



**EVEA**

EESTI VÄIKE- JA KESKMISTE ETTEVÕTJATE ASSOTSIAASIOON  
ESTONIAN ASSOCIATION OF SME'S

**EU – PHARE BUSINESS SUPPORT PROGRAMME SME-FIT  
INFORMATION CAMPAIGN**

**EUROOPA JA MEIE**

**UUS EUROOPA MINU JAOKS, KUI OLEN**

**VÄIKE- VÕI KESKMISE SUURUSEGA**

**TRANSPORDIETTEVÕTE**

Autor: Mag. Andreas Schneider, Wirtschaftskammer Österreich

Tõlkinud: Eesti Väike- ja Keskmiste Ettevõtjate Assotsiatsioon (EVEA)

## 1 Veoäri

### Ajalugu:

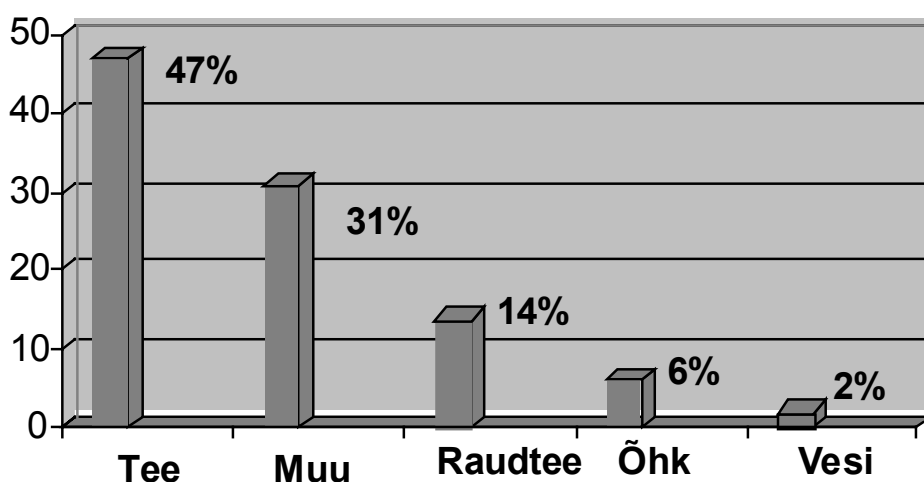
Aastavahemikus 1994 ja 1996 andsid kümme Kesk- ja Ida-Euroopa maad sisse avalduse, et ühineda EL'iga. Euroopa Nõukogu (EC) otsustas 22. juunil 1993.a. Kopenhaagenis, et Kesk- ning Ida-Euroopa ühendatud maad saavad EL'i liikmeteks koheselt kui vastava maa majanduslik ning poliitiline situatsioon on EL'i tingimustega vastavuses. Ühinemisprotsess algas ühtse raamistiku moodustamisega 30.märtsil 1998. Kandidaatriigid peavad enne ühinemist kohandama *acquis communautaire'ga*. Soovides kiirendada Euroopa integratsiooni protsessi, valmistas EL Kesk- ning Ida-Euroopa riikide jaoks spetsiaalsed Assotsiatsioonilepingud – nn. Euroopa Lepingud. Lepingu sõlmijad nõustusid tugevdama ning arendama transpordisektori koostööd läbi pideva osalemise kandidaadiriikide ühisprogrammides (Community Programs). Samuti nõustusid kandidaadiriigid regulaarsete eduaruannete esitamisega Komisjonile (Commission Progress Reports) ettevalmistustööde ja ühinemiseelse toetusraha tugevdamisega PHARE programmi raames ja väljaspool seda.

Transporditööstus hõlmab Euroopa Ühenduses olulist osa, võttes enda alla 7 % KP-st, 7 % kogu tööturust, 40 % liikmesriikide investeringutest ning 30 % EÜ energia tarbimisest. Nõudmine on viimase 20 aasta jooksul kasvanud – kaupadele 2.3 % ning reisijatele 3.1 % võrra. Ühtne turg sai murranguliseks faktoriks seoses piiride kaotamisega ning rannalaevanduse liberaliseerimisega. Viimane võimaldab nõudlusega sammu pidada ning lahendada probleeme seoses küllastumisega ning ülekoormatusega.

### Tööjõu jaotus Euroopas vastavalt transpordiliigile 1999

(% kogu transpordist) /

Allikas: European Union Road Federation (Euroopa Liidu Teede Föderatsioon), 2003



Viimastel aastatel on Lääne Euroopas majandusliku kasvuga paralleelselt kaasnenu ka transpordi kasv. 1998'ndal aastal kasvas STP 2.8%, kaubavedu 5.3% ning reisijate veo transport 4.9 %. Kui tee- ja siseveetransport ning eriti kütusetransport läbi naftajuhtmete kasvas jõudsalt, siis kaubavedu raudteedel vähenes märgatavalt.

## Teetransporditeenus

Alates 1993. aasta 1. jaanuarist võib veotranspordi ettevõtja, kelle ettevõtte asub EL'i liikmesriigis, transportida kaupa ühest liikmesriigist teise lihtsustatud tingimustel. Kuni eelmainitud kuupäevani nõuti kaubaveo eest ühest EL'i liikmesriigist teise spetsiaalset luba. Alates 01.01.1993 sõltub kaubaveo õigus kvaliteedi tingimuste täitmisest. Kui kvaliteeditingimused vastavad nõuetele, siis väljastatakse transpordifirmale EL luba.

Kuna liikmesriigid tundsid rannalaevanduse liberaliseerimise suhtes palju tõsisemaid hirme (näiteks konkurentsi moonutamine), siis liberaliseerimist tutvustati vastavalt Euroopa Ühingu progressiivsetele määrnormidele tasapisi alates 1. juulist, 1990. Rannalaevanduse turu täielik liberaliseerimine sai teoks 1998. aasta juulis.

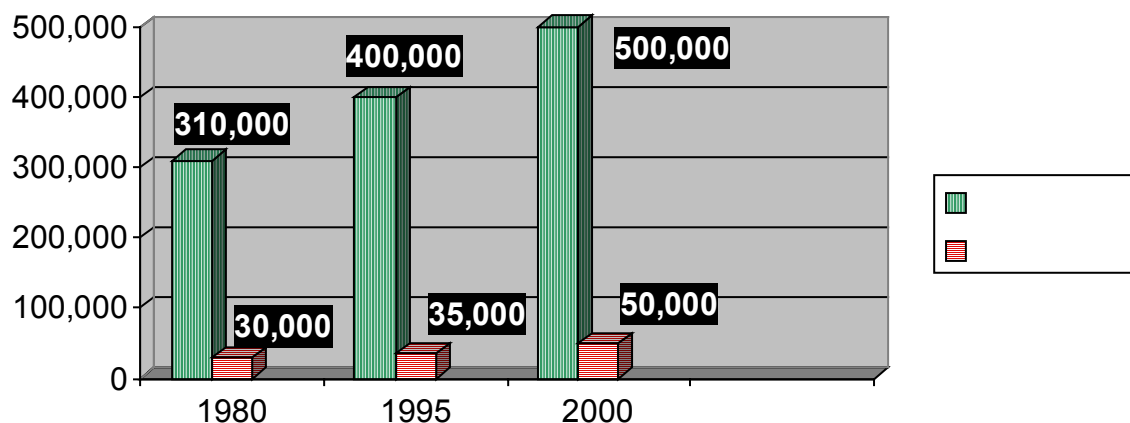
Teetranspordi-alane omandi *acquis* hõlmab laialdasi sotsiaalseid, tehnilisi, rahalisi, turva- ning keskkonna-alaseid tingimusi.

## Raudteeveod

Euroopa Ühendus üritab tõhustada raudteetransporti selleks, et raudtee oleks kergemini kohandatatav kaasaegsetele nõudmistele (liiga aeglane keskmine kiirus 18 km/h, jne.) Seetõttu on Komisjon viimaste aastate jooksul esitanud mõned projektid, mis võimaldavad juurdepääsu infrastruktuurile. Momendil arutab Euroopa Parlament Euroopa Raudteede Agentuuri loomist selleks, et suurendada liikmesriikide vahelist operatiivsust, arendada ühtset raudteetranspordi turvalisuse poliitikat, suurendada kaubavedu raudteedel (momendil veetakse 14% Euroopa kaubast raudtee kaudu, mis on vaid pool 1970nda aasta kogusest) ning reisijate vedu viies selle rahvusvahelise konkurentsi tasemele. Komisjoni ettepaneku suunaks on ühendatud Euroopa Raudteevõrgustiku loomine.

Raudtee *acquis*' (vastav, ühine EL seadusandlus) puhul on antud momendil käsil mitmed olulised parandused.

### ELi raudteede ja autoteede pikkused: (1980 - 2000)



Allikas: European Union Road Federation

## **Veetransport**

Veetransport on juba iseenesest suhteliselt liberaliseeritud transpordiliik. Meretransport hakkas tavapäraseks muutuma jaanuarist 1993. Võitlemaks ebavõrdse konkurentsi vastu on EL võtnud kasutusele kõikvõimalikke meetmeid ebavõrdesete hindade ennetamiseks, laevade kvaliteedistandardite ning töötingimuste tagamiseks. Sisevete turg on täiesti liberaliseeritud 2000.aasta 1.jaanuarist. Mereturvalisuse *acquis*' maksmapanemine on üks raskemaid ettevõtmisi.

## **Õhustransport**

EL õhustranspordi liberaliseerimispoliitika põhineb peamiselt turule sisenemise organiseerimises, kompetentsi kontrollis, hindade jälgimises ning firmadele tegevuslubade väljastamises. Õhustranspordi liberaliseerimine sai alguse aastal 1980 ning see on ellu viidud kolmes etapis. Kolmas etapp viidi ellu 1.jaanuariks 1993. ELi ühtsest õhustranspordist sai reaalsus 1997.a 1.aprillil. Võitlemaks ebaõiglase konkurentsi vastu, Ühing harmoniseeris paljud reeglid, tehnilised standardid, administratiivsed protsessid ning ka lennujaama teenuste kättesaadavuse.. Õhustransport oli aastal 1998 rahvusvahelise õhustranspordi 9.6% kasvu ning kodumaise õhustranspordi 11.8% kasvuga võrreldes teiste transpordialadega kindel liider.

## **2 Transporditööstus riiklikust ja ELi vaatepunktist**

### **Struktuur**

Transpordil on modernse majanduse efektiivses funktsioneerimises võtmeosa. Veelgi enam, see on põhiline arengustimulaator EL laienemisele. Ühiskonnas on pidev nõudlus suurema liikuvuse, kauba kiire kohaletoimetamise ning kvaliteetsema transporditeenuste järele. Kõik Euroopa riikide poliitikud tunnevad üha suuremat survet, et ehitada uusi infrastruktuure ning avada uusi turge.

### **Konkurents**

Kiired muutused Euroopa transpordis on jätnud riiklikud transpordivõrgustiku enamjaolt mõjutamata – kuigi just see transpordiharu annaks suurepärase võimaluse odavaks, kiireks, efektiivseks ning keskkonnasõbralikuks transpordiks. Seega on vaja radikaalset poliitikat, et parandada raudteede tingimusi kiireks kauba- ja reisijate veoks pikkadel distantidel. 41% Ida-Euroopa kaubast transporditakse raudtee kaudu. Kahjuks langeb raudteetranspordi kasutamine pidevalt ning on peaaegu vaid pool sellest, mis ta oli 1990. aastal.

### **Turg**

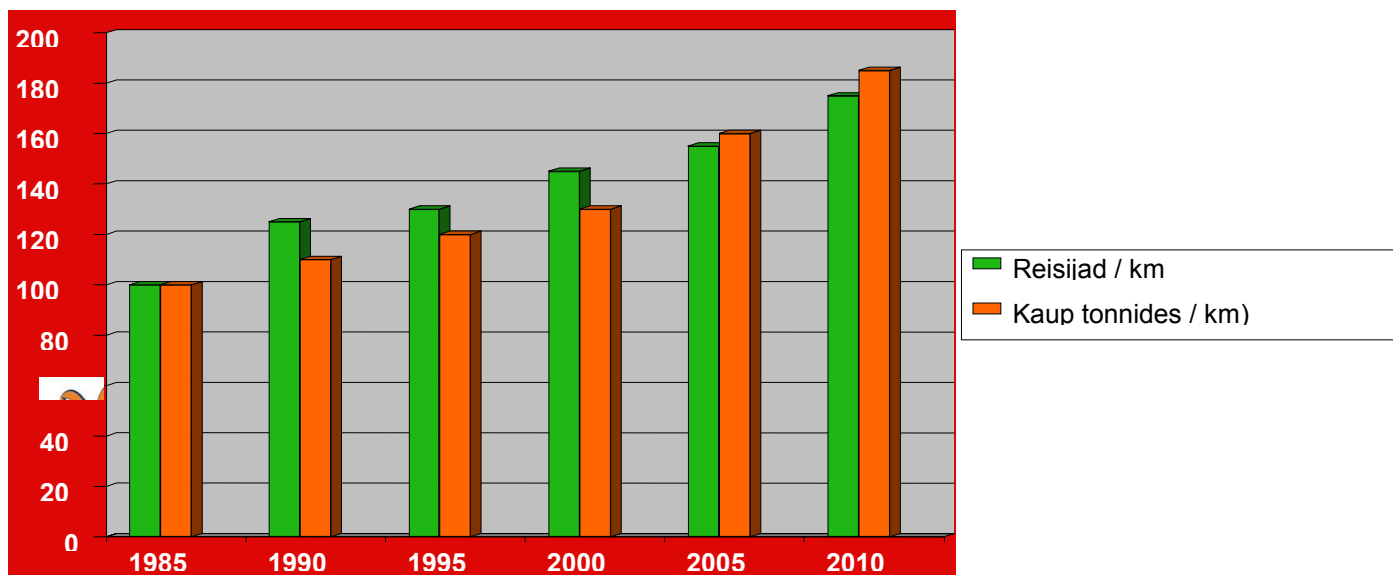
ECMT andmete kohaselt võivad kaubaveod Kesk- ja Ida-Euroopas kasvada 50%-60%-ni aastavahemikus 2000- 2015. Eeldatakse, et teetranspordi kasv tõuseb 60%-70%-ni võrreldes raudteetranspordi kasvuga 20-30%-ni.

Sama perioodi vältel ennustatakse kodanike liikuvuse tõusu Ida-Euroopa riikides 40 kuni 50% võrra – s.o. kaks korda suurem kui eeldatakse kogu Euroopa Liidus.

Eeldatakse rahvusvahelise kaubaveo kasvu kahekordistumist ja teetranspordi kolmekordistumist

Rahvusvahelist reisijate liikumise kasvu ennustatakse 80-90% ringis – peamiselt tee- ning õhustranspordi teenuse.

## Transpordi kasv Euroopa Liidus 1985-2010 (2001-2010 andmed - Allikas: Euroopa Komisjon):



Enamikus Euroopa Liidu riikides konkureerivad kaubaveo-otstarbelised raudteed üksteisega üha vähem kiiruse, hinna ning mugavuse suhtes. Juhul, kui ei võeta kiiresti ette radikaalseid organisatsioonilisi- ja struktuurilisi muudatusi ning muutusi hinna- ja kaubanduspoliitikas, hoolduse ja ühises tegevusvõrgustikus, siis nende turuosa väheneb veelgi. Raudteetranspordi sektori osa on alates 1997 aastast langenud iga aastaga 0.5 % ning reisijatesektori osa on langenud 5.1% võrra.

Antud hektel on kandidaadimaade transpordivõrgustikud liikmesriikide omast paljuski erinevad. Nii mõneski osas on kandidaadimaade transport vähem keskkonnakahjulik kui seda on ELi maade transport:

- Transport moodustab vaid 19% kogu energia tarbest (ELs 34%)
- Transporditeenuste käigus eralduvad süsinikdioksiidi (CO<sub>2</sub>) emissioonid on kolm korda madalamad, kui ELs.
- Teedevõrgustik on peaaegu 40% harvem ja autoteede kogupikkus on rohkem kui kümme korda lühem kui ELs.

Siiski toimuvad ELs kiired muutused:

- Energia tarbimine tõuseb kogu aeg
- CO<sub>2</sub> emissioonid on tõusnud alates 1990ndate aastate teisest poolest
- Autoteede kogupikkus on viimase kümne aasta jooksul kahekordistunud

Tulenevalt eelmainitust:

- Tuleks transpordi kasvu eraldada majanduslikust kasvust: kaubavedude transport väheneb 1990ndatel aastatel võrreldes üldise majandusliku kasvuga. Siiski on see kandidaatriikides keskmiselt viis korda kõrgem, kui ELs
- Modaalne muutus: Raudtee osa kauba- ning reisijateveos on jätkuvalt stabiilselt kõrgem ELi tasemest, kuid tee- ning õhustransport näitab kasvu

### 3. Peamised vabadused ning nende mõju transpordisektorile

Kauba vaba liikumine: (vt. "ajalugu")

- Tolliinspeksioon kaob ära
- Piirikontroll kaob ära tuleva kahe aasta jooksul (Schengeni konventsioon)

Inimeste vaba liikumine: (vt. "ajalugu")

- Euroopa kodanikel on õigus Euroopa Liidu piires töötada ükskõik kus nad soovivad

Teenuste ja ettevõtete vaba liikumine: alates 1970ndatest aastates on EL võtnud kasutusele meetmeid ühtlustamiseks tingimusi (conditions for admission) riiklikele ja rahvusvahelistlee teetranspordi ettevõtetele.

### 4. Teised Euroopa Liiduga liitumise eriaspektid

Uute riikide ühinemine ELga põhineb Euroopa Liidu lepingu Artiklile 49. Iga Euroopa riik võib avaldada soovi ELiga ühinemiseks. Tingimuseks ühinemisel on vastu võtta *acquis*.

Ühtsele transpordipoliitikale paneb juuridilise aluse EC lepingu artikkel 70 ff.

Kandidaatriigid on transpordisektoris silmitsi raske ülesandega võtta vastu ning realiseerida väga oluline transpordiseadus, mis haarab umbes 10% kogu *acquis*. *Acquis* Peatükis 9, "Transpordipoliitika" põhineb EC lepingu Artiklite 70-80'le. Transpordi *acquis* koosneb peamiselt teisejärgulisest seadusandlusest, näit. paarsada reeglit, juhust ning otsuseid. *Acquis*'i realiseerimine ei tähenda mitte ainult seadusandluse vastuvõtmist vaid ka piisaval tasemel halduslikku võimekust.

Kuna enamus kandidaatriikidest on seadusandluse vastuvõtmise protsessi peaaegu läbinud, siis tuleks esmalt pöörata tähelepanu monitooringule ning eriti veendumisele riikide halduslikus võimekuses.

Teetranspordi turu integratsioon on üks sensitiivsemaid teemasid ühinemiselsetel nõupidamistel transpordi alal.

EL teeb ettepaneku anda juurdepääsuloa ELi sisesele transporditurule, eeldades kandidaatriikide efektiivset transpordi *acquis* realiseerimist ning vajadusel nõustumist ELi üleminekuperioodi nõuetega. Vastavalt sellele anakse kandidaatriikidele liitumise ajal kauba vedamise õigus teedel ühest ELi riigist teise.

Vaatamata ülalmainitule, on seoses kandidaatriikidele kohese transpordituru avamisega palju spetsiifilisi ning sensitiivseid probleeme. Toetudes eelnevatele ELi kogemustele ning sujuva integratsiooniprotsessi tagamisele tegi EL ettepaneku ajutiseks kokkuleppeks, mille alusel välismaised autotranspordi ettevõtted sisenevad liikmesriikide transporditurule järkjärgult. Ettepanek piirab kahe aasta vältel kandidaatriikide ning uute liikmesriikide sisenemise riiklikule transporditurule neile kandidaatriikidele, kes ei ole üldse palunud või on palunud lühikesi üleminekuperioode teetranspordi alal. Eelmainitud piirangu algperioodi kestvus on kolm aastat kandidaatriikidele, kes on palunud pikki üleminekuperioode ning kes selle tulemusena on põhjustanud teetranspordi katkestamist. Liikmesriigid võivad Komisjoni teavitada algperioodi pikendamise kohta kõige enam kahe aasta vältel. Erandjuhtudel seda perioodi on võimalik pikendada veel ühe aasta võrra.

Liikmesriigid, kes ei ole üleminekuperioodi pikendanud võivad oma õigusi kaitsta kuni viienda aasta lõpuni

#### 4.1 Kõige tähtsamad reeglid ja seadus

Autojuhi töötunnid ELis

Rahvusvaheline transpordiliiklus allub AETR'le, mis on Euroopa sotsiaalse seadusandlusega vastavuses (e. on sama):

- Sõidetud tunnid päevas ei tohi ületada 9 tundi.
- Üle 4.5 tunni ei tohi järjest sõita
- Peale järjepidevat sõitu tuleks teha vähemalt 45 minutiline vahepaus
- Päevase pausi minimum on 11 tundi
- Erandid on lubatud

Juhi vanus

- Miinimumiga 7,5 tonnise veoki juhtimiseks on 18 aastat.
- Kõigi teiste sõidukite juhtimiseks on miinimumiga 21 aastat.

Transpordiäris töötamise tingimused:

Kvalifikatsioon on

- Vastutustundlikkus
- Ettevõtte rajamisel nõuded põhivarale 9.000 € esimese sõiduki puhul ning vähemalt 5.000 €. Igale järgnevale
- Ametialase kvalifikatsiooni nõue

Kiirus

- Maksimum kiirus on 85 km/h.
- Kiirust kontrolliva seadme olemasolu

Teetranspordi maksustamise ühtlustamine

on üks põhilisi eesmärke õiglase ning tõhusa konkurentsi saavutamisel. Siiski on ilmselge, et Kandidaadiriiikidel tuleb kasutusele võtta mitmeid meetmeid, et harmoniseerida teetranspordi maksustruktuur ning –tase. ELi maksutasemed tuleks tutvustada järk-järgult.

#### Muud asjaolud

Esmane lühiajaline eesmärk peaks kõigil kandidaadiriiikidel olema EL lepingu täpne rakendamine seoses riiklike ning rahvusvaheliste veokite meeskondade tööga. Efektiivne rakendamine näib olevat probleemne kandidaadiriiikides enamike haldusüksuste jaoks (organisatsioon, töölised, jne.). Seoses teetranspordialase sotsiaalse seadusandlusega ning sõltumata kandidaadiriiikide ettevõtete poolt makstavatest kõrgetest maksudest vastamaks ELi tehnika-, organisatorsete- ning lisatööjõu hõivamise alastele nõuetele, on kandidaadiriiikide jaoks üks olulisemaid keskmise etapi eesmärke ühiskondlike dialoogistruktuuride arendamisel ühiskondlike partnerite vahel.

Trans-Euroopa Võrgustik (TEN): EL esitas aastal 1992 ettekande “Ühise transpordi poliitika areng tulevikus,” et julgustada liikmesriike ühendama riike teede- ning raudteede võrgustike abil. Eesmärk on luua viieteistkümnest erinevast teedevõrgust ühtne Euroopa võrgustik.

Euroopa teede võrgustikus saab igal aastal surma ning vigastada tuhandeid inimesi. EL Komisjoni püüdlus aastaks 2010 on see number poole väiksemaks muuta. Koos ECMTga (*Council of Europe's Committee of Ministers*) see eesmärk ka kindlasti saavutatakse.

Paljud Euroopa piirkonnad vajavad spetsiaalset transpordipoliitikat tagamaks pidevat arengut ning keskkonnakaitset. Eriti käib see Alpides olevate arvukate keeruliste raudteede ning teede kohta, mis ohustavad selle regiooni tihedalt asustatud orgudes keskkonda. Seetõttu on oluline Euroopale ühise lahenduse leidmine Trans-Alpide liiklust puudutavate seaduste optimeerimiseks nii, et avalikku tervist ning keskkonda ei ohustataks.

2005. aasta kevadeks planeeritakse kohustuliku digitaalse tahhograafi tutvustamist.

Euroopa Parlament on kiitnud heaks minimaalsed ohutusreeglid tunnelites.

Euroopa Komisjon annab välja uue direktiivi, mis käsitleb teatud kauba- ja reisijateveo sihttarbeliste sõidukijuhtide esmakvalifikatsioone ning regulaarset koolitust. ELi liikmesriigid peavad kuni 2006nda aasta 10. septembrini selle direktiivi oma riiklikule seadusandlusele lisama

Euroopa Komisjon andis 2002. aasta jaanuaris välja sarja publikatsioone kiirendamiseks ühtse raudteevõrgustiku loomise protsessi:

- Ühise raudteede ohutuspoliitika arendamine
- Koostöö operatiivsuse alusprintsiipide toetamine
- Euroopa Raudteede Agentuur loomine

Raudtee kaubaveo turu avamine ning laiendamine.

Kõikides kandidaadiriiikides tuleb puudu turuindikaatoritest ja –statistikast. Eelmainitud oleks hädasti tarvis pidevalt muutuval ning ühineval turul õigete otsuste tegemiseks.

**Erasektori partnerlusega** (Public Private Partnerships - PPP) on võimalik tugevdada olemasolevaid riiklike organisatsioone, ressursse, halduslikke ning juhtkonnaspetsiifilisi teadmisi. Koostöö on eriti tähtis majanduslikus, ühiskondlikus ning keskkonna vallas.

## 4.2. ELi toetusvõimalused

Euroopa Investeerimispank (EIB) on alates 1990. aastast laenanud tulevastele Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriikidele üle 20 miljoni euro. EIB toetab Euroopa integratsiooni edendavaid kapitali investeeringu projekte. EIB laenu on seotud spetsiifiliste riiklike ning erasektori projektidega. Kõik projektid on hinnatud vastavalt nende keskkonnakaitse nõuete täitmise, tehnilise ning rahalise tõhususe suhtes nii, et nad oleksid majanduslikult õigustatud. Kokkuleppeliselt iga maa kompetentsete võimuorganitega EIB eelistab transpordi ning telekommunikatsiooni sektoreid (kohalikud, riiklikud ja trans-Euroopa võrgustikud)

## 5. Võimalused ja riskid

- Mõlema poole puhul – Lääne Euroopa ja Ida-Euroopa maadel – on palju lihtsam leida partnerfirmasid ühest neist riikidest
- Mõlema poole jaoks avaneb tohutult suur turg; kõikide elukutsete jaoks avanevad märkimisväärsed võimalused
- Kuna mõlema poole jaoks konkurents suureneb, siis transpordi hinnad langevad
- Väga oluliseks faktoriks tulevikus on tehnilise tausta ühtlustamine ning sellest tulenevalt erinevate transpordisüsteemide ühendamine

- Tolliinspeksioon kaob ära.
- Piirikontroll kaob tuleva kahe aasta jooksul (Schengeni konventsioon)
- Euroopa piires on jõus miinimum auto maks (direktiiv 1999/62/EG)
- Võimaldab kauba vaba liikumise kuna iga ELi piires õiguspäraselt valmistatud toodet võib liikmesriikide piires müüa.
- Kvaliteet muutub järjest olulisemaks

## **6. Küsimusi firma jaoks**

- Kas tean oma nõrku ja tugevaid külgi?
- Millega minu konkurent tegeleb?
- Mida tahan 5 aasta pärast pakkuda?
- Kas suudan turul üksi toime tulla või vajan partnereid?
- Mis on minu eelis, e. mis on minu pluss võrreldes konkurendiga (vahetu suhtlus, täpsus, jne.)?
- Kas ma tean oma ettevõtte kõikide kulude struktuuri ning suurust?
- Kus/kuidas võiksin oma ettevõtte juures raha kokku hoida?

## Kontaktaadressid

- **IRU – International Road Transport Union**  
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](http://www.iru.org)
- **European Parliament** – [www.europarl.eu.int](http://www.europarl.eu.int)
- **European Commission** – [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)
- **Council of the European Union** – [ue.eu.int](http://ue.eu.int)
- **Economic and Social Committee** – [www.ces.eu.int](http://www.ces.eu.int)
- **European Conference of Ministers of Transport** –  
[www1.oecd.org/cem/index.htm](http://www1.oecd.org/cem/index.htm)
- **UEAPME** – [www.ueapme.com](http://www.ueapme.com)
- **EUROCHAMBRES** – [www.eurochambres.be](http://www.eurochambres.be)
- **European Shippers Council** – [www.europeanshippers.com](http://www.europeanshippers.com)
- **International Association of Public Transport** – [www.uitp.com](http://www.uitp.com)
- **The European Branch of the International Road Federation** –  
[www.erf.be](http://www.erf.be)
- Useful links to enlargement related information – [www.euractiv.com](http://www.euractiv.com)
- **IRF – International Road Federation** - [www.irfnet.org](http://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  
Mail: [info@irfnet.org](mailto:info@irfnet.org)
- **AIPCR – Association Mondiale de la Route** (World Road Association)  
- [www.piarc.lcpc.fr](http://www.piarc.lcpc.fr)  
La Grande Arche  
Paroird nord, niveau 8  
92055 La Defense, France
- **Saksamaa:** BGL – Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik Entsorgung  
Breitenbachstraße 1  
D-60487 Frankfurt am Main  
Tel.: +49 69 79 19 0
- **Austria:** AISOE  
Wiedner Hauptstraße 68  
A-1040 Wien  
Tel.: +43 1 961 63 63
- **Belgia:**  
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
- 
- 
-

- **Taani:** DTL – Danish Transport and Logistics Association  
Gammeltorv 18  
Postboks 2250  
DK-1019 Copenhagen K  
Tel.: +45 70 15 95 00
- **Hispaania:** FENADISMER – Federación Nacional de Asociaciones de transporte de Espana  
Alejandro Ferrant 3  
E-28045 Madrid  
Tel.: +34 91 467 67 04
- **Soome:** SKAL – Suomen Kuorma-autoliitto ry  
Nuijamiestentie 7, P1 38  
SF-00401 Helsinki  
Tel.: +358 9 478 999
- **Prantsusmaa:**  
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
- **Kreeka:** OFAE – Greek Road haulage Association
- **Iiri:** IRHA - Irish Road Haulage Association  
C.G.I. Building, Unit 12 Blanchardstown, Corporate Park  
Blanchardstown, Dublin 15 Ireland  
Tel.: +353 1 822 48 88
- **Itaalia:**  
Confartigianato Trasporti – Confederazione Generale Italiana dell' Artigianato  
Via S. Giovanni in Laterano, 152  
I-Roma  
Tel.: +39 06 703 74 330
- **CONFETRA – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica**  
Via Panama 62  
I-00198 Roma  
Tel.: +39 06 855 91 51
- **Holland:**  
TLN – Transport en Logistiek Nederland  
Boris Pasternaklaan 22  
NL-2719 DA Zoetermeer  
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
- **Portugal: ANTRAM – Associação 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
- **Suurbritannia:**
- **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
- **Rootsi: SA – Svenska akeriförbundet**  
 Box 504  
 S-182 15 Danderyd  
 Tel.: +46 8 753 54 00