



ASOCIACE MALÝCH A STŘEDNÍCH PODNIKŮ A ŽIVNOSTNÍKŮ ČR
ASSOCIATION OF SMALL AND MEDIUM-SIZED ENTERPRISES AND CRAFTS CZ
DIE ASSOZIATION DER KLEINEN UND MITTLEREN BETRIEBE UND HANDWERKER CZ

AMSP ČR



Evropa a my

Nová Evropa pro mě jako pro podnik v oboru

Doprava

Tato brožura byla vydána v rámci The European PHARE Project SME FIT.

Tato brožura byla vytvořena za finančního přispění Evropského společenství. Názory publikované zde jsou pohledem Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR, a proto nemohou být v žádném případě chápány jako oficiální postoje Evropské komise.

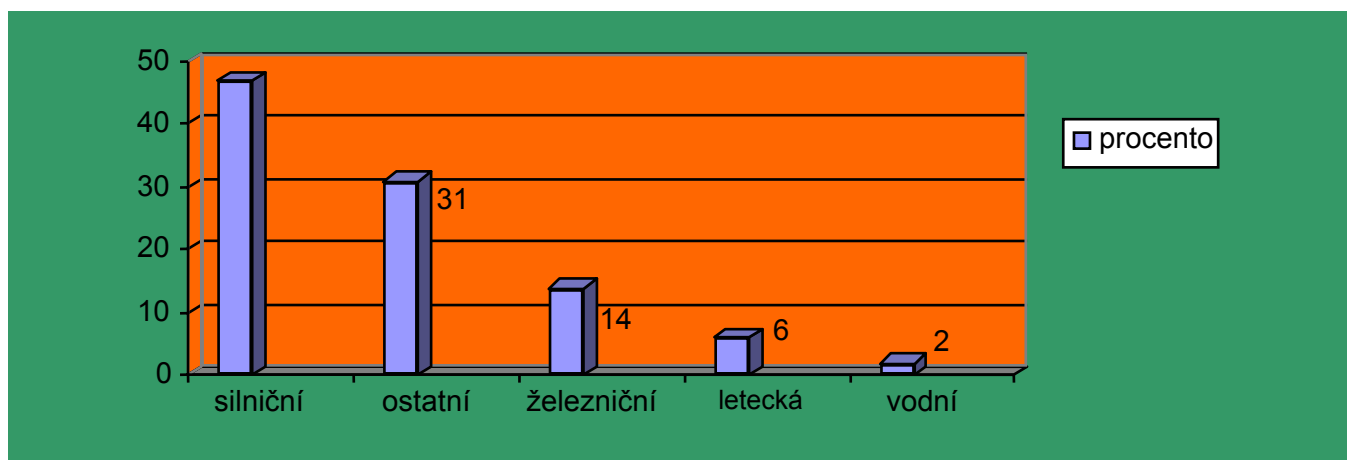
1. Obor dopravy

1.1 Historie

Historie dopravy

- V období od roku 1994 do roku 1996 požádalo deset zemí střední a východní Evropy o přistoupení k EU. Již v Kodani dne 22. června 1993 dospěla Evropská rada k závěru, že přidružené země střední a východní Evropy se mohou stát členy EU, jakmile budou splňovat dané ekonomické a politické podmínky. Přístupový proces započal dne 30. března 1998 ustanovením jednotného rámce. Přistupující země se musely již před přistoupením v mnoha ohledech přizpůsobit *acquis* Společenství. S cílem urychlení procesu evropské integrace uzavřela EU se zeměmi střední a východní Evropy zvláštní dohody o přidružení – Evropské dohody. Smluvní strany souhlasily s tím, že budou rozvíjet a upevňovat spolupráci v oblasti dopravy prostřednictvím postupné účasti kandidátských zemí v programech Společenství, při přípravě pravidelných zpráv Komise o stavu přípravy a při posilování předpřístupové pomoci prostřednictvím programu PHARE i nad jeho rámec.
- Průmysl dopravy zaujímá ve Společenství významné místo, představuje 7 % jeho HNP, 7 % všech pracovních míst, 40 % investic členských států a 30 % spotřeby energie Společenství. Poptávka během uplynulých 20 let rostla o 2.3 % ročně u zboží a 3.1 % u cestujících. Jednotný trh se stal bodem zvratu v politice Společenství za pomoci např. zrušení státních hranic nebo uvolnění kobotáže. To umožnilo držet krok s rostoucí poptávkou i řešit problémy s ucpáním a naplněním dopravních cest.

Zaměstnanost podle druhu dopravy v Evropě v roce 1999 (% z celkového objemu dopravy)



Zdroj: Silniční federace Evropské unie, 2003

- V posledních letech byl ekonomický růst v západní Evropě doprovázen obdobným růstem v dopravě. V roce 1998 vzrostl HDP o 2.8 %, nákladní přeprava vzrostla o 5.3 %; doprava cestujících o 4.9 %. Zatímco silniční, vnitrozemská říční a zejména potrubní doprava zaznamenávaly vysoké míry růstu, u železniční nákladní přepravy došlo k významnému poklesu.
- *Automobilová doprava:* Od 1. ledna 1993 může dopravce sídlící v členském státu volně přepravovat zboží z jednoho státu do druhého. Do tohoto data vyžadovala taková operace zvláštní povolení k mezistátní přepravě v rámci EU. Po uvedeném datu je toto právo založeno na kvalitativních podmínkách. Při jejich splnění obdrží provozovatelé dopravy příslušnou licenci Společenství.

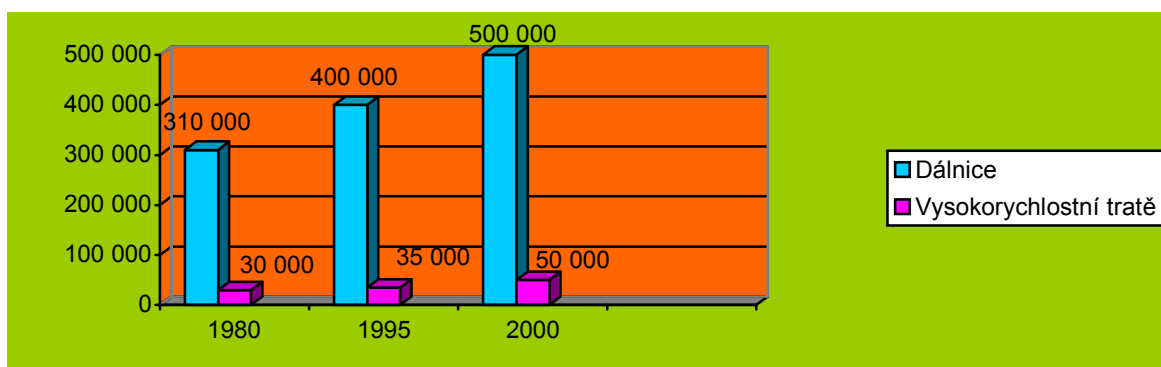
Vzhledem k tomu, že liberalizaci soustavy kabotáže doprovázely vážné obavy (jako např. narušení hospodářské soutěže) ze strany členských států, byla tato liberalizace zaváděna postupně od 1. července 1990 formou postupně se zvyšujících kvót Společenství. Úplná liberalizace trhu kabotáže byla zavedena až od července 1998.

Acquis spojené se silniční dopravou pokrývá širokou oblast sociálních, technických, daňových a bezpečnostních požadavků i požadavků týkajících se životního prostředí.

- *Železniční doprava:* Společenství také usiluje o zvýšení efektivity železnice a o snadnější přizpůsobování železnice požadavkům dnešní doby (průměrná nízká rychlost 18 km/h apod.). Z toho důvodu zavedla Komise několik projektů, aby zpřístupnila tuto infrastrukturu. Právě nyní projednává Evropský parlament zřízení Evropské železniční agentury pro zlepšení součinnosti mezi členskými zeměmi, rozvoj společného přístupu k bezpečnosti železnic a urychlení i rozšíření možností železniční nákladní přepravy (v současné době se po železnici realizuje jen 14 % evropské přepravy zboží, což je poloviční podíl, než v roce 1970!) a otevření trhu přepravy cestujících mezinárodní hospodářské soutěži. Dalším cílem návrhu Komise je integrovaná evropská železniční oblast.

Acquis železniční dopravy je dnes podstatně novelizováno.

Délka vysokorychlostních tras v EU – silničních a železničních: 1980 až 2000



Zdroj: Železniční federace Evropské unie

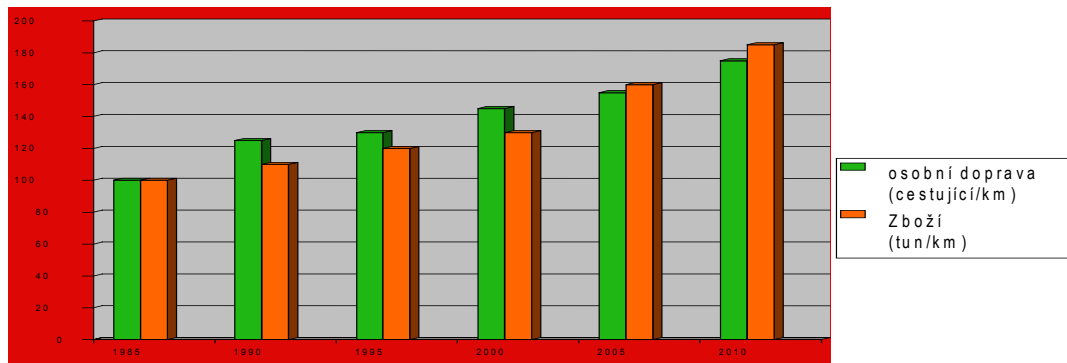
- *Námořní doprava:* je liberalizovanou činností již ze své podstaty. Mořská kabotáž začala postupně tuto etapu od 1. ledna 1993. S cílem čelit narušení hospodářské soutěže přijala EU různá opatření v oblasti prevence nekalých cenových praktik, norem pro lodě i pro pracovní podmínky. Trh vnitrozemské vodní dopravy je zcela liberalizován od 1. ledna 2000. Prosazení *acquis* námořní bezpečnosti představuje dnes jednu z největších výzev.
- *Letecká doprava:* Politika Společenství v oblasti liberalizace letecké dopravy se zaměřuje zejména na přístup na trh, kontrolu kapacity, poplatků a na otázky provozních licencí pro letecké společnosti. Po zahájení v roce 1980 byla tato politika realizována ve třech etapách; etapa 3 vstoupila v platnost dnem 1. ledna 1993. Letecká kabotáž se uskutečňuje od 1. dubna 1997. I zde se Společenství snažilo vyvíjet činnost proti narušování hospodářské soutěže – bylo harmonizováno mnoho předpisů jak pokud jde o technické standardy a administrativní postupy, tak i předpisy upravující přístup k letištním pozemním službám. V roce 1998 se letecká doprava stala skutečným rekordmanem v přírůstku objemu, když mezinárodní letecká doprava v Evropě vzrostla proti předchozímu roku o 9.6 % a vnitrostátní lety o 11.8 %.

1.2 Obor dopravy z národního pohledu a z pohledu EU

- *Struktura:* Doprava je klíčovým prvkem vlastního fungování moderních ekonomik. Navíc je významnou hnací silou evropské integrace. Společnost vyžaduje stále větší mobilitu, vyšší rychlost dodávek i lepší kvalitu přepravních služeb. Politici ve všech evropských zemích jsou stále více konfrontováni s tlakem na budování nové infrastruktury a otevírání nových trhů.
- *Hospodářská soutěž:* Rychlé změny v evropské dopravě ponechaly vnitrostátní železniční systémy z větší části stranou – i když zvláště tento systém skrývá ohromný potenciál pro levný, rychlý a účinný způsob dopravy, který nepoškozuje životní prostředí. Je tedy zapotřebí radikálních politických opatření zlepšujících schopnost železnice přepravovat zboží i cestující rychle a bezpečně na dlouhé vzdálenosti. 41 % východoevropské dopravy zboží jde po železnici, avšak tento podíl neustále klesá a od roku 1990 se snížil skoro na polovinu.
- *Tržní situace v oboru:* Podle ECMT by doprava zboží ve střední a východní Evropě mohla od roku 2000 do roku 2015 vzrůst o 50 až 60%. Očekává se, že v silniční dopravě dojde k nárůstu o 60 až 70%, přičemž železniční doprava má vzrůst pouze o 20 až 30%.
- Za stejné období se ve východních zemích plánuje nárůst mobility osob o 40 až 50 % - dvojnásobek toho, s čím se počítá v EU.
Očekává se dvojnásobný nárůst *mezinárodní dopravy zboží*, přičemž objem silniční dopravy se může až ztrojnásobit.
U *mezinárodní dopravy cestujících* je předpovídaný nárůst 80 až 90 % - hlavně u silniční a letecké dopravy.

**Struktura,
hospodářská
soutěž, tržní
situace v
oboru**

Nárůst dopravy v Evropské unii 1985-2010



(2001-2010 odhady - zdroj: Evropská komise)

- Ve většině zemí Evropy se železnice stávají stále méně konkurenceschopné pokud jde o rychlost, náklady i pohodlnost. Jejich tržní podíl se bude nadále zmenšovat, pokud nebudou neprodleně realizovány radikální zlepšení ve struktuře, organizaci, cenové tvorbě, obchodní politice, v údržbě a součinnosti železničních sítí. Od roku 1997 klesá železniční přeprava z roku na rok o 0.5 % v oblasti zboží a v sektoru osobní dopravy dokonce o 5.1 %.

V současné době mají kandidátské země dopravní systémy, které jsou zcela odlišné od systémů v členských státech. Z celé řady hledisek je doprava v těchto zemích mnohem méně škodlivá pro životní prostředí, než je tomu v EU:

- Doprava se na celkové spotřebě energie podílí pouze 19 % proti 34 % v EU.
- S dopravou spojené emise kyslíčnanu uhličitého (CO₂) na hlavu jsou třikrát nižší než v EU.
- Hustota silniční sítě je asi o 40 % nižší než v EU; celková délka dálnic je přitom více než desetkrát kratší.

**Přínos
přístupujících
zemí**

Časy se však rychle mění:

- Rychle roste spotřeba energie.
- Od druhé poloviny devadesátých let neustále rostou emise CO₂.
- Za posledních deset let se celková délka dálnic zdvojnásobila.

Proto:

- Oddělení růstu dopravy od hospodářského růstu: v průběhu devadesátých let se intenzita dopravy zboží v porovnání s hospodářským růstem snížila, ale je ještě v průměru pětkrát vyšší než v EU.
- Přesun způsobů dopravy: podíl železnice na dopravě osob i zboží zůstává výrazně nad úrovní EU, ale silniční a letecká doprava je na vzestupu.

1.3 Základní svobody a jejich dopad na odvětví dopravy

- *Volný pohyb zboží:* (viz bod "historie")
 - Celní kontroly se zruší.
 - Pohraniční kontrola se zruší během několika příštích let (Schengenská úmluva).
- *Volný pohyb osob:* (viz bod "historie")
 - Evropští občané mohou pracovat kdekoli na území Evropské unie.
- *Volné podnikání a pohyb služeb:*
 - Od sedmdesátých let přijala EU řadu opatření k harmonizaci podmínek pro připouštění činnosti vnitrostátních i mezinárodních silničních dopravců a tím umožnit volné podnikání těchto provozovatelů.

Základní svobody se odvětví dopravy nedotknou

1.4 Ostatní specifická hlediska přistoupení k EU

- Přistoupení nových zemí k EU je založeno na článku 49 Smlouvy o Evropské unii. O členství v EU může požádat jakákoli evropská země. Přistoupit k EU mohou země, které přislíbí, že přijmou *acquis*.
- Článek 70 f) Smlouvy o ES vytváří zákonný základ pro společnou dopravní politiku.
- V sektoru dopravy čelí kandidátské země vysokým nárokům při přejímání a zavádění velmi podstatné části dopravního práva, které představuje asi 10 % celkového *acquis*. *Acquis* v kapitole 9, "Dopravní politika", je založeno na článcích 70-80 Smlouvy o ES. Dopravní *acquis* spočívá hlavně v druhotné legislativě, tj. v několika stech nařízeních, směrnicích a rozhodnutích. Zavádění *acquis* znamená nejen požadavek na přijetí této legislativy, ale také tomu odpovídající úroveň správní výkonnosti.
- Vzhledem k tomu, že většina kandidátských zemí již skoro dokončila proces přejímání tohoto práva, zůstává hlavní otevřenou otázkou monitoring, zajišťování zejména toho, aby se v těchto zemích dostala správní výkonnost na odpovídající úroveň.
- Integrace trhu silniční dopravy je jednou z nejcitlivějších otázek v kontextu kapitoly dopravy při jednáních o přistoupení.
- EU navrhuje poskytnout přístup na trh silniční nákladní dopravy uvnitř EU za předpokladu, že kandidátské země skutečně převzaly *acquis* v oblasti silniční dopravy a v daných případech přijaly stanovisko EU k jejich požadavkům na přechodná období. Tímto způsobem bude možno všem členským státům od chvíle jejich přistoupení poskytnout přístup na trh silniční přepravy zboží uvnitř EU do každého členského státu nebo z jeho území, a to přes území jednoho či více členských států.

Specifická hlediska přistoupení k EU

- U otázky okamžitého otevření vnitrostátního trhu kabotáže po přistoupení však existuje specifická choulostivá situace. Za účelem dosažení hladké integrace a na základě dosavadních zkušeností proto navrhla EU přechodnou úpravu znamenající, že přístup zahraničních dopravců na vnitrostátní trh silniční dopravy jiného členského státu bude v některých případech realizován postupně po etapách. Návrh má omezit přístup na vnitrostátní dopravní trhy mezi současnými a novými členskými státy na počáteční dobu dvou let pro ty kandidátské země, které nepožadovaly žádná nebo požadovaly jen omezená přechodná období pro oblast silniční dopravy a na počáteční dobu tří let pro ty kandidátské země, které požadovaly podstatnější přechodná období působící dodatečná narušení soutěže v oblasti silniční dopravy. Kromě toho mohou členské státy oznámit Komisi prodloužení tohoto počátečního období o maximálně další dva roky. V některých případech může být toto období prodlouženo ještě o jeden rok. Kromě toho i ty členské státy, které neprodloužily přechodné období mohou až do konce pátého roku požádat o ochranu.

2. Nejdůležitější zákonné předpisy

2.1 Doba řízení uvnitř EU

- Provozování mezinárodní přepravy se řídí pravidly AETR, která jsou shodná s evropskou sociální legislativou:
 - Denní doba řízení nesmí překročit 9 hodin.
 - Nepřetržitá doba řízení nesmí překročit 4,5 hodiny.
 - Přestávky o délce nejméně 45 minut po každé nepřetržité době řízení.
 - Denní přestávka je minimálně 11 hodin.
 - Výjimky jsou možné.

Základní
normy a
předpisy
jako
kritérium
profese

2.2 Věk pro řízení

- Minimální věk pro řízení vozidla do 7,5 t je 18 let.
- Pro řízení všech ostatních vozidel je minimální věk 21 let.

2.3 Přístup k podnikání v dopravě

- Kvalifikací je
 - spolehlivost
 - finanční výkonnost (základní kapitál 9.000 € za první vozidlo a za každé další vozidlo nejméně 5.000 €.
 - požadavek odborné kvalifikace.

2.4 Rychlost

- Nejvyšší rychlost je omezena na 85 km/hod.
- Zařízení pro kontrolu této rychlosti je povinné.

2.5 Daně a poplatky, evropské dohody, transevropské sítě atd.

Daně a poplatky

- **Harmonizování daní a poplatků spojených se silniční dopravou** je jedním z hlavních předpokladů pro dosahování řádné a účinné hospodářské soutěže. Bohužel je stále zřetelně vidět, že kandidátské země musí ještě přijmout řadu opatření týkajících se harmonizace charakteru, struktury i úrovně daní a poplatků spojených se silniční dopravou. Úroveň daní v EU se musí postupně zavést ještě před přistoupením těchto zemí.
- První krátkodobou prioritou pro všechny kandidátské země musí být řádné uplatňování **Evropské dohody o práci posádek vozidel provozujících mezinárodní silniční dopravu** jak v mezinárodní, tak i ve vnitrostátní dopravě. Toto řádné uplatňování se zdá být problémem pro většinu státních orgánů v kandidátských zemích (organizace, zaměstnanci apod.). S ohledem na sociální legislativu spojenou se silniční dopravou a dále i na vysoké náklady, které provozovatelé v kandidátských zemích musí vynakládat, aby splňovali příslušné požadavky EU jak technického, tak i organizačního charakteru spolu s náklady na další zaměstnance, které bude třeba najmout, je pravděpodobně hlavní střednědobou prioritou pro kandidátské země **rozvoj struktur sociálního dialogu** mezi sociálními partnery.
- Transevropské sítě (TEN): v roce 1992 zkusila EU podnítit členské státy předložením dokumentu „Budoucí vývoj společné dopravní politiky“ ke spojení jejich teritorií silniční a železniční sítí. Cílem je vybudovat z patnácti rozdílných sítí jednotnou evropskou síť.
- Na evropské silniční síti každým rokem umírají nebo jsou zraněni tisíce a tisíce lidí. Komise EU si klade za cíl snížit tento počet do roku 2010 na polovinu. Tohoto cíle se má dosáhnout společně s ECMT (Evropskou konferencí ministrů dopravy).
- Několik evropských regionů potřebuje zvláštní dopravní politiku na ochranu jejich životního prostředí a zajištění trvalého rozvoje. To se týká především hlavního dopravního uzlu v oblasti Alp, která křížem krážem protkaná množstvím železničních a silničních spojů a zahrnuje i mnoho hustě osídlených údolí, která vinou silniční dopravy trpí silným znečištěním. Je proto důležité nalézt společné evropské řešení, které by optimalizovalo platné předpisy s ohledem na dopravu vedoucí přes Alpy takovým způsobem, který by respektoval životní prostředí i zdraví veřejnosti.
- Povinné zavedení digitálního tachografu se nyní plánuje na jaro 2005.
- Evropský parlament přijal nové minimální bezpečnostní předpisy pro tunely.

- Evropská komise zveřejnila novou směrnici o počáteční kvalifikaci a pravidelných školeních pro řidiče některých silničních vozidel určených pro dopravu zboží a cestujících. Členské státy EU jsou povinny zpracovat tuto směrnici do svých vnitrostátních předpisů do 10. září 2006.
- V lednu 2002 zveřejnila Evropská komise balík opatření k urychlení procesu vytváření integrované železniční oblasti
 - rozvíjením společného přístupu k bezpečnosti železnic
 - posilováním základních zásad součinnosti
 - zřízením Evropské železniční agentury
- Rozšíření a urychlení vzniku trhu železniční zboží přepravy.
- Ve všech kandidátských zemích zcela chybí tržní ukazatele a statistiky. Ty by rozhodně pomohly v přijímání správných rozhodnutí v prostředí neustále se vyvíjejícího a integrujícího trhu.
- Veřejně soukromá sdružení (*Public Private Partnerships - PPP*) jsou schopna posilovat stávající státní orgány, zdroje i správní a manažerské know-how. Tato spolupráce může být mimořádně důležitá v hospodářských a sociálních oblastech i v oblasti životního prostředí.

3. Podpora možností ze strany EU

- Od roku 1990 již zapůjčila Evropská investiční banka (EIB) budoucím členským zemím ve střední a východní Evropě přibližně 20 miliard €. EIB podporuje projekty investiční výstavby, které posilují evropskou integraci. Půjčky EIB jsou spojeny se specifickými projekty ve veřejných i soukromých sektorech. Všechny projekty jsou vyhodnocovány tak, aby prokázaly své ekonomické oprávnění i vliv na životní prostředí, stejně jako svou technickou proveditelnost a finanční životaschopnost. Ve shodě s příslušnými orgány každé země dává EIB prioritu takovým sektorům, jako je např. doprava a telekomunikace (místní, vnitrostátní a spojený s TEN).

**Podpora
ze strany
EU –
šance a
rizika**

Šance a rizika pro odvětví dopravy

- Pro obě strany – západoevropské i východoevropské země – bude mnohem snazší v kterékoli zemi nalézt partnerské společnosti.
- Pro obě strany se otevře obrovský trh; všem profesím to přinese neuvěřitelné ekonomické možnosti.
- Vzhledem k tomu, že se pro obě strany rozšíří hospodářská soutěž, dojde ke snížení přepravních sazeb.
- Velmi významným faktorem pro budoucnost bude harmonizace technických náležitostí a tím i zlepšení možností pro kombinaci různých dopravních systémů.
- Celní kontroly budou zrušeny.

- Pohraniční kontrola se zruší během několika příštích let (Schengenská úmluva).
- Existuje minimální evropská daň pro těžká motorová vozidla (Směrnice 1999/62/ES).
- Dále se zabezpečí volný pohyb zboží, protože ve všech členských zemích musí být umožněn prodej každého výrobku, který byl legálně vyroben uvnitř Evropské unie.
- Význam kvality stále poroste.

Otázky, které by jste si měli položit:

- Znáám svá slabá a silná místa?
- Co dělají moji konkurenti?
- Co chci nabídnout během příštích 5 let?
- Budu schopen přežít na trhu sám nebo potřebuji nějaké partnery?
- Co je moje výhoda, v čem předčím své konkurenty (osobní vlastnosti, přesnost apod.)?
- Znáám rozsah a strukturu všech druhů nákladů v mém podniku?
- Kde jsem schopen v mém podniku ušetřit peníze?

Důležité internetové odkazy pro veškeré záležitosti týkajících se EU:

- Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR (AMSP ČR)
www.amspace.cz
- Svaz průmyslu a dopravy ČR (SP ČR)
- www.spcr.cz
- Zastoupení Evropské komise v České republice
<http://www.evropska-unie.cz/cz/>
- oficiální webové stránky Evropské unie (v češtině)
http://europa.eu.int/index_cs.htm
- EuroInfoCentrum
www.euroinfocentrum.cz
- Vláda ČR
www.vlada.cz
- UEAPME
www.ueapme.com

Další důležité odkazy:

- **Svaz dopravy ČR**
<http://www.svazdopravy.cz>
- **Katalog firem**
<http://www.edoprava.cz>
- **IRU – Mezinárodní unie silniční dopravy**
Avenue de Tervuren 32-34, Bte 37
B-1040 Brussels, Belgium
Tel.: +32 2 743 25 80
Fax.: +32 2 743 25 99
www.iru.org
- **Evropský Parlament**
www.europarl.eu.int
- **Evropská komise**
www.europa.eu.int
- **Rada Evropské unie**
www.ue.eu.int

- **Hospodářský a sociální výbor**
www.ces.eu.int
- **Evropská konference ministrů dopravy**
www.oecd.org/cem/index.htm
- **EUROCHAMBRES**
www.eurochambres.be
- **Evropská rada zasilatelů**
www.europeanshippers.com
- **Mezinárodní asociace veřejné dopravy**
www.uitp.com
- **Evropská pobočka Mezinárodní silniční federace**
www.erf.be
- Užitečná spojení pro rozšíření navazujících informací
www.euractiv.com
- **IRF – Mezinárodní silniční federace**
www.irfnet.org

- **Geneva Programme Centre**
Chemin de Blandonnet 2
CH-1214 Vernier, La Suisse
tel.: +41 22 306 0260
fax.: +41 22 306 0270
e-mail: info@irfnet.org
- **AIPCR – Světová silniční asociace (World Road Association)**
www.piarc.lcpc.fr
La Grande Arche
Paroid nord, niveau 8
92055 La Defense, France
- **Německo:** BGL – Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik Entsorgung
Breitenbachstraße 1
D-60487 Frankfurt am Main
tel.: +49 69 79 19 0
- **Rakousko:** AISOE
Wiedner Hauptstraße 68
A-1040 Wien

tel.: +43 1 961 63 63

- **Belgie:** FEBETRA – Fédération Royale Belge des Transporteurs
Rue de l'Entrepot 5a
B-1020 Brussels
tel.: +32 2 425 68 00
- **SAV** – Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoer
Land van Rodelaan 20
B-9050 Gent
tel.: +32 2 210 82 10
- **Dánsko:** DTL – Danish Transport and Logistics Association
Gammeltorv 18
Postboks 2250
DK-1019 Copenhagen K
tel.: +45 70 15 95 00
- **Španělsko:** FENADISMER – Federación Nacional de Asociaciones de transporte de España
Alejandro Ferrant 3
E-28045 Madrid
tel.: +34 91 467 67 04
- **Finsko:** SKAL – Suomen Kuorma-autoliitto ry
Nuijamiestentie 7, PI 38
SF-00401 Helsinki
tel.: +358 9 478 999
- **Francie:** FNTR – Fédération National des Transports Routiers
6, rue Ampère
F-75017 Paris
tel.: +33 1 44 29 04 29
- **AFTRI** – Association française de transport routier international
48 rue de la Bienfaisance
F-75008 Paris
tel.: +33 1 53 53 02 40
- **UNOSTRA** – Union National des Organisations Syndicale
5, ave de Verdun
F-94204 Ivry sur Seine Cedex
tel.: +33 1 56 20 20 40

- **Řecko:** OFAE – Greek Road haulage Association
- **Irsko:** IRHA - Irish Road Haulage Association
C.G.I. Building, Unit 12 Blanchardstown, Corporate Park
Blanchardstown, Dublin 15 Ireland
tel.: +353 1 822 48 88
- **Itálie:** Confartigianato Trasporti – Confederazione Generale Italiana dell' Artigianato
Via S. Giovanni in Laterano, 152
I-Roma
tel.: +39 06 703 74 330
- **CONFETRA – Confederazione Generaale Italiana dei Trasporti e della Logistica**
Via Panama 62
I-00198 Roma
tel.: +39 06 855 91 51
- **Nizozemí:** TLN – Transport en Logistiek Nederland
Boris Pasternaklaan 22
NL-2719 DA Zoetemeer
tel.: +31 79 363 61 11
- **EVO – Dutch Association for Logistics and Transport**
Postbus 350
NL-2700 AJ Zoetermeer
tel.: +31 79 346 73 46
- **KNV – Koninklijk Nederlands Vervoer**
Spui 188
Postbus 19365
NL-2500 CJ Den Haag
tel.: +31 70 375 17 51
- **Portugalsko:** ANTRAM – Associacao Nacional de Transportadores Públicos-
Rodoviários Mercadorias
Rua do Conselheiro Lopo Vaz
Lote AB Escritório A
P-1800-142 Lisboa
tel.: +351 21 854 41 00
- **Velká Británie:**
RHA Road Haulage Association
Roadway House

35 Monument Hill

Weybridge

UK-Surrey KT13 8RN

tel.: +44 1932 84 15 15

- FTA – Freight Transport Association

Hermes House, St. John's Road

Tunbridge Wells

UK-Kent TN4 9U2

tel.: +44 1892 52617

- **Švédsko:** SA – Svenska akeriförbundet

Box 504

S-182 15 Danderyd

tel.: +46 8 753 54 00