

## **Összefoglaló megállapítások, javaslatok:**

A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete a közúti közlekedési piacra lépés, a szakmához jutás, a szabályok végrehajtásának és ellenőrzésének kérdéseit egységes rendszerben szemléli, mely alapján az alábbi véleményt fogalmazza meg.

### *Alapelvek:*

- a tényleges esélyegyenlőség érdekében valamennyi közúti közlekedési szolgáltató számára EU-szerte azonos tevékenységi feltételrendszert kell meghatározni
- ennek egységes tartalmat kell adni egységes okmányok használatával
- harmonizált számonkérési rendszereket kell kidolgozni
- alapvetően nem szigorítani kell a jelenlegi szabályozásokat, hanem a végrehajtás-ellenőrzés hatékonyságát kell javítani
- egyetlen - „közösségi”- engedélyre van csak szükség, mely a követelményeknek való megfelelés esetén feljogosít mind a belföldi, mind a külföldi fuvarozásra

A mai legkorszerűbb informatikai eszközökre támaszkodva célszerű lenne egy elektronikus uniós központi nyilvántartást létrehozni:

- mely naprakészen tartalmazná valamennyi törvényesen működő fuvarozó cég adatait, különösen az engedélyek érvényességére, a hármas követelményrendszernek való megfelelésre vonatkozó információkat
- online és wireless hozzáférést biztosítana valamennyi illetékes szerv és hatóság számára az illetékesség szerint korlátozott adattartalmakhoz
- ezzel megteremtené a kapcsolatot az eljáró és az engedélyező hatóság között
- tartalmazná a tevékenységi tilalmakat is, mely alapján – egy kézisámítógép segítségével – akár egy közúti ellenőrzésnél is bármely országban kiszűrhetők volnának az engedély nélkül fuvarozók

A konzultáció több pontjában felvetett problémák is alapvetően indokoltá teszik egy elektronikus adatbázis létrehozását, így a különböző kérdések kezelésére nem kellene egyenként intézkedéseket fogantatosítani, mert ezeket együtt kezelné a rendszer, mellyel jelentős költség takarítható meg mind a vállalkozások mind a hatóságok oldaláról nézve, a naprakész információáramlásnak köszönhető hatékonyságjavulásról nem is beszélve.

### *Távlatilag javasolt:*

A papíralapú megoldások /menetlevelek/ helyett a műholdas járműkövetési adminisztráció, mely korrupciómentes, az emberi tévedést kizáró komplex ellenőrzéseket tenne lehetővé. A digitális tachográf bevezetésének kedvezőtlen tapasztalatai miatt a közeljövőben nem javasoljuk a különböző okmányok elektronikussá tételét.

## **A, A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI PIACRA LÉPÉS KÉRDÉSEI**

### **1.**

#### **Az áru fuvarozásra, illetve személyszállításra vonatkozó uniós jogszabályok összefűzése**

Jelenleg külön vannak, elvileg össze lehetne hozni ezeket egyetlen új jogszabályba. A közúti fuvarozásra általában jellemző kérdéseket ugyanazon rendelkezések keretében lehetne szabályozni.

3 opció:

**Opció 1** – összefűzni a piacra jutás – jelenleg 4 különböző rendeletben fellelhető – szabályait, a kabotázskérdést is beleértve

**2** – külön tartani az áru- és személyszállítás szabályait, és mindkettő esetében csak a nemzetközi fuvarozásra, illetve a kabotázásra vonatkozó rendelkezéseket egyesíteni egy-egy új törvényben

**3** – megtartani a jelenlegi felállást

**KÉRDÉS:** valódi egyszerűsítést jelentene-e az egyesítés, melyik opciót támogatják?

### **MKFE:**

*Támogatjuk a piacra jutás általános szabályainak összefűzését, beleértve a nemzetközi fuvarozásra és a kabotázásra vonatkozó rendelkezéseket is (Opció1).*

*Fontos azonban, hogy a jogszabály – akár mellékletben – különös gondossággal és részletesen tartalmazza a kabotázásra vonatkozó tagállami derogációkat.*

### **2.**

#### **a 684/92 Rendelet (közösségi engedély) területi hatálya**

a helyi, de határt átlépő tömegközlekedés is a rendelet hatálya alá esik

**KÉRDÉS:** maradjon így, vagy ki kellene venni, akár a szabályozás alól, akár az engedélyrendszerből?

### **MKFE:**

*A határt átlépő helyi tömegközlekedést ki kellene venni az engedélyrendszerből.*

### **3.**

#### **az uniós nemzetközi piacra lépés szabályai**

jelenleg (a) tagállamban bejegyzett (b) áru fuvarozói vagy személyszállítói szakmával rendelkezik (működési engedély), ennek feltételeit a 96/26/EK irányelv szabályozza fuvarozói tevékenységtípustól függetlenül

DE típusonként eltérhet a szakmai felelősség: nem kellene-e magasabb minőségi követelményeket támasztani bizonyos esetekben?

pl. egy szakmai felelősségbiztosítás formájában, amely védené az ügyfeleket, utasokat a szabálytalanságból-gondatlanságból fakadó károktól

**KÉRDÉS:** kellene-e, és ha igen milyen magasabb minőségi követelményt állítani egyes közúti közlekedési szolgáltatástípusokra?

**MKFE:**

*NEM kellene.*

**4.**

**közösségi engedély**

5 évre szól, megújítható és a hatóságnak vissza kell vonnia, ha nem teljesülnek a feltételek

**KÉRDÉS:** nem kellene-e gyakrabban ellenőrizni a követelményeknek való megfelelést?

**MKFE:**

*Ld. a bevezető gondolatokat, egy uniós központi nyilvántartás az engedélyek ötévenkénti meghosszabbítását is fölöslegessé tehetné.*

+

*Magyarországon telephelyi ellenőrzések keretében ma is gyakrabban ellenőrzik.*

**5.**

jelzések szerint a gyakorlatban a tagállami hatóságok az engedélyek visszavonását nem mindig tudják érvényesíteni, mert nem küldik azokat nekik vissza

**KÉRDÉS:** 5 évnél rövidebb érvényességgel kellene-e kiadni a közösségi engedélyt, ha igen mennyi időre?

**MKFE:**

*Központi nyilvántartás szükséges – ld. a bevezető gondolatokat.*

**6.**

**hitelesített másolatok**

mivel csak az A4-es méret és a kék szín van előírva, országonként különböző gyakorlat alakult ki a formák terén, valahol ráírják, hogy „hitelesített másolat”, aláírják, lepecsételik, feltüntetik a rendszámot, valahol nem

**KÉRDÉS:** kellene-e részletes specifikációt adni, sztenderdizálni annak érdekében, hogy elkerüljük a zűrzavart az ellenőrzéseknél?

**Ha igen, mit kellene előírni, milyen új biztonsági elemet kellene alkalmazni?**

**Át lehetne-e fokozatosan térni a kibocsátott engedélyek on-line regisztrációjára?**

**MKFE:**

*Támogatjuk az egységesítést, az online regisztrációra való áttérés kifejezetten javasolt.*

## 7.

**járművezetői igazolvány az EU-s alkalmazásban álló nem-EU-s nemzetközi gépkocsivezetők számára**

jelenleg hiányzik az egységes formátum, nem kellene-e elektronikusan olvashatóvá tenni, kombinálni a tachográf kártyával?

**KÉRDÉS: a közösségen belül uniformizáltabbá kellene-e tenni a járművezetői igazolványt?**

**Meg kellene-e változtatni a jelenleg papíralapú dokumentum formátumát?**

**Fokozatosan elektronikusan olvashatóvá kellene-e tenni?**

### **MKFE:**

*Egyáltalán nem szükséges külön járművezetői igazolvány, három dokumentum elegendő: jogosítvány, valamint az adott ország munkavállalási és tartózkodási engedélye.*

*Egyébként az elektronikus olvashatóság ellen nincs kifogásunk, a digitális tachográfval való kombinálása azonban nem javasolt, a negatív DT-tapasztalatok miatt.*

## 8.

**a járművezetői igazolvány érvényessége max. 5 év**

**KÉRDÉS: kellene-e rövidíteni?**

### **MKFE:**

*Magyarországon az életkor emelkedésével csökken az érvényesség ideje.*

*A kérdés szerteágazó nemzeti munkaügyi szabályozások függvénye.*

## 9.

**a járművezetői igazolvány kiterjesztése az EU-s gépkocsivezetőkre**

kezdetben is erről volt szó, de a Tanács és az EP korlátozta és a kiterjesztés vizsgálatát kérte a Bizottságtól, a folytatott tanulmányok nem jelzik szükségességét

**KÉRDÉS: mi az érintettek véleménye?**

### **MKFE:**

*Ld. a 7. pont: egyáltalán nincs szükség külön járművezetői igazolványra.*

## 10.

**egyéb okmányok**

## **„Journey form” útinapló (uniós menetlevél) a személyszállításban**

nemzetközi különjáratú szolgáltatások és kabotázs a sztenderdizált útinapló kitöltése mellett lehetséges, ez más, mint az Interbus egyezmény “utas fuvarlevele”, amely szintén különbözik az ASOR okmánytól

**KÉRDÉS: a sokféleségből fakadó zavarok elkerülésére nem kellene-e a különjáratú szolgálatok okmányait harmonizálni és specifikációjukat minél részletesebben megadni?**

### **MKFE:**

*Az egy okmány elve alapján egy autóbusznak ugyanazt az egyetlen menetlevelet kelljen vezetni, akár belföldön, akár külföldön közlekedik.*

## **11.**

### **„Journey form” menetlevél az áru fuvarozásban?**

Igazolja az utak számát és ütemezését/időzítését.

Az áru fuvarozásban egy sor különféle nemzeti szabályozástól függően eltérő dokumentum használatos.

Különösen a kabotázssellenőrzés nehézségei miatt szükség volna egyetlen egyszerű és minden tagállamban egységes okmányra az eddigiek helyett, mely az adott jármű összes útját tartalmazná.

**KÉRDÉS: mit gondol erről a szakma?**

### **MKFE:**

*Egyetlen egységes uniós okmány kívánatos, illetve a jövőben a műholdas járműkövető rendszerek használata.*

## **12.**

### **nemzetközi menetrendszerinti járatengedélyezés**

6 okból lehet elutasítani a kérelmet, ha 5 hónapon belül nincs válasz, a Bizottsághoz lehet fordulni, valamint az elutasítás ellen a fellebbezés biztosított

**KÉRDÉS: meg kellene-e tartani a jelenlegi engedélyezési rendszert, vagy el kellene törölni, egyszerűsíteni kellene?**

### **MKFE:**

*A lehető legegyszerűbbé kell tenni.*

## **13.**

**korábbi konzultációk szerint a szakma sokallja az 5 hónapot**

**KÉRDÉS:** a nemzeti hatóságok számára megvalósítható lenne egy gyorsabb eljárás?

**MKFE:**

*5 hónap valóban sok, 2-3 hónap elég kell, hogy legyen az elbírálásra.*

**14.**

a vonatkozó rendelet megköveteli, hogy az elutasított kérelmező képviseltethesse magát a kihirdetésen

**KÉRDÉS:** feltéve, hogy fennmarad a jelen engedélyezési rendszer, világosak és hatékonyak ezek a fellebbezési eljárások?

**MKFE:**

*IGEN, ez így korrekt.*

**15.**

**KÉRDÉS:** a rendszer fenntartása mellett lehetne-e valamit változtatni,

Az adminisztráció leegyszerűsítése érdekében vagy másképp javítani a működést, pl. a biztonsági és szociális szempontok hangsúlyozásával

**16.**

**kabotázs a személyszállításban**

a 12/98 rendelet szerint engedélyezett a különjáratban (és speciális menetrendszerinti esetekben) menetrendszerinti egyébként csak egy engedélyezett nemzetközi járat szakaszaként pl Berlin-Köln-Brüsszel), kivéve helyi és helyközi(?) viszonylatban.

**KÉRDÉS:** engedélyezni kellene-e és ha igen, milyen feltételekkel a helyi és helyközi szakaszokat is kabotázsban egy nemzetközi járat során?

**MKFE:**

*NEM, a városi és külvárosi/elővárosi viszonylat maradjon kivétel.*

**17.**

**a kabotázs definíciójának pontosítása, mit jelent az „ideiglenes jelleggel” kitétel?**  
országoként máshogy értelmezik és egyéni megoldásokat alkalmaznak

**KÉRDÉS:** problémás-e a többféle nemzeti gyakorlat, hasznos volna-e a közúti kabotázs fogalmát tisztázni, pontosítani?

**MKFE:**

*Egyáltalán nincs szükség az „ideiglenes jelleggel” korlátozásra.*

*Alapvetően azt kell eldönteni, hogy lehessen vagy ne lehessen kabotázsfuvar végezni. Kivételeket csak egyedi indokolt esetekben engedjenek.*

## **18.**

### **változatok a kabotázs szabályozására**

1) engedni viszonylag hosszú ideig, de az év csak néhány hónapjában  
pl. legfeljebb 30 egymást követő napon át szabad, de csak egy év 60 napos időszakán belül,  
ez a szezonális kabotázsnak kedvezne

2) csak rövid időre (pl. max. egy hétre) engedélyezni, de éven belüli korlátozás nélkül  
pl. egy nemzetközi fuvar után csak 2-3 kabotázsfuvar, 7 nap után kötelező elhagyni a országot

**KÉRDÉS:** melyik megközelítésről mi a véleményük? Milyen más jól ellenőrizhető alternatíva lehetséges?

### **MKFE:**

*Ld. 17. pont: egyáltalán nincs szükség az „ideiglenes jelleggel” korlátozásra.*

## **19.**

### **a kabotázásra alkalmazható nemzeti szabályok**

a 3118/93 Rendelet 6. cikke előírja, hogy a kabotázs tevékenységnek a fogadó állam szabályainak meg kell felelnie (pl. fuvarszerződés díjai, feltételei, járműdimenziók, vezetési- és pihenőidő, ÁFA stb), és lehetőség van ezt a listát szükség esetén módosítani

**KÉRDÉS:** mit kellene ehhez hozzáadni, illetve törölni?

### **MKFE:**

*A kabotázssengedély kiadására egységes szabályok vonatkoznak.*

## **20.**

a 96/71/EK irányelv szerint a telepített munkavállalókra (posted workers) bizonyos területeken a fogadó tagállam hatályos szabályai kötelezőek (pl. munkaidő, minimálbér, szabadságminimum)  
elvileg a kabotázs is ezen irányelv alá tartozik  
ugyanakkor az irányelv lehetővé tesz a tagállamok számára bizonyos kivételeket, ha a tevékenység egy hónapnál rövidebb vagy az elvégzendő munkamennyiség nem jelentős

**KÉRDÉS:** mi a tapasztalatuk a 96/71-es irányelv kabotázásra alkalmazásával kapcsolatban, és mi a véleményük az „egy hónapos” kivételről?

### **MKFE:**

*A kabotázs alkalmazására ugyanaz a jog vonatkozzon, mint a nemzetközi fuvarozásra és ne legyenek kivételek: különösen a „nem jelentős munkamennyiség” kitétel tetszés szerint értelmezhető.*

## **B, A SZAKMÁHOZ JUTÁS KÉRDÉSEI**

### **1.**

magasabb európai követelményeket kellene állítani esetleg bizonyos tevékenységtípusokra

**KÉRDÉS:** szükség van –e és ha igen miért magasabb minimumkövetelményekre, Ezek mindenkire vonatkozzanak, vagy csak egyes kategóriákra: melyekre?

### **MKFE:**

*Nincs szükség tevékenységtípus szerinti különbségtételre a szakmához jutásban, mint ahogyan magasabb minimumkövetelményekre sem.*

### **2.**

jelenleg hármas követelményrendszer (jó hírnév, pénzügyi megfelelőség, szakmai hozzáértés), szigorítást jelenthetne ezek megtartása mellett további kritérium felvétele (ahogy néhány országban ma is van)  
a leggyakoribb, hogy meg akarják akadályozni a tényleges tagállami tevékenységvégzés nélküli pusztán a kedvezőbb adó- és társadalompolitika miatti más országbeli cégalapítást (postafiók-cégek)

**KÉRDÉS:** kellene-e plusz kritérium, ha igen, mi? Postafiók-cégek ellen, hogyan?

### **MKFE:**

*További kritériumot nem kell meghatározni, azonos feltételeket kell biztosítani. A postafiók-cégek ellen azonban fel kellene lépni.*

### **3.**

**kivételek és felmentések**

ma van egy pár ilyen, és lehet, hogy már indokolatlan

- bizonyos áruk rövid távú szállítása, indokoltnak tűnik
- 6 tonna alatti járművek, kevésbé jogos, hiszen az EU-szabályok többsége a 3,5 tonna legnagyobb megengedett össztömeg feletti járművekre vonatkozik
- az Irányelv hatályba lépésekor már működő cégeknél nem vizsgálták/vizsgálják a szakmához jutás mai követelményeknek való megfelelést, 1978 előtt induló cégeknél, illetve az EU-hoz később csatlakozott országokban (a legutolsó hullámot kivéve) ugyanez a helyzet

**KÉRDÉS:** mely kivételeket, mentességeket lehetne megszüntetni?

### **MKFE:**

*A sok kivétel alkalmazása csak gyengíti a szabályt. Múltra való tekintet nélkül minden EU-s cégnél vizsgálni kellene a megfelelőséget.*



## 4.

### **időszakos ellenőrzések és kizárás**

5 évente kell vizsgálni a megfelelőséget, szükség esetén visszavonva a szakmavégzés engedélyét

két lehetőség merült fel:

- Opció A: gyakoribbá tenni, megbízhatóbb figyelemmel kísérést tenne lehetővé, ugyanakkor plusz teher mind a vállalkozások mind a hatóság számára
- **Opció B:** a jelenlegit kiegészíteni véletlenszerű, célzott vizsgálatokkal, ezt mint ahogy néhány tagállamban már ma is van, kombinálni lehetne a telephelyi ellenőrzésekkel

**KÉRDÉS:** melyiket támogatják, ha az A-t, milyen gyakoriságot tartanának jónak?

### **MKFE:**

*Opció B-t, Magyarországon is így van.*

## 5.

egy pl. jó hírnevét veszített vállalkozásnak másik országban sem szabadna tudnia céget a szakmához jutni, megoldás: hatóságok közti elektronikus információs hálózat?

**KÉRDÉS:** fontos-e ez? Mi lenne a megoldás?

### **MKFE:**

*Fontos, ld. a bevezető gondolatokat: minden tagállamban regisztrálják a vállalkozásokat, és láthassák a hármaskövetelmény hiányosságait is.*

## 6.

### **egyszerűsítés**

a cégnek számos papírt kell beszereznie a követelményeknek való megfelelése bizonyítására és a hatóságok részéről is költséges adminisztrációt igényel az ellenőrzési folyamat

**KÉRDÉS:** van-e olyan adminisztratív elem, amin egyszerűsíteni lehetne, vagy el lehetne hagyni teljesen? Milyen eszközökkel lehetne ezt elérni?

### **MKFE:**

*Ld. a bevezető gondolatokat: központi nyilvántartást kell létrehozni.*

## 7.

### **jó hírnev**

**az irányelv megfelelő cikkelye részletezi a feltételeket**

a jelenlegi rendszer nem „teszi lehetővé” a több kisebb szabálysértést

az egyébként sértetlen jó hírnevű szakmai vezetők az új szabályok értelmében felelőssé válnak a gépkocsivezetőik által elkövetett vezetési- és pihenőidő szabálysértésekért

**KÉRDÉS:** meg kell azt követelni a jó hírnév sértetlenségéhez, hogy ne lehessen ismételt szabálysértéseket elkövetni

**MKFE:**

*Külön kell választani a gépkocsivezető szakmai alkalmatlanságát mint szabálysértést kiváltó okot és a vállalkozás felelősségét; az alkalmazott szabálysértéséért vállalt vállalkozói felelősség indokolatlan.*

**8.**

tagállamonként nagyon eltérő a „súlyos szabálysértés” fogalma/tartalma, ezt a szociális szabályozás terén most harmonizálni akarják

**KÉRDÉS:** kellene-e harmonizálni a szakmához jutás elé akadályt görgítő súlyos szabálysértés definícióját?

**MKFE:**

*IGEN, minél pontosabban le kell írni, hogy mi minek minősül.*

**9.**

kire vonatkozzék a jó hírnév követelménye?

**KÉRDÉS:** meg kellene-e határozni az európai jogalkotásnak azon személyek körét, akikre a jó hírnév követelményét alkalmazni kell? Ha igen, a menedzsereken, igazgatókon, és a „vállalkozásban érdekelteken” kívül ki tartozzon még ide?

**MKFE:**

*Vezető, szakmai irányító + tulajdonosi kör.*

**10.**

az illetékes hatóságok szabályozása

sokszor nehéz beszerezni a szükséges információkat (az Igazságügyminisztériumtól, adóhatóságtól, közlekedési hatóságoktól), ezt sok országban a személyi adatvédelem is nehezíti

lehetséges volna a tagállamokban központi nyilvántartást vezetni azokról a fuvarozókról, akiket elítéltek, vagy megbüntettek

kevésbé költséges volna, ha az eljáró szervek automatikusan és szisztematikusan értesítenék az engedélyező hatóságot, így az az 5 év lejártá előtt is rendelkezhetne az esetleges engedélymegvonásról

**KÉRDÉS:** kellene-e jobb hozzáférést biztosítani az engedélyező hatóságoknak az ítéletekhez, illetve büntetésekhez?

**MKFE:**

*IGEN, ld. a bevezető gondolatokat.*

## **11.**

az 5. kérdéshez kapcsolódóan felmerül a nemzetközi információcsere szükségessége is

**KÉRDÉS:** mind nemzeti mind nemzetközi szinten elegendő-e a jelenlegi inforendszer a szabálysértésekről és szankciókról? Hogyan lehetne javítani ezeken?

**MKFE:**

*Unió központi nyilvántartás szükséges – ld. a bevezető gondolatokat.*

## **12.**

pénzügyi megfelelés, min. 9ezer EUR + 5000 EUR/további járművek  
de változó, hogy mit fogadnak el: valahol csak pénzeszközöket, valahol ingóságot is,  
bankgaranciát ill. speciális igazolásokat kérnek

**KÉRDÉS:** nem kellene-e a pénzügyi megfelelés bizonyítására alkalmas eszközöket tovább harmonizálni, ha igen, mi legyen az értékelés alapja  
Mi legyen a küszöbérték, és ki legyen az értékelő? Milyen időközönként?

**MKFE:**

*Összességében megfelel a jelenlegi, azonban harmonizálni kellene.  
Erre alkalmas lehet az auditált mérleg 'saját tőke' sora, a mérlegeket elektronikusan szintén elérhetővé lehetne tenni a központi nyilvántartásban.*

## **13.**

új, ún. szakmai felelősségbiztosítás követelményének bevezetése, esetleg a pénzügyi helyett

**KÉRDÉS:** meg kellene-e komolyan fontolni a kötelező szakmai felelősségbiztosítás bevezetését? Ha igen, kiegészítésül, vagy a jelenlegi rendszer helyett?  
Mire kellene, hogy kiterjedjen egy ilyen biztosítás és milyen minimumgaranciát biztosítson?

**MKFE:**

*NEM kell újabb biztosítás, így is kötelező kötni többfélét is.*

**14.**

**szakmai alkalmasság**

a vizsgakövetelmény harmonizálása, mert jelentősen eltér, bizonyos felsőfokú oklevéllel rendelkezőket mentesíthetnek

a vizsgafelkészítő tesztközpontokat tanúsítani lehetne, nemzetközi képzési sztenderdek alkalmazásával

**KÉRDÉS: szükséges van-e a vizsgák további harmonizálására? Mely felmentéseket lehetne megszüntetni?**

**MKFE:**

*A harmonizáció szükséges, az IRU Akadémia egy egységes alap lehet erre. A vizsgaközpontokat akkreditálni kellene.*

*A hangsúlyt a felújító és továbbképző ismeretanyagra kell helyezni.*

**15.**

**a szakmai alkalmasságban érintett személy**

ma nem kell, hogy az illető a cégnél legyen

a szakma szerint ez visszaélés, mely hatékonytalanná teszi a szakmai kritériumot

néhány tagállamban egy személy hivatalosan több céget is képviselhet, ez költségmegtakarítást jelent a kis cégeknek, de kockázatos, hogy a bizonyítvánnyal rendelkező személy csak nagyon közvetetten van bevonva a cég aktuális menedzsmentjébe

jelenleg egy több tagállamban is működő nagy cégnek elegendő egyetlen bizonyítvánnyal rendelkező ember, ugyanakkor sokhelyütt ugyanaz a személy nem képviselhet két csak kétszemélyes vállalkozást.

**KÉRDÉS: a szakmai alkalmasságot tanúsító bizonyítvány tulajdonosának, az érintett cég alkalmazásában kellene-e állnia, ill. a bejegyzés szerinti ország állandó lakosának lennie?**

**MKFE:**

*Igen, álljon a cég alkalmazásában és legyen rezidens. Csak kapcsolt vállalkozás esetén képviselhessen ugyanaz a személy több vállalkozást is.*

**16.**

**egyéb kérdések**

**KÉRDÉS: van-e bármi egyéb szempont, témajavaslat a szakmához jutás terén, amit figyelembe kellene venni az európai jogszabályok felülvizsgálatakor?**

**MKFE:**

*Hatékonyan, gyorsan és egységesen kellene szabályozni.*

**17.**

**KÉRDÉS:** javasolnának-e a kérdőívben hasznosnak talált intézkedésekre vonatkozó adminisztrációt könnyítő intézkedéseket/módszereket?

**MKFE:**

*Ld. a bevezető gondolatokat.*