással, annak érdekében, hogy a személy- és vagyonbiztonság garantálható legyen. A közösségi gazdaság szereplői nincsenek felkészülve erre, tehát személyi sérülésnél, vagyontárgyak károsodása esetén nincs megfelelő biztosítás.

A szabályozás dilemmája tehát az, hogy hogyan védje meg a hagyományos szolgáltatókat az egyenlőtlen versenyben, illetőleg hogyan terelje be az új szolgáltatást ellátókat a szabályozott keretek közé. Mindenesetre a közösségi gazdasági modell szinte feltartóztathatatlanul terjed, tehát a jogalkotónak mielőbb döntésre kell jutnia. A továbbiakban egyes közösségi gazdasági modellek közül az automegosztási modell pénzügyi szabályozási problémáit elemzem, mivel ez a tevékenység került a kormányzati kommunikáció és a média fókuszába egyaránt.

AZ AUTÓMEGOSZTÁSI MODELLE

Az automegosztási közösségi modellre jó példa a magyar Oszkár Telekocsi illetve a nemzetközi szinten is elterjedt Uber. Az Oszkár esetében hosszabb távú gépkocsi-használatról van szó elsősorban, melyet weboldalon, de mobilalkalmazáson keresztül is el lehet érni, be lehet jelentkezni az utazásra, a közösségi közlekedésnél kedvezőbb tarifát elérve. (Európában ilyen rendszerként működik a carpooling.)⁷ Ez is felvet adózási problémákat az Uber-hez hasonlóan, de a fókuszba az Uber került több országban is, így többek között Magyarországon, mivel legközvetlenebbül ez a modell érintette leginkább a hagyományos szolgáltatókat.

Az Uber üzleti modelljének a lényege, hogy nem taxi szolgáltatást nyújt az ügyfelek számára, hanem egy platformként szolgáló mobil alkalmazást, amely révén az utasok elérik a környezetükben levő szolgáltató autósokat. A mobil applikációval történik fizetés és a díj 20%-a illeti meg az Uber-t. Az autótulajdonosok a kihasználatlan autókapaicitásukat és szabadidejüket hasznosítják a közösségi célra díjfizetés ellenében. Az új üzleti modell közvetlenül érintette a hagyományos szolgáltatókat és ezek erőteljes ellenállásába ütközött (tüntetések, útlezárás). Minderre tekintettel a jogalkotónak is foglalkoznia kellett a problémával. Háromféle megoldás született ezen a területen, egyrészt érvényesül a tiltás (Spanyolország, Franciaország, Hollandia,

Németország), másrészt a legalizálás (Kalifornia, London), amikor hasonló előírásoknak kell eleget tenniük az új piaci belépőknek, mint a hagyományos szolgáltatóknak. Harmadsorban a tevékenység eltérése a jellemző és nem szabályozzák a tevékenységet.⁸

A piaci érzékenységet az is okozza ezen a területen, hogy a taxis piac részletes szabályozásra került, amely többletköltségeket is okozott a piaci résztvevőknek, illetve megnyitotta az utat a szabályozott taxi piacon kívüli szereplők számára.⁹

A tevékenység ugyanakkor a kormányzat és az adóhatóság látókörébe került, amelyet a szabályozott keretek közé terelnék a tevékenységet. De milyen megoldások lehetnek a szürkegazdaság visszaszorítására? A szakirodalom is rámutat arra, hogy a rejtett gazdaság kialakulásának és fenntartásának az oka valamilyen szabályozási kudarc és a sikeres fellépés feltétele egy komplex intézkedéscsomag. Ez az intézkedéscsomag a következő elemekből áll:¹⁰

- adóztatás és járulékkivetés szerkezetének és szintjének változtatása,
- adminisztrációs terhek csökkentése,
- várható büntetés értékének a növelése,
- a rejtett gazdasággal szembeni attitűdök megváltoztatása,
- kormányzati hatékonyság növelése, korrupció csökkentése.

A rejtett gazdaságban való tevékenységnek egyik indítéka a magas adó- és járulékszint, így az egyik hatékony eszköz - a szakirodalmi álláspont alapján – ezek mértékének a csökkentése, mivel kevesebb lesz a rejtett gazdaságból származó haszon. Ezen álláspont képviselői különösen hatékonynak tartják meghatározott célcsoportra irányozni a megoldást, azonban ez sértheti a legális szférában tevékenykedőket. De ilyen megoldás lehet az egyedi adóztatási forma, adóamnesztia vagy a feltételezett jövedelem egyszerű becslése alapján történő adómeghatározás. Fontos szerepet tölt be a rejtett gazdaság mértékének a csökkentésében az adminisztratív terhek csökkentése, hiszen az magas adminisztratív költségek meghatározó szerepet játszanak az adóelkerülési magatartásban.

Hagyományos módszernek tekinthető a hatékony ellenőrzés és a szigorúbb jogkövetkezmények alkalmazása. Az adóadminisztráció hatékonysága befolyásolja az adózási fegyelem javulását.¹¹ Hátrány lehet azonban, hogy a fokozott adóadminisztrációs, ellenőrzési költségek hatékonyak-e a tekintetben, hogy a befolyó többlet-adóbevételek meghaladják-e az ellenőrzési ráfordítások költségét.

A szakirodalom még két intézkedést említ, az adófizetés szükségességét és az adócsalás elítélését szolgáló kampányok illetve a kormányzati hatékonyság növelését. Az utóbbi esetben arról van szó, hogy az adóbevételeket hatékonyan, megfelelően felhasználó döntések vonzóbbá teszik az önkéntes adófizetést és csökkentik az adóelkerülési szándékot.

A hazai gyakorlatban is jól látható az eszközök működése és hatékonysága. Az autómegosztási közösségi gazdasági modell magyarországi elterjedésében egyértelmű volt, hogy a rendszerben részt vevő autósok nem teljesítik az adókötelezettségeiket, nem adóznak a bevételük után. (Természetesen a másik probléma – ami nem kerül részletes elemzésre – hogy a sofőrök nem felelnek meg a taxizásra vonatkozó jogszabályi előírásoknak sem.) A kormányzat a probléma kezelésére fokozta az adóhatósági ellenőrzést ezen a területen és szankciókat alkalmazott a szolgáltató autósokkal szemben. Felmerülhet azonban a kérdés, hogy a fokozott ellenőrzés eléri a

célját, illetve az adójogi eszközök célja az ellehetetlenítés vagy a legális adózási szférába terelése a tevékenységeknek. Az adózás adminisztrációs terhei jelentősek, ha ezt fel kívánja vállalni a szolgáltatás, illetve az adóterhek sem elhanyagolhatóak. Ha azonban csak kiegészítő tevékenységről van szó megéri-e vállalni a plusz terheket. De a legális adóterhelés mellett még mindig ott van a taxizás egyéb közigazgatási feltételrendszerének a teljesítése is.

A szolgáltatást végző autósoknak többféle adójogi feltételnek kell eleget tenniük, hogy legálisan adózzanak.¹² Adójogi értelemben az ÁFA törvény alapján a tevékenység gazdasági tevékenységnek minősül, mivel az adóalany a szolgáltató platformjain keresztül saját nevében és ellenérték fejében nyújt rendszeresen szolgáltatást.¹³ Mindezek alapján ÁFA alany lesz az utast szállító autóvezető, így bejelentkezési kötelezettség terheli, adószámmal kell rendelkeznie és számlát kell adnia. Fontos még továbbá kiemelni, hogy közösségi adószámot is kell kérnie az adóalanyának, mivel az Uber platformjának az igénybevételével egy másik tagállambeli adóalanytól vesz igénybe szolgáltatást.

A tevékenységét vállalkozóként kell végeznie, azaz egyéni vállalkozás vagy társas vállalkozás formájában. Ha egyéni vállalkozóként végzi a tevékenységet a személyi jövedelemadó egyéni vállalkozóra előírt szabályai vagy a kisadózó vállalkozások tételes adója alapján kell adófizetési kötelezettségeinek eleget tenni.¹⁴ Megjegyzendő, hogy a kisadózó vállalkozások tételes adója az optimálisabb választás, főként a kiegészítő tevékenységet végzők számára, hiszen kevesebb adminisztrációval jár illetve tételes adó formájában (havi 25.000 Ft) rendezhető az adó a bevételtől függetlenül, figyelembe véve a maximális bevételehatárt (6 millió Ft).

Hasonlóan kedvező adózási lehetőség a személyi jövedelemadóban az átalányadózás választása (évi 15 millió Ft bevételehatárig) illetve az ÁFA szabályozás szempontjából az alanyi adómentesség választása. Az adózás mellett felmerül a járulékfizetési kötelezettség is, amely alól csak a kisadózó vállalkozások tételes adója mentesíti az adóalanyt.

Az adóhatósági adminisztráció nyomására az Uber is alkalmazkodott a hazai adózási szabályokhoz. Csak olyan autópártnert veheti igénybe a közösségi platformot, aki vállalkozói adószámát feltölti a rendszerbe, illetve az Uber rendszer elektronikus, ÁFA-s számlát állít ki az autópártnert nevében. Ezzel az Uber nagy lépést tett az üzletág kifehérítésére.¹⁵

ÖSSZEGZÉS

Az adójogi szabályozásra eltérő példákat találhatunk a nemzetközi gyakorlatban. Biztos, hogy az új technológiai megoldások sok komoly feladat elé állítják a jogalkotót, annak érdekében, hogy a hagyományos szabályozási kereteket hogyan változtassák meg a közösségi gazdasági modellekre alkalmazható megoldásokkal.

Az egyik ilyen megoldás az, hogy a szolgáltatásnyújtók helyett a platformszolgáltató fizesse be közvetlenül az adókat. A másik megoldás lehet az egyedi megállapodás a szolgáltatóval az adófizetésről. Harmadik megoldási lehetőség, melyet Magyarország is követ, hogy a hagyományos iparági vonatkozó előírásokat vezeti be. Ez utóbbi megoldás azonban olyan terheket róhat a szolgáltatóra, amely ellehetetlenítheti a szolgáltatást vagy a szolgáltatók vállalják az adóelkerülés kockázatát.¹⁶

Jól látszik tehát, hogy nem egyszerű a kérdés megoldása, hiszen ha külön preferenciákat biztosít az adójog a közösségi megosztáson alapuló gazdasági modell számára, azzal versenyhátrányba hozza a többi ágazati szereplőt. A helyes megoldás az lenne, ha a hagyományos ágazatok területén is átalakításra kerülne az adózási és iparági szabályozás, figyelembe véve az új modell igényeit is.

¹ BOTSMANN,R.-ROGERS,R: What's mine is yours – the rise of collaborative consumption, Harper-Collins, London 2010. 1-25.p.

² OSZTOVICS, A.-KŐSZEGL,Á.-NAGY,B.-DAMJANOVICS,B.: Osztogatnak vagy fosztogatnak? A sharing economy térnyerése, www.pwc.com/hu (Letöltés: 2016. 01.26.)

³ FRAIBERGER,S.-SUNDARARAJA,A.: Peer-to-Peer Rental Markets in the Sharing Economy, paper.ssrn.com/Sol3/Papers.cfm?abstract-id=2574337 (Letöltés: 2016. 01.20.) 1-30.p.

⁴ OSZTOVICS, A.-KŐSZEGL,Á.-NAGY,B.-DAMJANOVICS,B.: Osztogatnak vagy fosztogatnak? A sharing economy térnyerése, www.pwc.com/hu (Letöltés: 2016. 01.26.)

⁵ GANSKY,L: MESH vállalkozások – Miért a megosztásra épülő üzletek a jövő? HVG Kiadó Zrt. Budapest, 2011. 5-65.p.

⁶ OSZTOVICS, A.-KŐSZEGL,Á.-NAGY,B.-DAMJANOVICS,B.: Osztogatnak vagy fosztogatnak? A sharing economy térnyerése, www.pwc.com/hu (Letöltés: 2016. 01.26.)

⁷ Használd és használd ki: Sharing economy, 2014. szeptember 19. hvg.hu (Letöltés: 2016. 02. 10.)

⁸ DAMJANOVICS Bence Dániel: Az Uber Hungary Kft. budapesti működésének elemzése, 2015.publikacio.lib.uni-corvinus.hu/publikus/szd/Damjanovics-Bence.pdf

⁹ RÉTI,P.: Szabályozóalku szabadpiaci környezetben: a budapesti taxi piac, MTA Közgazdasági- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Közgazdaságtudományi Intézet, Budapest, 2014. Műhelytanulmányok MT-DP-2014/21. 3-5.p.

¹⁰ LACKÓ,M.-SEMJÉN,A.-FAZEKAS,M.-TÓTH,I,J.: Rejtett gazdaság, rejtett foglalkoztatottság: kutatási eredmények és kormányzati politikák a nemzetközi és hazai irodalom tükrében, MTA Közgazdaságtudományi Intézet, Budapest, 2008,Műhelytanulmányok MT-DP-2008/7. 20-26.p.

¹¹ SEMJÉN, A.: Az adóadminisztráció eredményessége és a rejtett gazdaság, Közgazdasági Szemle, XLVIII. évf. 2001. március, 2019-220.p.

¹² Tájékoztató az „uber sofőr” adókötelezettségeiről, nav.gov.hu (Letöltés: 2016.02.25.)

¹³ 2007. évi CXXVII. törvény az általános forgalmi adóról 5-6.§ Adóalanyiság, gazdasági tevékenység

¹⁴ 1995. évi CXVIII. törvény a személyi jövedelemadóról 49/A.-57.§, 2012. évi CXLVII. törvény a kisadózó vállalkozások tételes adójáról és a kisvállalati adóról

¹⁵ Mától automatikusan áfás számlát ad az Uber, www.portfolio.hu/vallalatok/adozas, 2016. február 1. (Letöltés: 2016. 02. 20.)

¹⁶ OSZTOVICS, A.-KŐSZEGI,Á.-NAGY,B.-DAMJANOVICS,B.: Osztogatnak vagy fosztogatnak? A sharing economy térnyerése, www.pwc.com/hu (Letöltés: 2016. 01.26.)