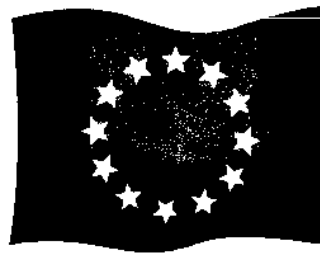


EURÓPA ÉS MI



***Új Európa számomra, a
fuvarozó vállalkozó számára***

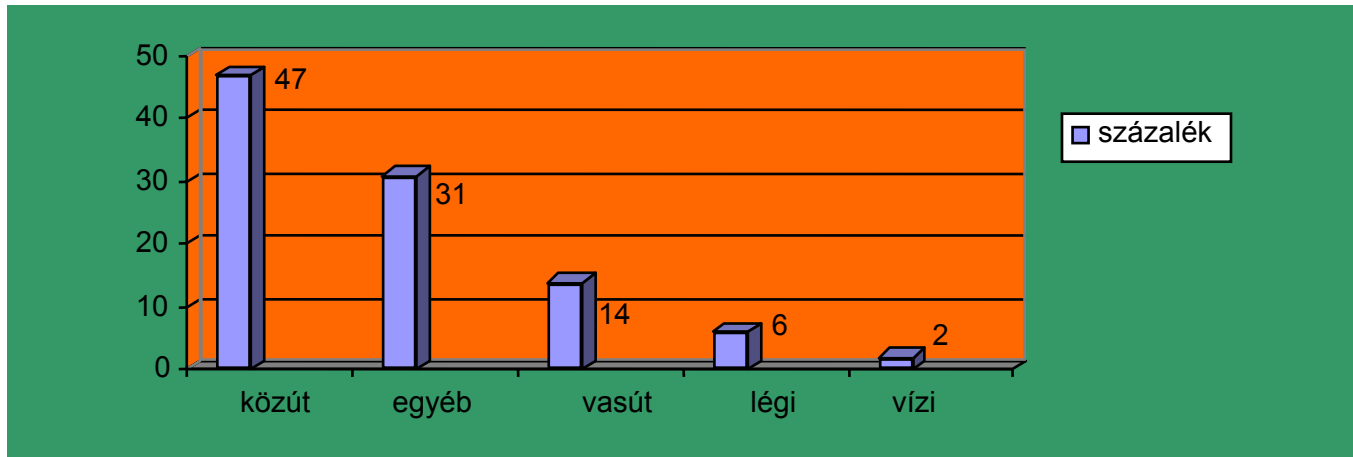
1 FUVAROZÁS

Történeti háttér:

1994 és 1996 között Közép- és Kelet-Európa tíz országa kérte, hogy csatlakozhasson az Európai Unióhoz. Koppenhágában 1993. június 22-én az Európa Tanács már elhatározta, hogy Közép- és Kelet-Európa társult országai az EU tagjaivá válhatnak – amint az adott ország teljesíti a gazdasági és politikai feltételeket. A csatlakozási folyamat 1998. március 30-án kezdődött egy egységes keret létrehozásával. A csatlakozó országoknak nagymértékben már a csatlakozás előtt igazodniuk kell az *acquis communautaire*-hez (közösségi vívmányok). Tekintettel az európai integráció folyamatának felgyorsítására az EU speciális társulási egyezményeket kötött Közép- és Kelet-Európa országaival –Európai Egyezmények. A szerződő felek egyetértettek abban, hogy a közlekedési szektorban fejlesztik és erősítik az együttműködést a jelölt országoknak a Közösségi Programokban, valamint az előkészület, a felkészültség állapotáról szóló rendszeres Bizottsági Értékelő Jelentésekben való fokozatosan növekvő részvétele révén, valamint a csatlakozás előtti segítségnyújtás, mindenekelőtt a PHARE program erősítésével.

A közlekedési szektor fontos szerepet tölt be a Közösségben, eléri a közösségi GNP 7 %-t, a teljes alkalmazotti létszám 7 %-t foglalkoztatja, a Tagországok beruházásainak 40 %-t teszi ki és 30 %-t teszi ki a közösségi energia felhasználásnak. Az utóbbi 20 évben folyamatosan nőttek az igények – évente 2,3%-kal az áruszállítás és 3.1 %-kal a személyszállítás terén. Az egységes piac létrejötte fordulópontot jelentett a közös politikában, többek között azzal, hogy eltörölte a határokat vagy hogy liberalizálta a nem honos fuvarozó által végzett belföldi fuvarozás lehetőségét (kabotázs), ami korábban tiltott volt. Az egységes piac létrejötte lehetővé tette az igények növekedésével való lépéstartást, valamint az utak zsúfoltságának és telítettségének kezelését.

Foglalkoztatási arányok a közlekedésben Európában 1999-es adat (a teljes közlekedés százalékában)



Source: European Union Road Federation, 2003

Az utóbbi években Nyugat-Európában a gazdasági növekedés egy hasonló mértékű növekedéssel párosult a közlekedésben. 1998-ban a GDP 2,8 %-kal, az áruszállítás 5,3 %-kal, míg a személyszállítás 4,9 %-kal nőtt. Jóllehet míg a közúti szállítás, a belvízi hajózás és különösen a csővezetéken történő szállítás magas növekedési rátákat mutat, addig a vasúti áruszállítás jelentősen visszaesett.

Közúti járművön történő szállítás

1993. január 1-től egy közúti fuvarozó vállalkozás – melyet az EU valamelyik tagországában alapítottak- korlátozásoktól mentesen szállíthat árut egyik tagállamból egy másik tagállamba. Eddig az időpontig ez a fajta tevékenység, az EU-n belül egyik államból átmenni egy másik államba speciális engedélyeztetést igényelt. Ettől az időponttól ez a jog minőségi feltételeken alapul. Ha azok teljesülnek, akkor a fuvarozó egy közösségi engedélyt kap meg.

Mivel a nem honos fuvarozó által végzett belföldi fuvarozás (kabotázs) rendszerének liberalizációja a tagországok komoly félelmeivel párosult (mint pl. versenyben bekövetkező torzulások), így ezt a liberalizációt fokozatosan vezették be 1990. július 1-től, progresszív közösségi kvóták formájában. 1998. júliusától a közúti fuvarozás ezen területe is nyitottá vált.

A közúti fuvarozásra vonatkozó szabályok a szociális, technikai, pénzügyi, biztonsági és környezetvédelmi követelmények széles körét ölelik magukba.

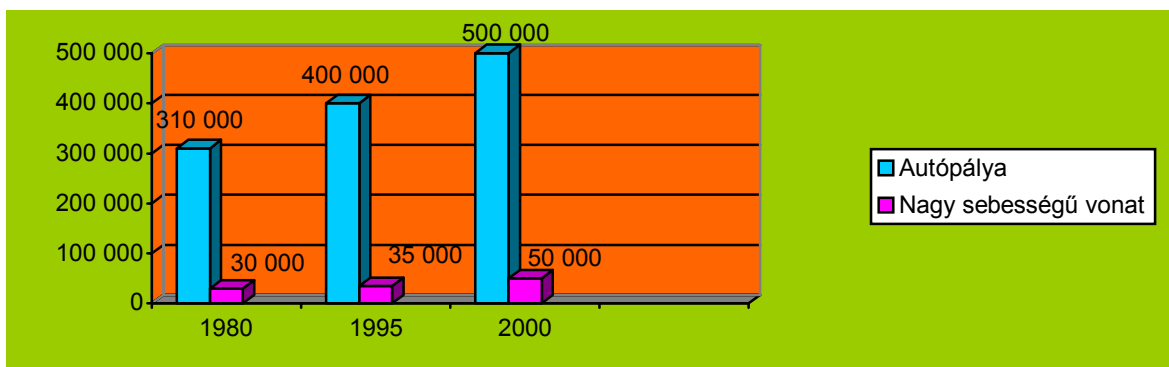
Vasúton történő szállítás

A Közösség megpróbálja hatékonyabbá tenni a vasutat is és a vasút számára könnyíteni a napjaink igényeihez történő alkalmazkodást (az átlagos 18 km/h lassú haladási sebesség, stb.) Ezért az utóbbi években a Bizottság számos projektet indított el azért, hogy biztosítsák a vasúti infrastruktúrához való hozzáférést. Az Európa Parlament éppen most tárgyal arról, hogy felállítanak egy Európai Vasúti Ügynökséget, mely erősítené a tagországok közötti együttműködő-képességet, valamint egy egységes véleményt alakítana ki a vasúti biztonságról, élénkítené, bővítené a vasúti áru- és személyszállítási piacok nyitását a nemzetközi versenyre (ma az európai fuvarozásnak csupán a 14 %-a történik vasúton – ez fele az 1970-es értéknek!). Továbbmenve a Bizottság javaslatának célja egy integrált Európai Vasúti Térség.

A vasútra vonatkozó szabályozás jelenleg jelentős módosításokon megy keresztül.

A nagy sebességű infrastruktúrák hossza az EU-ban –közút és vasút: 1980-2000. között

Forrás: Európai Unió Közút Szövetség



Tengerhajózás

definíció szerint már egy liberalizált tevékenység. 1993. január 1-el kezdték bevezetni a tengeren való kabotázst. Harcolva a verseny torzulásai ellen az EU különböző erőfeszítéseket tett, úgy mint a tisztességtelen árazás gyakorlatának megelőzése, a hajókra, valamint munkafeltételekre vonatkozó szabványok

elkészítése. A belvízi hajózási piac teljesen liberalizált 2000. január 1-től. A tengerhajózás biztonsági joganyagának kikényszerítése jelenti az egyik legnagyobb kihívást.

Légi közlekedés

A légi közlekedés liberalizációjára irányuló közösségi politika főleg az alábbi területekkel foglalkozik: szabad hozzáférés a légi útvonalakhoz, kapacitás megosztás és annak ellenőrzése, a tarifák és a légitársaságok működési engedélyeinek kiadása. 1980-ban indították el és három fázisban valósították meg: a harmadik fázis 1993. január 1-el lépett érvénybe. A légi kábotázspiac megnyitása 1997. április 1-el vált valósággá. Szintén ezen a területen a Közösség megpróbált tenni a verseny torzulása ellen számos szabály harmonizálásával a műszaki szabványok, az adminisztratív eljárások, valamint a földi kiszolgáláshoz való hozzáférés terén. 1998-ban a légi közlekedés növekedett vitathatatlanul a legnagyobb mértékben, a nemzetközi légiforgalom Európában 9,6 %-kal nőtt, míg a belföldi légiforgalom 11,8 %-kal nőtt az előző évhez képest.

2 Az ágazat nemzeti és európai perspektívából

Struktúra

A modern gazdaságok megfelelő működésének egyik kulcstényezője a közlekedés. Ráadásul a közlekedés az európai integráció egyik fő hajtóerejének számít. A társadalom a még nagyobb mobilitást, a gyorsabb kézbesítést és a közlekedési szolgáltatások minőségének javulását igényli. Minden európai országban a politikusok egyre inkább szembesülnek annak a nyomásával, hogy új infrastruktúrákat kell építeni és új piacokat kell nyitni.

Verseny

Az európai közlekedésben bekövetkezett gyors változások nagymértékben érintetlenül hagyták a nemzeti vasúti hálózatokat – bár különösen a vasút az a terület, amely hatalmas potenciállal rendelkezik az alacsony-költségű, gyors, hatékony és környezetbarát fuvarozásra. Szükség van ezért egy radikális politikára, hogy javuljon a vasút kapacitása, hogy nagy távolságokra gyorsan és biztonságosan szállítson árut és utasokat. A kelet-európai fuvarozás 41 %-ka

jelenleg vasúton történik. Viszont ez az arány folyamatosan hanyatlik és 1990 óta majdnem a felére csökkent.

Az ágazat piaca

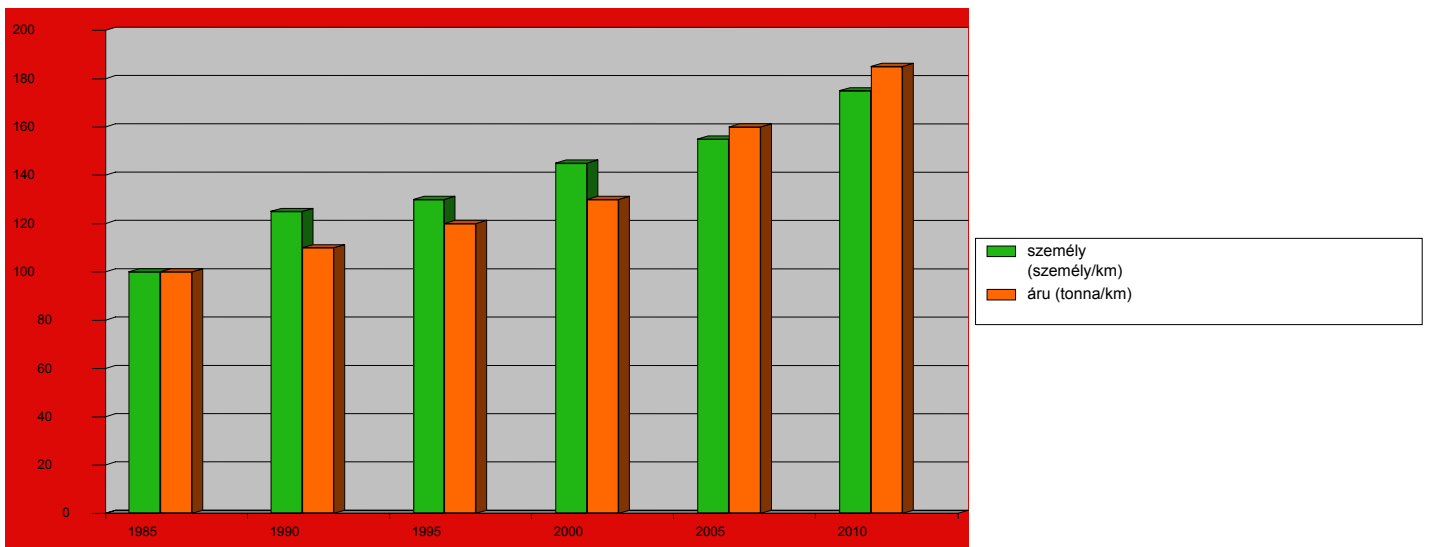
Az ECMT szerint a fuvarszállítás Közép- és Kelet-Európában 50-60 %-kal nőhetne 2000 és 2015 között. A közúton történő szállítás növekedését 60-70 %-kosra teszik, szemben a vasút 20-30 %-os növekedésével.

Azt valószínűsítik, hogy ugyanazon időszak alatt az **emberek mobilitása** a kelet-európai országokban 40-50 %-kal fog majd nőni –kétszer olyan mértékben, mint ahogy azt az EU-országok esetében várják.

A **nemzetközi fuvarszállításban** kétszeres növekedést prognosztizáltak, míg a közúti fuvarozás volumene akár meg is háromszorozódhat.

A **nemzetközi személyforgalom** terén 80-90 %-os növekedést jósolnak, főleg közúton és a légiforgalomban.

A szállítás növekedése az Európai Unióban 1985-2010 (2001-2010 becslések – forrás: Európai Bizottság)



Európa országainak nagy részében a vasutak a fuvarszállításban egyre kevésbé versenyképesek a sebesség, a költség és a megfelelőség tekintetében. Piaci részesedésük valószínűleg tovább csökken, hacsak haladéktalanul nem

következik be radikális javulás a struktúrában, a szervezettségben, az árakban, a kereskedelem politikában, a fenntartásban és a hálózatok együttműködőképességében. 1997 óta a vasúti forgalom évente 0.5 %-kal esik vissza a szállítmányozási ágazatban és összesen 5.1 %-kal a személyszállításban.

A jelölt országoknak jelenleg nagyon eltérő közlekedési rendszereik vannak, mint a tagországoknak. Számos tekintetben a közlekedés ezekben az országokban sokkal kevésbé káros a környezetre, mint az EU-ban:

- A közlekedés a teljes energiafogyasztásnak csak a 19 %-t használja, ez az arány ezzel szemben az EU-ban 34 %.
- A közlekedéshez kapcsolódó egy főre eső szén-dioxid (CO₂) kibocsátás háromszor alacsonyabb értéket mutat, mint az EU-ban.
- Az úthálózat közel 40 %-kal kevésbé sűrű, mint az EU-ban, az autópályák teljes hossza több, mint tízszer rövidebb.

Azonban az állapotok gyorsan változnak:

- Az energiafogyasztás gyors mértékben növekszik.
- A CO₂ kibocsátás az 1990-es évek második felétől folyamatosan növekszik.
- Az utóbbi 10 évben az autópályák hossza megduplázódott.

Ezért:

- A közlekedés növekedése szétválik a gazdasági növekedéstől: a gazdasági növekedéshez viszonyítva csökkent az áruszállítás intenzitása az 1990-es években, de annak aránya átlagban még mindig ötször magasabb, mint az EU-ban.
- Strukturális átrendeződés: a vasutak aránya az áru- és személyszállításban még mindig jóval az EU-szint fölött van, de a közúti és a légifuvarozás növekedésben van.

3 Az alapszabadságok és hatásuk az ágazatra

Az áruk szabad áramlása: (lásd: történeti háttér)

- Megszűnik a vámvizsgálat.
- Az eljövendő néhány évben megszűnik a határellenőrzés (Schengeni Egyezmény).

A személyek szabad mozgása: (lásd: történeti háttér)

- Az európai polgárok az Európai Unión belül bárhol dolgozhatnak, ahol csak akarnak.

A letelepedés szabadsága és a szolgáltatások szabad áramlása: Az 1970-es évek óta az EU számos intézkedést tett, hogy harmonizálja a nemzeti és a nemzetközi közúti szállítmányozók működési engedélyeinek feltételeit és hogy ilymódon lehetővé tegye a letelepedés hatékony szabadságát az ilyen vállalkozásoknak.

4 Az EU-csatlakozás egyéb speciális aspektusai

Új országok csatlakozása az EU-hoz az Európai Unió Szerződésének 49. cikkelyén alapul. Bármelyik európai ország kérheti felvételét az Európai Unióba. Csak azok az országok csatlakozhatnak, amelyek kötelezettséget vállaltak arra, hogy átveszik a közösségi jogalkotást.

Az Európai Közösség Szerződésének 70. cikkelye teremti meg a közös közlekedési politika jogi alapját.

A közlekedési szektorban a jelölt országok azzal a kihívással szembesülnek, hogy egy nagyon bőséges közlekedési joganyagot kell, hogy átvegyenek és alkalmazzanak, amely a teljes acquis-nak közel 10 %-t teszi ki. A 9 fejezetben, „közlekedési politika” néven található joganyag az EK-Szerződés 70-80. cikkelyein alapul. A közlekedési joganyag főleg másodlagos joganyagot tartalmaz, pl: néhány száz rendelet, irányelv és döntés. A közösségi jog megvalósítása nem csak a törvénykezés átvételét jelenti, hanem az adminisztratív kapacitás egy megfelelő szintjének az elérését is.

Mivel a legtöbb jelölt ország szinte teljesen befejezte a törvénykezés átvételének folyamatát, a fő téma, amivel foglalkozni kell a monitoring, különösen annak biztosítása, hogy megfelelő legyen ezekben az országokban az adminisztratív kapacitás.

A csatlakozási tárgyalások kontextusában a közlekedés fejezete alatt a közúti fuvarozás piaci integrációja az egyik legérzékenyebb téma.

Az EU azt javasolja, hogy engedélyezi a bejutást az EU belső közúti szállítmányozási piacára, feltéve ha a jelölt országok hatékonyan alkalmazzák a közösségi joganyagot a közúti fuvarozás területén, és ahol releváns, ott elfogadják az EU átmeneti időszakra vonatkozó kérelmeit. Ezáltal minden jelölt

ország számára a csatlakozást követően engedélyeznék a piacra való bejutást az áruk közúton történő szállítása terén az EU-n belül egyik tagállam területéről vagy területére, áthaladva egy vagy több tagállam területén.

Azonban vannak különösen érzékeny pontok a nemzeti kábotázs piac csatlakozást követő azonnali megnyitásának témájával kapcsolatban. Egy zökkenőmentes integráció megvalósítása érdekében – és az EU tapasztalatának a tükrében – az EU egy átmeneti rendezést javasolt, mely maga után vonja, hogy más tagországok nemzeti közúti szállítási piacához való bejutást a nem honos fuvarozó vállalkozások számára, bizonyos esetekben fokozatosan kellene bevezetni. Az EU javaslata korlátozni kívánja a nemzeti szállítási piacokra való bejutást a jelenlegi és az új Tagállamok között, egy kétéves bevezető periódust alkalmazva azokra a jelölt országokra, melyek nem kértek vagy csak limitált átmeneti periódust kértek a közúti fuvarozás területén és egy hároméves bevezető periódust alkalmazva azokra a jelölt országokra, melyek jelentősebb átmeneti periódust kértek a közúti szállítás területén. Emellett a Tagállamok bejelenthetik a Bizottságnak ennek a bevezető periódusnak egy maximum kétéves meghosszabbítását. Bizonyos esetekben ezt a periódust további egy évvel meg lehet hosszabbítani. Továbbá az a Tagország, mely nem hosszabbította meg az átmeneti periódust, védelemért folyamodhat az ötödik év végéig.

4.1 A legfontosabb törvények és előírások

Vezetési idők az EU-n belül

A nemzetközi fuvarozási forgalmat az AETR szabályozza, mely megegyezik az európai szociális szabályozással:

- A napi vezetési idő nem haladhatja meg a 9 órát.
- A megszakítatlan vezetési idő nem haladhatja meg a 4,5 órát.
- Legalább 45 perces szünet a megszakítatlan vezetést követően.
- Minimum 11 órás szünet naponta.
- Kivételekre van lehetőség.

A vezető életkora

- 7,5 tonnás járművig a vezető minimum életkora 18 év.
- Minden más járműre a vezető minimum 21 éves kell, hogy legyen.

Hozzájárulás a fuvarozási tevékenység folytatásához

Követelmények

- Megbízhatóság, erkölcsi feddhetetlenség
- Pénzügyi hatékonyság (az első járműre 9.000 Euro tőkeállomány és az összes többi járműre járművenként 5.000 Euro).
- A szakmai képesítés megléte

Megengedett sebesség

- A megengedett maximális sebesség 85 km/h.
- Kötelező kiépíteni egy mechanizmust ennek a sebesség korlátozásnak az ellenőrzésére.

A közúti fuvarozással kapcsolatos adóztatás harmonizálása

az egyik legfontosabb pont a tisztességes és hatékony verseny megvalósításában. Sajnálatos módon az ma még nyilvánvaló, hogy a jelölt országoknak még jónéhány intézkedést meg kell tenniük a közúti fuvarozással kapcsolatos adók természetével, struktúrájával és szintjével kapcsolatosan. Az EU adószinteket fokozatosan be kellene vezetni a csatlakozás előtt.

Egyéb

Az első rövidtávú prioritás minden jelölt ország számára **a nemzetközi közúti fuvarozásba bekapcsolódó járművek személyzetének munkájára vonatkozó európai egyezmény** teljes érvényre juttatása kellene, hogy legyen mind a nemzetközi, mind a nemzeti fuvarozásban. A teljes érvényre juttatás úgy tűnik problémát jelent a legtöbb adminisztráció számára (szervezettség, személyzet, stb.) a jelölt országokban. Tekintettel a közúti fuvarozással kapcsolatos szociális törvényhozásra, és eltekintve azokról a magas költségektől, melyeket a jelölt országok cégeinek viselniük kell, azért hogy megfeleljenek a vonatkozó EU-követelményeknek mind technikailag, mind szervezetileg, valamint a szerződötendő pótszemélyzet tekintetében, az egyik legfontosabb középtávú prioritásnak a jelölt országok számára a **társadalmi párbeszéd** szociális partnerek közötti **rendszerének kifejlesztése** tűnik.

Transzeurópai Hálózatok (TEN): 1992-ben az EU „a közös közlekedési politika jövőbeli fejlődése” című anyag megjelentetésével megpróbálta arra

ösztönözní a tagországokat, hogy országaik út- és vasút hálózatait kössék össze. A cél a 15 ország hálózatainak egy egységes európai hálózattá való átalakítása.

Minden évben ezrek és ezrek hálnak meg, szenvednek sérüléseket az európai közúthálózaton. Az EU Bizottságának az a célkitűzése, hogy 2010-re ezeket a rémisztő számokat a felére csökkentse. Az ECMT-vel (Miniszterek Európai Bizottságának Tanácsa) közösen ezt a célt el kell érni.

Néhány európai régiónak speciális közlekedés politikára van szüksége, hogy megvédje környezetét és biztosítsa a hosszú távú fejlődést. Ez különösen igaz az Alpok fő közlekedési gócpontjaira, melyeket számos vasút és közút szel át keresztül-kasul a sűrűn lakott völgyekben, melyek erősen szenvednek a közúti közlekedés szennyező hatásaitól. Roppant fontos, hogy egy közös európai megoldást sikerüljön találni annak érdekében, hogy a Transz-Alpok-i közlekedésre vonatkozóan érvényben lévő szabályozásokat a környezetre és a közegészségre tekintettel optimalizálni lehessen.

A digitális tachográf kötelező bevezetését 2005. tavaszára tervezik.

Az Európa Parlament üdvözölte az alagútakra vonatkozó új minimum biztonsági szabályokat.

Az Európai Bizottság megjelentetett egy új irányelvet az egyes áru- és személyszállító közúti járművek sofőrjeinek alapképesítéséről és időszakonként ismétlődő továbbképzéséről. 2006. szeptember 10-ig az EU tagállamoknak ezt az irányelvet be kell építeniük nemzeti törvénykezésükbe.

2002. januárjában az Európai Bizottság kiadott egy intézkedés csomagot az integrált vasúti térség kialakításának felgyorsítására

- a vasúti biztonság közös értelmezésének kifejlesztésével
- az együttműködő-képesség fundamentális alapelveinek támogatásával
- az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásával.

A vasúti fuvarpiac megnyitásának felgyorsítása és kiterjesztése.

A jelölt országok mindegyikében teljes mértékben hiányoznak a piaci mutatók és statisztikák. Ezek segítenének a jó döntéseket meghozni egy folyamatosan alakuló és integrálódó piacon.

A PPP (**Köz- és Magánszféra Partnersége**) erősíteni tudja a meglévő kormányzati intézményeket, struktúrákat, az adminisztrációs és vezetési know-how-t. Az együttműködések különösen létfontosságúak lehetnek a gazdaság, a társadalmi élet és a környezeti gondolkodás területein.

4.2 Az EU által kínált támogatási lehetőségek

Az Európai Beruházási Bank (EIB) közel 20 milliárd Euro-t adott kölcsön 1990 óta a jövő tagállamoknak Közép- és Kelet-Európában. Az EIB támogatja az európai integrációt előmozdító, tőkeberuházással járó projekteket. Az EIB kölcsönök a köz- és magánszektor speciális projektjeihez kapcsolódnak. Minden projektet felmérnek, hogy biztosítva legyen azok gazdasági indokoltsága és környezeti megfelelősége, valamint technikai és pénzügyi életképességük. Minden egyes ország illetékes hatóságaival egyetértésben az EIB olyan szektoroknak ad prioritást, mint például a közlekedés és telekommunikáció (helyi, országos és Transzeurópai Hálózatok).

5 Az ágazat esélyei és a fenyegető veszélyek

- Mindkét oldal számára – a nyugat-európai és a kelet-európai országok számára – sokkal könnyebb lesz partnervállalkozásokat találni egymás országaiban.
- Mindkét oldal számára megnyílik egy hatalmas piac; minden szakma számára hihetetlen gazdasági lehetőségek nyílnak meg.
- Mivel mindkét oldal számára élesedni fog a verseny, a fuvarozási árak csökkenni fognak.
- A jövő szempontjából egy rendkívül fontos aspektus lesz a műszaki tartozékok harmonizációja és ezért a különböző közlekedési rendszerek kombinációjának jobb lehetősége.
- A vámellenőrzések megszűnnek.
- A határellenőrzés megszűnik a következő néhány évben (Schengen-i Egyezmény).

- Létezik egy Európa-szerte érvényes minimum gépjármű-adó (1999/62/EG irányelv).
- Biztosítva lesz az áruk szabad áramlása, mivel minden termék számára, melyet törvényesen az Európai Unió területén állítottak elő lehetővé kell tenni, hogy bármely más tagállamban azt árulni lehessen.
- A minőség egyre fontosabb és fontosabb lesz.

6 Kérdések, melyeket fel kell, hogy tegyen saját magának

- Tisztában vagyok-e a saját gyengeségeimmel és erősségeimmel?
- Mit tesznek a versenytársaim?
- Mit kívánok nyújtani a következő 5 évben?
- Egyedül képes leszek-e a piacon megmaradni, vagy valamilyen partnert kell találnom?
- Versenytársaimmal szemben mi az én előnyöm, mi az én fölényem (személyzet, pontosság, stb.)?
- Saját vállalkozásomon belül ismerem-e valamennyi költség mennyiségét és összetételét?
- Saját vállalkozásomnál hol vagyok képes pénzt megtakarítani?

Kontakt címek

- **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

- **European Parliament** - www.europarl.eu.int
- **European Commission** - www.europa.eu.int
- **Council of the European Union** - ue.eu.int
- **Economic and Social Committee** - www.ces.eu.int
- **European Conference of Ministers of Transport** - www1.oecd.org/cem/index.htm
- **UEAPME** - www.ueapme.com
- **EUROCHAMBRES** - www.eurochambres.be
- **European Shippers Council** - www.europeanshippers.com
- **International Association of Public Transport** - www.uitp.com
- **The European Branch of the International Road Federation** - www.erf.be
- Useful links to enlargement related information - www.euractiv.com
- **IRF - International Road Federation** - 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
- **AIPCR - Association Mondiale de la Route** (World Road Association) - www.piarc.lcpc.fr
La Grande Arche
Paroid nord, niveau 8
92055 La Defense, France
- **Germany:** 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

▪ **Belgium:**

- 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

- **Denmark:** DTL - Danish Transport and Logistics Association

Gammeltorv 18

Postboks 2250

DK-1019 Copenhagen K

Tel.: +45 70 15 95 00

- **Spain:** FENADISMER - Federación Nacional de Asociaciones de transporte de Espana

Alejandro Ferrant 3

E-28045 Madrid

Tel.: +34 91 467 67 04

- **Finland:** SKAL - Suomen Kuorma-autoliitto ry

Nuijamiestentie 7, Pl 38

SF-00401 Helsinki

Tel.: +358 9 478 999

- **France:**

- 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

- **Greece:** OFAE - Greek Road haulage Association

- **Ireland:** IRHA - Irish Road Haulage Association

C.G.I. Building, Unit 12 Blanchardstown, Corporate Park
Blanchardstown, Dublin 15 Ireland

Tel.: +353 1 822 48 88

- **Italy:**

- 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

- **Netherlands:**

- 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

▪ **Portugal:** 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

▪ **Great Britain:**

▪ 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

▪ **Sweden:** SA - Svenska akeriförbundet

Box 504

S-182 15 Danderyd

Tel.: +46 8 753 54 00