

## **A közösségi utazásmegosztás mint személyszállító szolgáltatás integrálása a személyszállításról szóló magyar jogszabályi rendszerbe**

A személyszállításra vonatkozó hatályos magyar jogszabályok jelentős mértékben korlátozzák az innovatív megoldások és "peer-to-peer" alapú utazásmegosztó platformok (mint pl. az UBER) megjelenését és működését a hazai közlekedési piacon. Annak érdekében, hogy egy minden szereplő számára egyenlő feltételeket kínáló szabályozás jöhessen létre, azt javasolja az UBER, hogy a rendelettervezet egyes definíciói részben módosuljanak, anélkül, hogy ezek kodifikációs szempontból nehézséget okoznának.

Az UBER módosítási javaslatai:

1. A személyszállító szolgáltatók esetében a vonatkozó paragrafusból kerüljön ki az egyéb tevékenységhez vagy eseményhez kötés. Ezáltal a közösségi utazásmegosztásban részt vevő autósok - így az UBER-rel szerződtek is - rugalmasabban végezhetnék az utazásmegosztó tevékenységet mint személygépkocsis személyszállító szolgáltatók.
2. Az online, P2P-alapú közösségi utazásmegosztást kínáló szolgáltatók („operátorok”) ne minősüljenek - a rendelettervezetben szereplő - (önálló) diszpécsterszolgálatoknak.

Az UBER-ről:

- Az UBER 2014. november 12-én lépett be a budapesti piacra (2013-ban már bejegyzésre került). Magukról azt állítják, hogy a cég nyitott a konstruktív párbeszédre a döntéshozókkal, hogy a jelenlegi „szabályozási vákuumot” megszüntesse (az érvényben lévő 1988-as „taxirendelet” szabályozza a tevékenységet országos szinten, mely véleményük szerint nem alkalmas a 21. század technológiai újításaival kapcsolatos jogi keretek biztosítására). Az UBER érdekelt abban, hogy egy átlátható, hatékony és méltányos jogszabályi környezet kerüljön kialakításra a személyszállításban részt vevő sofőrök és cégek adózásával, szabályozásával, a biztonsági előírásokkal és egyéb követelményekkel kapcsolatban.
- Az UBER elsősorban egy IT-cég, amely egy olyan okostelefonos alkalmazást és rendszert fejlesztett ki, mely összeköti az éppen elérhető autósokat és az utazni kívánó fogyasztókat, növelve így a mobilitási lehetőséget a városokban. Az UBER hangsúlyozottan nem egy taxi-szolgáltatás.
- Az UBER-nek nem célja, hogy a taxi-szolgáltatás vagy a tömegközlekedés helyébe lépjen. Sokkal inkább egy, a jelenlegi szolgáltatásokat kiegészítő közlekedési alternatívát kíván nyújtani.
- Az UBER használata nem csak az utasok, hanem a potenciális autós felhasználók számára is előnyökkel bír. Az UBER aktív jelenléte Budapesten jelentős mértékben hozzájárulhat a fővárosi foglalkoztatás javításához és az adóbevételek növeléséhez. Összehasonlításképpen: Londonban és Párizsban mindössze 3 év alatt az UBER révén 7800, illetve 3750 teljes munkaidős állással egyenértékű munkalehetőség jött létre.

- A rugalmas P2P-alapú utazásmegosztás egy kiegészítő bevételi lehetőségként is funkcionálhat a munkanélküliek és „alulfoglalkoztatottak” számára.
- A fővárosi taxi-rendelet bevezetését követően 2011-hez képest 2014-re hozzávetőlegesen 1000-rel csökkent a kiadott taxiengedélyek száma, tehát ennyivel kevesebb taxisofőrnek volt állása a szektorban. Az UBER többek között számukra is alternatívát nyújthat, hogy újra a munkaerőpiac aktív résztvevői legyenek.

#### Az UBER és a közösségi utazásmegosztás (ridesharing)

- Az UBER okostelefonos applikációjának célja, hogy összekapcsolja a (kielégítetlen) keresleti és a (kihasználatlan) kínálati oldalt a városi közlekedésben. Gyorsan, hatékonyan és kényelmesen köti össze az utasokat az autósokkal.
- Az UBER mint cég nem rendelkezik autóflottával. Az utazásmegosztásban részt vevő autósok az UBER rendszerébe regisztráló, a céggel szerződéses viszonyban álló magánszemélyek.
- A cég valamennyi potenciális autós felhasználó jelentkezését előzetesen megvizsgálja. Nekik a lehető legmagasabb szintű biztonsági előírásoknak kell megfelelniük, valamint rendelkezniük kell a szükséges jogosítvánnyal és egyéb hivatalos dokumentációval.
- Az UBER a lehető legmodernebb biztonsági előírásokat vezette be az utasok és az autósok érdekében:  
 az autósokkal szemben elvárás a hatósági erkölcsi bizonyítvánnyal igazolt büntetlen előélet és a közlekedési előéleti büntetőpontok alacsony száma, de ugyanúgy a biztonságot szolgáló elem az online, készpénzmentes fizetés (így nincs szükség készpénzre az autóban), az autósok profilmotóinak és rendszámának megjelenítése a rendeléskor és az is, hogy az utasok az utazást követően az UBER alkalmazásán keresztül értékelhetik az autóst.
- Az UBER utazásmegosztó rendszerének előnyei:
  - Csökken a közlekedő gépjárművek száma, mivel az alkalmazás rendszeres használata hosszú távon abba az irányba mutat, ahol a városban már egyáltalán nincs szükség saját autóra ahhoz, hogy eljussunk egyik pontjából a másikba.
  - Környezetvédelem, környezethatékonyság:
    - Csökken az úthasználat és a szén-dioxid kibocsájtás.
    - Javuló útminőség, parkolási problémák lépésről-lépésre történő megszűnése (összességében a városi mobilitás megkönnyítése).
  - Gazdaságfehérítés és adóelkerülés lehetőségeinek szűkítése: az UBER kötelezően készpénzmentes fizetési rendszere növeli a transzparenciát és több adóbevételt eredményez az állam számára.
  - Az UBERt használó autósok (kiegészítő) jövedelemhez jutnak, ezzel is hozzájárulva a foglalkoztatáshoz és a GDP-növekedéshez.
  - Budapesten jelenleg hozzávetőlegesen 600 ezer autó közlekedik. Ezen autók kihasználtsága nagyon alacsony: átlagban napi 23 órát a parkolóban vagy garázsban állnak és a fennmaradó 1 órában is csak átlagosan 1,5 személy használja őket.

A költségkímélő és kényelmes utazásmegosztó alkalmazás rengeteg budapestinek tenné lehetővé a könnyű és gyors városi közlekedést, miközben hozzájárulna a környezet megóvásához, csökkentené annak szennyezettségét és újabb bevételeket generálna az államnak.

- Számos nemzetközi példa van már arra, hogy a jogalkotók hogyan legalizálták és szabályozták sikerrel a közösségi utazásmegosztást, azaz ridesharing-et. Ezzel kapcsolatban az UBER készséggel megosztaná a más piacokon szerzett tapasztalatait („best practices”) az érintett magyar döntéshozókkal.

Az UBER és a magyar jogszabályi környezet

- A díj ellenében végzett közúti személyszállításra vonatkozó magyar jogszabályi előírások, ill. a sajtóértesülések a tervezett módosításokról az UBER álláspontja szerint túlzottan szigorúak.
- A jelenleg hatályos rendelet még 1988-ban született – egy internet- és okostelefonok nélküli érában. Sajtóértesülések szerint a készülő új rendelet sem a 21. századi technológiai újításokat és az innovációkat, hanem a taxis-szervezetek és szövetségek érdekeit veszi inkább figyelembe.
- Az UBERnek érdeke egy világos és transzparens jogszabályi feltételek között működő, szabályozott piac – melynek véleményük szerint része kell, hogy legyen a hagyományos taxi-szolgáltatásoktól eltérő közösségi utazásmegosztás is.
- Az UBERnek ugyanígy érdeke, hogy a közösségi utazásmegosztásra hatékony és haladó szellemű előírások vonatkozzanak, hogy a piac valamennyi résztvevője – az utasok, az autósok és az állami szervek is – előnyét lássák ennek az új közlekedési formának.

Az UBER a rendelettervezetet két ponton módosítaná.

1. A „személygépkocsis személyszállító szolgáltatásra” vonatkozó definíció tekintetében.

2. Az „(önálló) diszpécsterszolgálatra” vonatkozó definíció tekintetében.

- A kodifikációs szempontból nem jelentős, azonban annál lényegesebb módosítások következtében a már megfelelő engedélyekkel rendelkező sofőrök számára lehetővé válna, hogy egyszerűbben és rugalmasan nyújthassanak személygépkocsis személyszállító szolgáltatást, valamint, hogy az UBER is egy méltányos és átlátható jogszabályi környezetben működhessen.

1. Személygépkocsis személyszállító szolgáltatás.

A rendelettervezet:

- Lefedi a személygépkocsival végzett személyszállítás teljes spektrumát, ideértve a klasszikus taxizást és az egyéb eseményhez kötött személyszállító szolgáltatásokat is.
- Mindkét említett szolgáltatástípusra szinte ugyanazok az előírások és eljárások vonatkoznak.
- Meglátásunk szerint csak két lényegi eltérés van a két szolgáltatás szabályozásában:

1. Viteldíj-jelző készülék (taxaméter) – míg a hagyományos taxik kötelezően taxaméterrel rendelkeznek, addig a személyszállító szolgáltatók nem.

2. Egyéb tevékenységhez/eseményhez kötöttség/kapcsolódás – a személyszállító szolgáltatás kizárólag szállásadói, idegenforgalmi, turisztikai, sport, kulturális vagy oktatási tevékenységhez, rendezvény szervezéséhez, autóbusszal végzett utas-szállítási tevékenységhez, vagy vasúti, vízi, légi utas-szállítási tevékenységhez közvetlenül kapcsolódó tevékenység lehet.

- Ezen 2. pont nem teszi lehetővé, hogy a megfelelő engedélyekkel rendelkezők – így például a taxiengedéllyel rendelkező, de munkanélküli taxisorok – regisztráljanak egyes, közösségi utazásmegosztást kínáló online rendszerekbe és ezeken keresztül szállítási szolgáltatást nyújtsanak.

Az UBER javaslata

- Az UBER javaslata mérsékelné a személyszállító szolgáltatók piacra lépési akadályait, miközben fenntartaná a rendelettervezet többi, személyszállításra vonatkozó előírását.  
- A javaslatunk alapján a megfelelő engedélyekkel már rendelkező személyszállító szolgáltatók tevékenységükben nem lennének eseményhez vagy rendezvényhez kötve és ezáltal legálisan működhetnének akár mint közösségi utazásmegosztásban részt vevő autósok.

2. Önálló diszpécsterszolgálat

A rendelettervezet:

- Egyik újítása a hatályos szabályozáshoz képest, hogy bevezeti a(z önálló) diszpécsterszolgálat fogalmát és az arra vonatkozó követelményeket a jogrendszerbe. Ez a lépés érthető és támogatható a hagyományos, fizikai- és humán infrastruktúrával működő taxis fuvarszervezéssel kapcsolatban, az a jogalkotói szándék viszont már nem világos, hogy ugyanennek a bevezetésére miért van szükség az online, P2P-alapú közösségi utazásmegosztásnál. Ezen platformok üzemeltetői ugyanis nem rendelkeznek saját autókkal, nem alkalmaznak sofőröket, valamint az applikációk online jellegéből adódóan nem is rendelkeznek az előbbieken említett fizikai- és humán infrastruktúrával, apparátussal.

Az UBER javaslata:

- Az UBER azt javasolja, hogy a digitális vagy online, P2P-alapú közösségi utazásmegosztó szolgáltatást működtető „operátorokra” ne vonatkozzon a rendelettervezetben szereplő (önálló) diszpécsterszolgálat kategóriája. Egy ilyen irányú módosítás lehetővé tenné az érintettek számára, hogy belépjenek a szolgáltatási piacra, ettől függetlenül elvárva azonban a sofőrökre és gépjárműveikre vonatkozó szigorú szabályoknak való megfelelést.

- A rendelettervezet szerint a szabályozás hatálya alá eső szolgáltatásokat – így az (önálló) diszpécsterszolgálati tevékenységet is – kizárólag a magyar jog alapján létrehozott és működő jogi személyekkel (vállalkozásokkal) lehet folytatni.

- Itt a jogalkotónak érdemes lenne figyelembe vennie a vonatkozó EU-s normákat, illetve az azokat implementáló hazai jogszabályokat, melyek alapján egy másik tagállamban alapított vállalkozás úgy is nyújthat ún. „határon átnyúló szolgáltatást”, hogy nem rendelkezik Magyarországon bejegyzett leányvállalattal. Az EU-s jogszabályok alapján ugyanis valamely más EU-államban letelepedett, ott jogszerűen szolgáltatási tevékenységet folytató szolgáltatónak Magyarország területén való, határon átnyúló szolgáltatásnyújtásához nincs szüksége engedélyezésre, bejelentésre vagy bármilyen tanúsítvány, hatósági bizonyítvány vagy igazolvány meglétére – hacsak egyes, speciális esetek vonatkozásában törvény vagy kormányrendelet ennek ellenkezőjéről nem rendelkezik.