

# SHARING ECONOMY: A BIRTOKLÁS HELYETT A MEGOSZTÁST PIEDESZTÁLRA EMELŐ GAZDASÁG \*

*Horváth Bettina<sup>1</sup>*

*A 21. században a fogyasztói magatartás megváltozott, egyre többen ismerik fel, hogy az eddigi fogyasztási szokásaink már nem fenntarthatóak.<sup>2</sup> A sharing economy, vagyis a közösségi gazdaság egy olyan új üzleti struktúráként kezdett feltűnni a kétezres évek végén, amelyet a közösségi technológiák megjelenése, az egyre növekvő népesedés, illetve az energiaforrások kimerülése folytán kialakuló problémákra való válaszkérés ihletett. A téma legfontosabb aktualitásairól a Közjavak c. blog és folyóirat is folyamatosan beszámolt, így például az Uber európai sorsáról, az EUB döntéséről, az Uber oroszországi álláspontjáról, vagy épp az AirBnB helyzetéről. Napjainkra eljutottunk oda, hogy a fejlett társadalom tagjainak egy része megelégedte a magántulajdon terjeszkedésével, és megkérdőjelezte a felhalmozás létjogosultságát. Mivel a tömegtermelés a jelenlegi szinten fenntarthatatlan, a megosztás alapú gazdaság nagyban hozzájárulhat egy környezettudatos új fogyasztási modell kialakulásához. A sharing economy megoldást nyújthat a környezet, a gazdaság és a társadalom válságára egyaránt, hiszen alkalmazásával csökkennek a környezetterhelések és a fajlagos költségek, illetve javulnak az emberi kapcsolatok.<sup>3</sup>*

## **A sharing economy térnyerése**

A közösségi gazdaság tehát világszinten új, de rohamtempóban fejlődő terület. Szakértők szerint a 2015-ben produkált 28,1 milliárd euróról több mint hússzorosára, 570 milliárd euróra emelkedhet<sup>4</sup> 2025-re a megosztáson alapuló gazdaság öt legjelentősebb ágazatának forgalma, vagyis a közösségi finanszírozás, a közösségi alapú szállásmegosztás, a személyszállítás,

---

\* DOI 10.21867/KjK/2018.1.8.

<sup>1</sup> *Horváth Bettina*, PhD hallgató, Marton Géza Állam és Jogtudományi Doktori Iskola

<sup>2</sup> A tanulmány alapjául szolgáló kutatás a Magyar Tudományos Akadémia és a Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi Kar közös, MTA-DE Közszolgáltatási Kutatócsoportjának "Az állami szabályozó szerepek újraértékelődése a szolgáltatásokban" c. projektje keretében készült. A projektirány elhelyezésére l.: Horváth M. Tamás és Bartha Ildikó (2016) Az ágazati közszolgáltatások rendszertanáról. In: uő.k.(szerk.) *Közszolgáltatások megszervezése és politikái. Merre tartanak?* Budapest: Dialóg Campus, 25–37. old.

<sup>3</sup> Parragh Bianka (2017): Versenyképességi kihívások és lehetséges gazdaságpolitikai válaszok a sharing economy világában. *Polgári Szemle*, 2017. január, 12. évf., 4-6. szám, 4-5. old.

<sup>4</sup> [https://www.pwc.com/hu/hu/sajtoszoba/2016/sharing\\_economy\\_europe.html](https://www.pwc.com/hu/hu/sajtoszoba/2016/sharing_economy_europe.html) (letöltés dátuma: 2018. április 18.)

valamint az on-demand háztartási- és szakmai szolgáltatásoké. A sharing economy térnyerése azonban, annak számos előnye mellett megoldandó problémákat is felszínre hozott. Bár a hatályos uniós és hazai törvények erre az üzleti modellre is vonatkoznak, de újszerűsége miatt adójogi, versenyjogi, fogyasztóvédelmi, munkajogi kérdések merülnek fel. Ezeket nem csupán az állami hatóságok vagy a hagyományos piaci szereplők érdekei miatt, hanem a megosztáson alapuló gazdaság szereplőinek biztonságos működése, sőt, fejlődése okán is rendezni kell.

### **Legitim állami igény az adóztatásra**

A kormányzati döntéshozók sem tehetik már meg, hogy „elmennek” a sharing economy hatásai mellett, elkerülhetetlenné vált ugyanis annak szabályozása, hogy a feszültséggel telített ütközések ne okozzanak mélyebb társadalmi károkat. Ahhoz, hogy elfogadottabbá váljon ez a piac, fontos, hogy a vonatkozó iparági előírások megfelelő átalakítása mellett minden – a sharing economy-ban részt vevő – szereplő ki vegye a részét a közös köztelherviselésből. A jelenleg megfogalmazott elvárások szerint ehhez a résztvevők adózási hajlandóságát úgy kellene növelni, hogy eközben a piac hagyományos szereplőinek mozgásteret ne zsugorodjon. A világtrendekkel szembemenő törekvés azonban hosszútávon nem lehet sikeres, ugyanis az egyes államok hatóságai eddig jobbra tiltottak, figyelmeztettek, a piaci versenybírák pedig egyre erősebben kritizálták a közösségi gazdaság üzleti modelljeinek szabályozatlanságát.<sup>5</sup>

Az Európai Bizottság 2016-ban tette közzé A közösségi gazdaságra vonatkozó európai menetrend című közleményét,<sup>6</sup> amelyben az adószabályozás kapcsán kijelenti, hogy valamennyi gazdasági szereplőre, így a közösségi gazdaság szereplőire is vonatkoznak az adózási szabályok. A közösségi gazdaságban tevékeny szolgáltatóknak és platformoknak egyaránt meg kell fizetniük a személyi jövedelemadót, a társasági adót és az áfát. A tagállamoknak arra kell törekedniük, hogy arányos kötelezettségeket írjanak elő, illetve egyenlő versenyfeltételeket biztosítsanak.

#### *Az Uber esete*

A szabályozási környezet azonban sok esetben nehezen tud lépést tartani az újfajta üzleti és vállalkozási modellel. Magyarországon és nemzetközi

---

<sup>5</sup> [https://www.piacsprprofit.hu/kkv\\_cegblog/uber-airbnb-csak-futnak-a-jogaszok-a-fejlodes-utan/](https://www.piacsprprofit.hu/kkv_cegblog/uber-airbnb-csak-futnak-a-jogaszok-a-fejlodes-utan/) (letöltés dátuma: 2018. április 18.)

<sup>6</sup> Európai Bizottság (2016): A közösségi gazdaságra vonatkozó európai menetrend. <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/16881/attachments/2/translations/hu/renditions/pdf>

viszonylatban is az Uber ügy tanulságai mutattak rá az adófizetési fegyelem hiányára.

A cég 2016 nyarán vonult ki hazánkból, s e konkrét ügy kapcsán az adóhatóság kijelentette: „A saját nevében és kockázatára, üzletszerűen személyszállítási szolgáltatást végző vállalkozás tevékenysége adóköteles”. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium pedig úgy nyilatkozott,<sup>7</sup> hogy az Uber adóelkerüléssel és a magyar jogszabályok semmibevitelével, engedély nélkül végzett személyszállító tevékenységet, és így tett szert versenyelőnyre, emiatt más országokban be is tiltották vagy korlátozták tevékenységét.

Valóban, az államok és az egyes városok hozzáállása az Uberhez, illetve törvényi szabályozásuk is teljesen eltérő, s azon belül három nagy csoportot különíthetünk el, melyek az alábbiak.

a.) Az első csoportba azok az országok vagy városok sorolhatók, amelyek a tiltás mellett döntöttek,<sup>8</sup> mint például Spanyolország, Franciaország, Németország, Belgium, Olaszország, Magyarország. Az Egyesült Államok után Párizs volt az első európai város, ahova betette a lábát az Uber. Ez 2011-ben volt, és a cég 5 éves franciaországi útját rengeteg tüntetés szegélyezte már. Az egyszerű útlezárások sokszor autógyújtogatásokba torkollottak. Az Uber egy időre abba is hagyta a szolgáltatását, és később, szigorú törvényi szabályozás mellett indították újra. Legutóbb 2016 januárjában kapott 1,2 millió eurós büntetést az Uber France, az Uber franciaországi leányvállalata.

Az Uber talán Németországban ütközött a legnagyobb falakba. 2013 elején indult el a szolgáltatás az országban, és egy évvel később, 2014 szeptemberében már úgynevezett sürgősségi tiltással állították le, amit a frankfurti tartományi bíróság visszavont két héttel később. A folyamatos harcok és szabályozási csatározások helyett az Uber Berlinből és Münchenből is kivonult. Olaszországban 2014-ben kezdett működni az Uber, de alig egy év alatt ellehetetlenítették a szolgáltatást, mikor a milánói bíróság betiltott minden olyan szolgáltatást, amely segítségével engedély nélküli sofőrök pénzért utaztathatnak.

b.) A másik csoportot azok alkotják, akik a legalizálás mellett döntöttek, vagyis ott hasonló előírásoknak kell eleget tenniük az új piaci belépőknek, mint a hagyományos szolgáltatóknak. Észtország törvényjavaslattal kívánta Európában elsőként szabályozni a közösségi utazásmegosztást. A javaslat minimális követelményeket rögzít a szolgáltatókkal, illetve az elektronikus alkalmazásokkal szemben. A betérjesztők célja az állami beavatkozás

---

7

[http://hvg.hu/gazdasag/20160713\\_Nem\\_kommentaljuk\\_tegyek\\_meg\\_onok\\_NFMkozlemeny\\_az\\_Uberrol](http://hvg.hu/gazdasag/20160713_Nem_kommentaljuk_tegyek_meg_onok_NFMkozlemeny_az_Uberrol) (letöltés dátuma: 2018. április 18.)

<sup>8</sup> <https://www.cntraveler.com/story/where-uber-is-banned-around-the-world> (letöltés dátuma: 2018. április 18.)

mértékének minimalizálása volt.<sup>9</sup> Ukrajna, Litvánia és Észtország után Szlovákia is úgy döntött, hogy az Uber betiltása helyett a szabályozás jelenti a megoldást. A szlovák gazdasági minisztérium szóvivője így nyilatkozott: A közösségi gazdaságon alapuló szolgáltatások szabályozása a hagyományos vállalkozások számára is előnyt jelent,<sup>10</sup> hiszen fokozatosan megszűnnek majd az indokolatlan terhek és az adminisztratív akadályok.

Mindenképpen említést érdemel még a lengyel Uber-barát gyakorlat, a lengyel álláspont kifejezetten nem ért egyet azokkal a vélekedésekkel, melyek szerint az Uber tevékenysége véglegesen és visszafordíthatatlanul megszünteti a szabad versenyt a piacon.<sup>11</sup>

Londonban ugyan legálisnak minősítették az Uber alkalmazás használatát és a brit pénzügyminiszter bejelentette, hogy 2017 áprilisától a kormány évi ezer fontig adómentessé teszi a sharing economy-ből származó jövedelmeket, de a legfrissebb hírek szerint most mégis a betiltás mellett döntenének. A londoni tömegközlekedést irányító városi szervezet, a Transport for London (TfL) szeptember végén közölte az amerikai székhelyű taxivállalat londoni érdekeltségével, hogy nem állít ki számára új szolgáltatási engedélyt. A cég londoni működési jogosítványa pedig 2017. szeptember 30-án lejárt. A TfL azzal indokolta a döntést, hogy az Uber nem teljesíti a felelősségteljes vállalati tevékenység kritériumait, és ez számos közbiztonsági problémát vet fel. A TfL felrótta azt is, hogy az Uber olyan szoftvert használ, amely akadályozza a hatósági ellenőrzést. Londonban az Uber 5 és fél éve működik. A felmérések szerint 3,5 millió utas és 40 000 autós használja az applikációt, így a bejelentés után az Uber petíciót fogalmazott meg, amit nagyon rövid időn belül már több mint 750 000 ember írt alá. Az Uber benyújtotta hivatalos fellebbezését a londoni működési engedélyének megvonása ellen a westminsteri magisztrátusi bírósághoz. A bíróság az első meghallgatást december 11-re tűzte ki. A TfL közölte, hogy a várhatóan hónapokig tartó fellebbezési folyamat idején az Uber folytathatja működését Londonban.

c.) Végezetül pedig a harmadik csoportot azok alkotják, akik csupán eltűrik az Uber jelenlétét, s egyelőre nem foglalkoznak a szabályozásukkal. Például Ausztria fővárosában, Bécsben 2011 óta van jelen az Uber, és eddig hasonló problémák kísérték az útját, mint hazánkban. A taxisok először a bíróságon próbálták megfűzni az Ubert, majd a kereskedelmi kamaránál próbálkoztak, de nem tudták betiltatni az Ubert, így kénytelenek együtt élni vele. A kamara ráadásul az Uber helyett most taxisoknál ígyekeznek rendet tenni.<sup>12</sup>

<sup>9</sup> Csorba György (2016): Közösségi autómegosztás. *Infojegyzet*, 2016/25. szám.

<sup>10</sup> <https://www.vg.hu/vallalatok/uber-szlovakia-sem-magyarorszag-utjat-valasztotta-474546/> (letöltés dátuma: 2018. április 18.)

<sup>11</sup> <http://kozjavarok.hu/az-uber-kerdes-lengyel-megitelese> (letöltés dátuma: 2018. április 18.)

<sup>12</sup> <http://www.origo.hu/nagyvilag/20160119-becsben-is-tamadjak-a-taxisok-az-ubert.html> (letöltés dátuma: 2018. április 18.)

### *Az AirBnB esete*

A közösségi gazdaság másik legsikeresebb ágazatának, a turisztikai szállásmegosztásnak az elterjedése is szabályozási problémákat vetett fel nemcsak Magyarországon, hanem világszerte. Az elmúlt évben mintegy 6 milliárd forint bevételt szereztek a hazai AirBnB-ek, ugyanakkor az AirBnB-ben érdekelt összes magyarországi adózó adóbevallásainak összege ennél jóval kisebb összegről szólt. A magyar kormány részéről is hallani mozgolódásokat a szabályozás kialakítására. Külső szakértők bevonása mellett már 2017 nyarán elkezdődtek az egyeztetések a Magyar Turisztikai Ügynökségnél a rövid távú lakáskiadásnak, benne az airbnb-zésnek a Magyar Szállodák és Éttermek Szövetsége által évek óta szorgalmazott újraszabályozásáról. A szállodaszövetség ötpontos javaslatsort állított össze, amelyben a kereskedelmi szálláshelyekkel azonos adózás bevezetése, a kiadható napok éves szintű korlátozása, minimális egészségügyi és biztonsági követelmények előírása, valamint a közvetítő platformok felelősségének meghatározása is szerepel. A javaslat háttérében tehát az áll, hogy az AirBnB az ellenőrzött, (feltehetően) jól adózó szállásadók piacáról az adót nem kellő módon fizető magánemberek felé tereli a turista-forgalom egy részét, ezzel adóbevétel kiesést okozva az államnak.

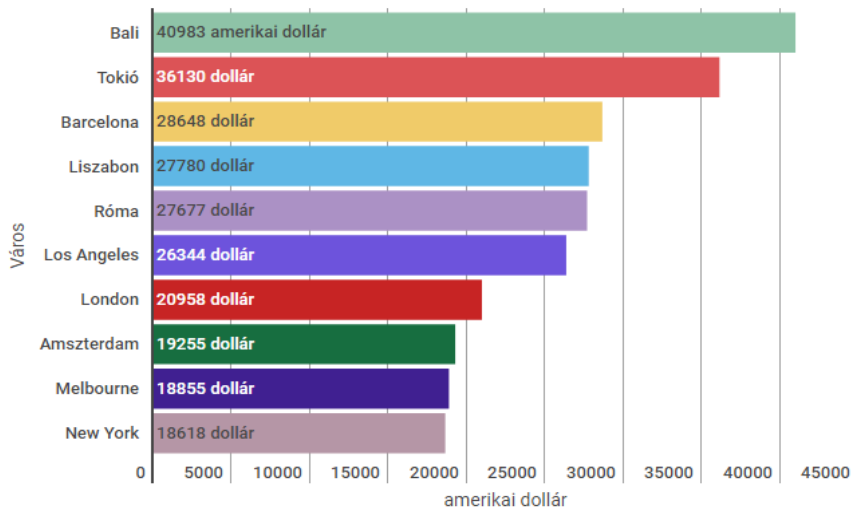
A 2018-tól érvényes szabályok alapján, ha valaki AirbnB-re akar bejegyeztetni egy lakást a VI. kerületben, akkor minden szobáért egyszeri, akár 1,5 millió forintos parkoló-mérleg díjat kell fizetnie. Év elejétől azonban már 3 kiadott lakás esetén is választható az eddigiekhez képest jóval kedvezőbb, 32 ezer forint / szoba átalányadózási forma.

Az AirBnB pont az albérletek piacát célozza meg, amivel Magyarország így sem áll jól. Az üzletnek az adózási morál romlásán túl is vannak tehát negatív hatásai. A legtöbbet kereső AirBnB lakástulajdonosok Fokvárosban, Párizsban és Barcelonában vannak, mind legalább 350 millió forintot kerestek. Egy londoni AirBnB-tulajdonos egyetlen év alatt 11,9 millió fontot (4,2 milliárd forintot) keresett 881 ingatlanján. Az AirDNA adatai szerint ez a legtöbb bevétel, amit a világ bármely AirBnB-tulajdonosa a legutóbbi 12 hónapban összehozott.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Lásd ehhez: <https://www.airdna.co/>

1. táblázat

**AirBnB-ből származó bevételek egyes városokban**

Forrás: <https://forbes.hu/uzlet/egy-ev-alatt-42-milliard-forintot-keresett-egy-londoni-airbnb-s/>

Az AirBnB egyik sikerpéldájaként említhető Amszterdam, ahol a várossal kötött megállapodás értelmében eddig 5,5 millió eurónyi turisztikai adót szedett be az AirBnB a szállásdíjakból és utalt át a holland hatóságoknak.

Ugyanakkor Bécsben sem volt ilyen egyszerű a hatóságok dolga, ezért az idei év nyarától kötelezik az Airbnb-t és más szállásmegosztó portálokat, hogy jelentsék be szállásadóikat. Az osztrák főváros így akarja elérni, hogy a magánszállások tulajdonosai se tudjanak kibújni adófizetési kötelezettségük alól. A szigorítás eredményességét mutatja, hogy életbe lépése óta 50 százalékkal nőtt Bécs magánszállásokból származó adóbevétele.<sup>14</sup>

Hasonló helyzet alakult ki a francia fővárosban, Párizsban is, ahol Európát tekintve a legtöbb AirBnB ingatlan van, mintegy 70 000 darab. A párizsi városi tanács december 1-től tenné kötelezővé egy regisztrációs szám kiváltását a városházától a lakásukat rövid időre kiadni szándékozók számára a hirdetés közzététele előtt. A szabályozás szerint a szállásközvetítő portálon évente 120 napra lehetne ingatlant rövid távú kiadásra hirdetni, a hatóságoknak pedig könnyebbé tenné a dolgát az adók beszedésére. A szigorúbb fellépésnek az oka, hogy 2017 első félévében a tízszeresére ugrott az AirBnB-n keresztül apartmanokat kiadók büntetése. A városvezetés szerint 128 szálláshely 31

<sup>14</sup> <https://www.vg.hu/vallalatok/becsnek-bevalt-az-airbnb-megregulazasa-581067/>  
dátuma: 2018. április 18.)

(letöltés

tulajdonosától 615 ezer eurónyi büntetést szedtek be azért, mert a szálláshelyet egy éven belül 120 napnál hosszabb időszakban adták ki.<sup>15</sup>

Londonban szintén idén vezettek be korlátozásokat, miszerint teljes lakásokat nem lehet 90 napnál hosszabb időre megosztani. Az AirBnB ellen azonban Európa-szerte más turistaközpontokban is "lázadnak", különösen Spanyolországban, Mallorcán, Ibizán, mely utóbbinál, ha a tulajdonos csak engedély nélkül adja ki az ingatlant, akkor 40 ezer, ha pedig azt még az AirBnB-n is hirdeti, akkor a törvény megsértéséért akár 400 ezer eurós büntetést is fizethet. Olaszországban is fokozódott az ellenállás: az 55 ezer lakosú, évi 20 millió turistát fogadó Velencében tüntettek az emelkedő lakbérek miatt, ekkor arról is szó volt, hogy meg fogják tiltani, hogy még több szálláshelyet nyissanak a városban.<sup>16</sup>

Nehéz vitatni tehát a sharing economy tevékenységben résztvevők bevételeinek megadóztatására vonatkozó állami igény jogosságát, és országoktól függetlenül egyetértés mutatkozik abban is, hogy ellenőrizni szeretnék a hagyományostól eltérő kifizetési gyakorlatot.

## **Munkajog vs. Sharing economy**

A legnagyobb vita a közösségi gazdaság munkajogi megítélése kapcsán bontakozott ki az elmúlt években. Van, aki amellet érvel, hogy az új munkavállalási forma az innováció, a hatékonyság, a független munkavállalás, a kötetlen munkaidő zászlóshajója, mások szerint a szakszervezeti mozgalmak által eddig kiharcolt munkavállalói jogok ellehetetlenítése, a korai kapitalizmus könyörtelen kizsákmányolását visszahozó régi-új kísérlet.

Úgy tűnik, bármilyen gond merül fel a szereplők működése kapcsán, a már legegyszerűbb dolgok megítélése is nehézségekbe ütközik. Nem tudni, hogy munkaviszony alapján, megbízási vagy vállalkozási szerződés keretében végezték-e a tevékenységet. A magyar jog jelenlegi kategóriái nem tudják teljes mértékben lefedni a közösségi gazdaság keretében végzett pénzkereső foglalatosságot, bizonytalan a munkaszerződés, a munkaviszony kérdése, az online közvetítői szolgáltatás, az applikációk munkajogi megítélése. A hagyományos munkaviszony megítélése ehhez képest egyszerűnek tűnik, hiszen a munkáltató utasít, az ő eszközeivel és kockázatára történik a munkavégzés, ezzel ellentétben itt a termelőeszköz sincs a tulajdonában. A felelősségi körök így jobbára megállapíthatatlanoknak tűnnek.

Egyes vélemények szerint még akár munkaviszonyról is beszélhetünk, hiszen létezik alá-fölrendeltség, munkáltatói utasítási jog, személyes

---

<sup>15</sup> [https://www.napi.hu/ingatlan/kemeny\\_fellepes\\_keszul\\_az\\_airbnb-vel\\_szemben.645447.html](https://www.napi.hu/ingatlan/kemeny_fellepes_keszul_az_airbnb-vel_szemben.645447.html)  
(letöltés dátuma: 2018. április 18.)

<sup>16</sup> *U.o.*

munkavégzés. Ám azt senki sem tudja megmondani, hogy ez az érvelés jogvita esetén valóban megállná-e a helyét a bíróságon, lévén vonatkozó bírói gyakorlat nem létezik.<sup>17</sup> Az Európai Bizottság említett közleménye is csak annyit szögezt le, hogy elmosódnak a határok a klasszikus munkaadó-munkavállaló és a független szerződéses vagy egyéni vállalkozói viszonyok között.

\*\*\*

Összegezve tehát a tagállamoknak arra kell törekedniük, hogy egyfelől a fogyasztók magas szintű védelemben részesüljenek a tisztességtelen kereskedelmi módszerekkel szemben, másfelől viszont ne háruljanak aránytalan kötelezettségek azokra a magánszemélyekre, akik csak alkalmi jelleggel nyújtanak szolgáltatásokat. A jogalkotónak lesz dolga bőven, a közösségi gazdaság fordulóponthoz érkezett. Napjaink új kihívásaira reagáló gazdaságpolitika, illetve a fejlődést segítő szabályozási környezet kialakítása szükséges a nemzetgazdasági és vállalati versenyképesség fokozása érdekében. A jelenleg még nyitva álló kérdés az, hogy Európa milyen alkalmazkodóképességgel fog reagálni a közeljövőben.

### Források jegyzéke:

- Csorba György (2016): Közösségi autómegosztás. *Infojegyzet*, 2016/25. szám.
- Parragh Bianka (2017): Versenyképességi kihívások és lehetséges gazdaságpolitikai válaszok a sharing economy világában. *Polgári Szemle*, 2017. január, 12. évf., 4-6. szám, 4-5. old.
- [https://www.pwc.com/hu/hu/sajtoszoba/2016/sharing\\_economy\\_europe.html](https://www.pwc.com/hu/hu/sajtoszoba/2016/sharing_economy_europe.html)
- [http://hvg.hu/gazdasag/20161129\\_A\\_kozossegi\\_gazdasag\\_kijott\\_a\\_spajzbol](http://hvg.hu/gazdasag/20161129_A_kozossegi_gazdasag_kijott_a_spajzbol)
- [http://www.piacessprofit.hu/kkv\\_cegblog/uber-airbnb-csak-futnak-a-jogaszok-a-fejlodes-utan/](http://www.piacessprofit.hu/kkv_cegblog/uber-airbnb-csak-futnak-a-jogaszok-a-fejlodes-utan/)
- <http://www.piacessprofit.hu/gazdasag/sharing-economy-megszoksz-vagy-megszoksz/>
- <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/16881/attachments/2/translations/hu/renditions/pdf>
- [http://hvg.hu/gazdasag/20160713\\_Nem\\_kommentaljuk\\_tegyek\\_meg\\_onok\\_NFMkozlemeny\\_az\\_Uberrol](http://hvg.hu/gazdasag/20160713_Nem_kommentaljuk_tegyek_meg_onok_NFMkozlemeny_az_Uberrol)

---

<sup>17</sup> <https://piacessprofit.hu/gazdasag/amikor-az-uzlet-gyorsabb-mint-a-jogalkoto/> (letöltés dátuma: 2018. április 18.)



- <https://www.cntraveler.com/story/where-uber-is-banned-around-the-world>
- <https://www.vg.hu/vallalatok/uber-szlovakia-sem-magyarorszag-utjat-valasztotta-474546/>
- [http://www.piacprofit.hu/kkv\\_cegblog/nehez-helyzetben-az-airbnb-k-a-bulinegyedben/](http://www.piacprofit.hu/kkv_cegblog/nehez-helyzetben-az-airbnb-k-a-bulinegyedben/)
- <https://www.vg.hu/vallalatok/becsnek-bevalt-az-airbnb-megregulazasa-581067/>
- [http://www.parlament.hu/documents/10181/595001/Infojegyzet\\_2016\\_2\\_5\\_automegosztas.pdf/6c839e34-5e8a-4e90-ab7d-53252160e442](http://www.parlament.hu/documents/10181/595001/Infojegyzet_2016_2_5_automegosztas.pdf/6c839e34-5e8a-4e90-ab7d-53252160e442)
- <http://www.origo.hu/nagyvilag/20160119-becsben-is-tamadjak-a-taxisok-az-ubert.html>
- [http://www.napi.hu/ingatlan/kemeny\\_fellepes\\_keszul\\_az\\_airbnb-vel\\_szemben.645447.html](http://www.napi.hu/ingatlan/kemeny_fellepes_keszul_az_airbnb-vel_szemben.645447.html)
- [https://www.napi.hu/ingatlan/kemeny\\_fellepes\\_keszul\\_az\\_airbnb-vel\\_szemben.645447.html](https://www.napi.hu/ingatlan/kemeny_fellepes_keszul_az_airbnb-vel_szemben.645447.html)
- [http://www.napi.hu/ingatlan/kemeny\\_fellepes\\_keszul\\_az\\_airbnb-vel\\_szemben.645447.html](http://www.napi.hu/ingatlan/kemeny_fellepes_keszul_az_airbnb-vel_szemben.645447.html)
- <http://www.piacprofit.hu/gazdasag/amikor-az-uzlet-gyorsabb-mint-a-jogalkoto/>