



TransFair Policy Brief

Transparente Bezahlung und faire Arbeitsbedingungen für den europäischen Straßengüterverkehr

Bettina Haidinger (FORBA)

Wien, June 2022



DAS TRANSFAIR PROJEKT

Gerechte Entlohnung und menschenwürdige Arbeitsbedingungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr sind prioritär in der europäischen Debatte über gleiche Rechte für mobile ArbeitnehmerInnen.

Nach jahrelangen Verhandlungen wurde 2020 das **Mobilitätspaket I** verabschiedet, das neue Vorschriften für Transporteure, die grenzüberschreitende Verkehrsdienstleistungen erbringen, und neue Instrumente für die Behörden zur Kontrolle dieser Vorschriften enthält. Die Erwartungen sind groß, dass die neuen Regelungen mehr Klarheit bringen und die Durchsetzung effizienter wird.

Vor diesem politischen Hintergrund konzentrierte sich die **Forschung** im Rahmen des EU-Projekts TransFair auf wirtschaftliche Aspekte des Straßengüterverkehrs in Europa, die Arbeitsbedingungen

von LenkerInnen und die korrekte Entlohnung bei grenzüberschreitendem Transport. TransFair untersuchte auch, welchen Herausforderungen die Behörden bei der Kontrolle der Vorschriften gegenüberstehen und wie die Rechte und Ansprüche der LenkerInnen besser geschützt werden können. In einer Reihe von **Workshops und Aktionen** wirkten Verkehrsgewerkschaften und Arbeitsaufsichtsbehörden aus verschiedenen europäischen Ländern zusammen. Mehrsprachige Broschüren zielten auf die verbesserte **Information** der LenkerInnen auf Europas Straßen ab.

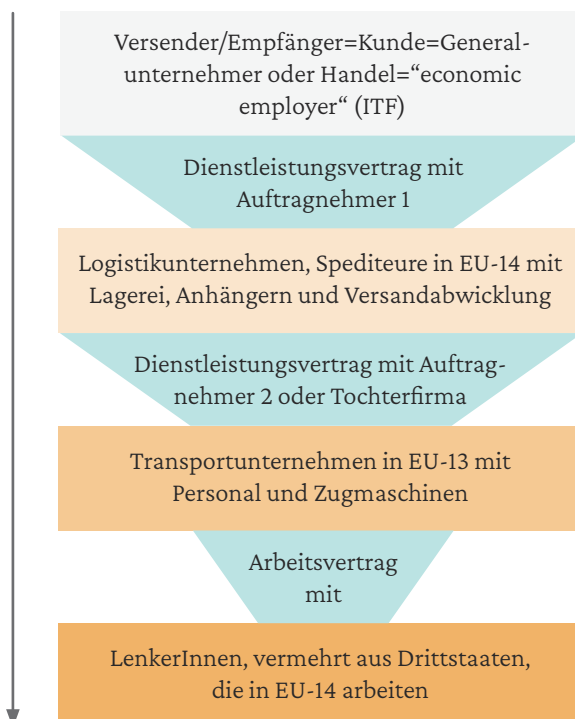
In diesem **Policy Brief** werden die wichtigsten Erkenntnisse und Projektergebnisse dargestellt, gute Praxen der Kontrolle von Arbeitsbedingungen in der Transportbranche vermittelt und Vorschläge für einen wirksamen und praktikablen Rechtsrahmen zur Bekämpfung von Arbeitsrechtsverletzungen unterbreitet.

GRENZÜBERSCHREITENDE TRANSPORTKETTEN IN EUROPA

Im letzten Jahrzehnt hat sich die Erbringung **internationaler Transportdienstleistungen von West- nach Osteuropa verlagert**: Von 2010-2019 transportierten Unternehmen mit Sitz in den EU-13-Ländern vermehrt Güter ins Ausland

(durchschnittlich +5,60 %), während Unternehmen mit Sitz in den EU-14-Ländern sich weniger im internationalen Transport engagierten (durchschnittlich -1,74 %). Interessanterweise sind die **Erlöse aus dem Export internationaler Güterbeförderungsdienstleistungen in beiden Teilen Europas gestiegen**, in Osteuropa jedoch stärker als in Westeuropa.

Abbildung 1: Darstellung einer typischen Transportkette



Typisch ist, dass in Osteuropa ansässige Transportunternehmen und ihre LenkerInnen den grenzüberschreitenden Transport durchführen, während die Aufträge von westeuropäischen Logistikunternehmen kommen. Dort werden höherwertige Leistungen, also das Kundenmanagement, die Logistik und die Auftragsverarbeitung einschließlich der Versandabwicklung verbucht. Der Transportauftrag wird von einem Kunden an der Spitze der Lieferkette erteilt, zum Beispiel einem Unternehmen aus der Automobilindustrie oder einer Supermarktkette, der Versender oder Empfänger der Waren ist. Folglich entsteht eine **lange Transportkette** (Abbildung 1) mit Unternehmen und ArbeitnehmerInnen aus der EU und aus Drittländern, die unterschiedliche (Macht-)Positionen in der Lieferkette einnehmen. Da der Wettbewerb stark auf Kostenfaktoren basiert, üben Spediteure und Kunden einen hohen Kosten- und Leistungsdruck auf die Transportunternehmen am unteren Ende der Kette aus. Unrechtmäßige Praktiken bei Beschäftigung und Unternehmensgebarung sind keine Seltenheit. Die unmittelbaren Folgen von

INFOBOX 1: „ECONOMIC EMPLOYER“ VERANTWORTLICHKEIT DURCH SICHERE FRACHTRATEN, AUFTRAGGEBERHAFTUNG UND SORGFALTPFLICHT IN TRANSPORTKETTEN

Sichere Frachtraten zielen darauf ab, den wirtschaftlichen Arbeitgeber („economic employer“, den Versender/Empfänger einer Transportdienstleistung) für angemessene Entlohnung, Arbeitsbedingungen und Sicherheit in einer Transportkette verantwortlich zu machen. Ein System sicherer Frachtraten ist ein öffentliches oder privates Regelungssystem für den Transportmarkt, das durch Rechtsvorschriften oder durch Vereinbarungen zwischen wirtschaftlichen Arbeitgebern, Transportunternehmen und Gewerkschaften zustande kommt. Es legt Mindestfrachtraten fest und soll eine absehbare Kostendeckung für Transportunternehmen und selbständige LenkerInnen sowie eine angemessene Entlohnung für die gesamte geleistete Arbeitszeit gewährleisten. Eine solche Frachtrate wird im Rahmen von Konsultationen mit mehreren Interessengruppen festgelegt, ist verbindlich und rechtlich durchsetzbar. Ein System sicherer Frachtraten wurde beispielsweise in Südkorea eingeführt.

Die Verantwortung des wirtschaftlichen Arbeitgebers in der Transportkette kann auch durch **Rechtsvorschriften zur Auftraggeberhaftung** erreicht werden. Die **Europäische Richtlinie über Entsendung in der Transportbranche** (Infobox 2) sieht die Möglichkeit vor, Verlader, Spediteure, Auftraggeber und Subauftragnehmer bei Nichteinhaltung der nationalen Vorschriften gemäß dieser Richtlinie, einschließlich des Mindestlohns, zu sanktionieren.

Die nationalen Gesetzgeber sollten diese Bestimmung jetzt (!) bei der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht berücksichtigen und einführen. In Deutschland ist die Auftraggeberhaftung im Mindestlohngesetz (MiLoG) verankert. Auftraggeber können für die Zahlung des Mindestlohns von Subunternehmern und sogar deren Subunternehmen haftbar gemacht werden. Diese Regelung wird durchaus erfolgreich angewandt: in einem **Vergleich** zwischen einem tschechischen Fahrer, der bei einem Subunternehmen der Deutschen Post AG beschäftigt war, und dem Auftraggeber, erhielt der Fahrer schließlich eine Lohnnachzahlung vom Auftraggeber Deutsche Post AG.

Eine weitere Möglichkeit, den „economic employer“ für die Arbeitsbedingungen in der Transportkette zur Verantwortung zu ziehen, sind Modelle, die die Sorgfaltspflicht in der Lieferkette im Blick haben. Die zwei globalen Gewerkschaftsverbände ITF und IUF, in Kooperation mit der niederländischen Stiftung VNB, erarbeiteten das **„Road Transport Due Diligence“ (RTDD) Modell**, das eine aktive, durch ArbeitnehmerInnen durchgeführte Kontrolle der Sorgfaltspflicht in Transportketten vorsieht. Die Gewerkschaften und die wirtschaftlichen Arbeitgeber treffen verbindliche Vereinbarungen und führen Audits auf der Grundlage von Untersuchungen der Gewerkschaften durch, um Missstände in den Lieferketten des Straßentransports zu ermitteln und zu beheben.

Verstößen gegen die Sozialvorschriften – Übermüdung der Fahrer, zu kurze Ruhezeiten und zu lange Lenkzeiten sowie nicht-korrekte Entlohnung – **trägt das letzte Glied der Kette, die LenkerInnen.**

Der ökonomische Druck, der durch lange Lieferketten und niedrige Löhne entsteht, geht nicht nur zu wirtschaftlichen Lasten der ArbeitnehmerInnen, sondern hat auch negative Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit aller Verkehrsteilneh-

merInnen. Es stellt sich die zentrale Frage: **Wer trägt die Verantwortung für die Verkehrssicherheit, die Arbeitsbedingungen der LenkerInnen und die korrekte Bezahlung?** Vielversprechende Konzepte das Problem der **wirtschaftlichen Verantwortlichkeit für Arbeitsbedingungen in langen Transportketten** zu lösen, stehen auf der politischen Agenda der **Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF)** und der **Internationalen Arbeitsorganisation (ILO)** (Infobox 1).

KORREKTE ENTLOHNUNG – EIN KERNPROBLEM IM GRENZÜBERSCHREITENDEN TRANSPORT

Nach jahrelangen Debatten über das Mobilitätspaket I sind die jüngsten Änderungen der **Europäischen Rechtsvorschriften** über Arbeits- und Sozialbedingungen und fairen Wettbewerb im europäischen Güterkraftverkehr bereits in Kraft getreten oder werden in Kürze in Kraft treten. **Regeln für die Entlohnung für LenkerInnen auf grenzüberschreitenden Touren bleiben kompliziert** (Infobox 2). Sie hängen von der europäischen Gesetzgebung und den nationalen Entlohnungsvorschriften ab und können sich auch aufgrund der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ändern.

Die TransFair-Recherche hat gezeigt, dass die **Vergütungsstruktur von LenkerInnen in den EU-13-Ländern recht ähnlich ist**. Sie besteht zumeist aus einem recht niedrigen Mindestlohn, der durch Taggelder, kilometerabhängige Zahlungen und Prämien aufgestockt wird. **LenkerInnen auf internationalen Touren werden oft nicht korrekt bezahlt**. Die Verstöße reichen von Unterbezahlung aufgrund einer falschen Angabe des gewöhnlichen Arbeitsortes des Lenkers bis hin zur Nichteinhaltung der Entsendevorschriften, von distanzabhängiger Vergütung anstelle eines Stundenlohns bis hin zu unzulässigen Lohnabzügen. Die Kontrolle und Beurteilung der korrekten

Entlohnung im grenzüberschreitenden Straßenverkehr stellt sowohl die Behörden als auch die LenkerInnen vor viele Fragezeichen:

Um die Anwendbarkeit der Entsendevorschriften oder der arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften des Aufnahmelandes richtig einzuschätzen und die Verantwortung des (wirtschaftlichen) Arbeitgebers für die Ansprüche der ArbeitnehmerInnen zu ermitteln, ist es unerlässlich, die **Transportkette aufzuschlüsseln**: Wo sind Aufträge erteilt worden? Wo wurden Transportleistungen erbracht? Wer sind die Unternehmen, die in der Transportkette beteiligt sind?

Einerseits sind der **Fahrtenschreiber und die Fahrerkarte** (Infobox 3) ein wichtiges Instrument, um die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten zu erfassen und festzustellen, wo die LenkerInnen ihre Arbeitszeit verbracht haben. Für die Klärung der Haftung bei Entsendung liefert der **CMR** (*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*) nützliche Informationen: Versender und Empfänger der Transportleistung, der Frachtführer und alle nachfolgenden Frachtführer sind einsehbar. Ein **digitaler** Fahrtenschreiber und CMR wären fälschungssicherer als die entsprechenden analogen oder Papierformate.

INFOBOX 2: DIE ENTSENDUNG VON LKW-FAHRERINNEN – DIE REGELN BLEIBEN UNKLAR

Die **Richtlinie über die Entsendung von LKW-FahrerInnen** legt fest, wann LenkerInnen im grenzüberschreitenden Transport unter die Vorschriften für entsandte ArbeitnehmerInnen fallen, d.h. wann sie Anspruch auf den Mindestlohn und die wichtigsten Beschäftigungsbedingungen des Aufnahmelandes haben (u.a. Urlaub, Höchstarbeitszeit, ArbeitnehmerInnenschutz). **ExpertInnen bewerten die neue Richtlinie ambivalent**: Positiv ist die Klarstellung, dass die Entsendevorschriften für Kabotagetouren gelten und nicht für den Transit und bilaterale Beförderungen anzuwenden sind. Negativ ist, dass es für den Dreiländerverkehr **mehrere Ausnahmen** der Anwendbarkeit gibt.

Darüber hinaus hat der Europäische Gerichtshof in der Rechtssache van den Bosch gegen FNV festgestellt, dass die Entsendevorschriften nur dann für den Transportsektor gelten, wenn ein „**hinreichender Zusammenhang**“ zwischen der Arbeitstätigkeit des Fahrers und dem Gebiet, in dem er diese Tätigkeit ausübt, besteht.

Die Klärung über und die Durchsetzung von Mindestlohnvorschriften im grenzüberschreitenden Transport werden daher von der **konkreten Umsetzung und Kodifizierung** der Richtlinie und des Urteils des Europäischen Gerichtshofs in nationales Recht abhängen.

INFOBOX 3: MEHRSPRACHIGE INFORMATIONEN FÜR LENKERINNEN AUF INTERNATIONALEN TOUREN: NUTZEN SIE IHREN FAHRTENSCHREIBER!

Are you a truck driver in Europe?

You have the right to the minimum wage of the country you work in!



TransFair erstellte **mehrsprachige Broschüren** für LenkerInnen auf internationalen Touren, **um über Arbeitsrechte zu informieren und darüber, wie diese am besten durchgesetzt werden können** (siehe links).

Die belgische Gewerkschaft BTB-ABVV veröffentlichte eine **Broschüre in 10 Sprachen**, die den LenkerInnen dabei hilft, **selbst den Fahrtenschreiber zu nutzen**, um ihre Arbeits-, Bereitschafts- und Lenkzeiten zu dokumentieren (siehe rechts).

Der Fahrtenschreiber ist ein wesentliches Mittel zum Nachweis der tatsächlichen Arbeitszeit. **Die LenkerInnen sollten den Fahrtenschreiber als nützliches Archiv für ihre Arbeitszeitdokumentation betrachten** und im Auslesen der Fahrtenschreiberdaten beraten und geschult werden.

Der **Fahrtenschreiber ist auch ein wichtiges Instrument für Kontrollorgane**, um die Einhaltung der Ruhe-, Lenk- und tatsächlichen Arbeitszeiten sowie die korrekte Vergütung zu überprüfen.



ARBEITSINSPEKTION IM GRENZÜBERSCHREITENDEN TRANSPORT – HERAUSFORDERUNGEN UND GUTE PRAXEN

Umfassende Rechtsvorschriften und die komplexen, grenzüberschreitenden Geschäftsmodelle in der europäischen Transportbranche machen es den Behörden schwer, Verstöße der Transporteure gegen die Sozialvorschriften festzustellen.

Eine zentrale Herausforderung ist die **Anwendung und Auslegung widersprüchlicher Rechtsnormen in Bezug auf die Entlohnung der LenkerInnen**. Klare Auslegungen der geltenden Vorschriften wären erforderlich, um Konflikte und mögliche gerichtliche Anfechtungen der von den Behörden getroffenen Verwaltungsentscheidungen zu vermeiden. Die Europäische Arbeitsbehörde (ELA) bietet **detaillierte Informationen und Anleitungen**, wie europäische Rechtsvorschriften anzuwenden und zu kontrol-

lieren sind. Im Jahr 2022 wird der Schwerpunkt auf dem Transportsektor liegen, da zahlreiche neue Vorschriften zur Anwendung kommen und neue Instrumente zur Verbesserung der Rechtsdurchsetzung und Kontrollergebnisse im Zuge des Mobilitätspakets I eingeführt werden.

Eine weitere Herausforderung für Behörden, die Einhaltung der (Sozial-)Vorschriften effektiv zu kontrollieren, besteht in der **zersplitterten Kompetenzverteilung**: in den einzelnen EU-Mitgliedstaaten sind unterschiedliche Behörden (Arbeitsaufsichtsbehörden, Finanzpolizei/Zollbehörden, Straßenpolizei im Auftrag der Verkehrsministerien) für die **Kontrolle verschiedener, aber durchaus zusammenhängender Bereiche** zuständig (Entlohnung, Ruhe- und Lenkzeiten, Straßenverkehrssicherheit, Fahrzeugkontrolle,

INFOBOX 4: GRENZÜBERSCHREITENDE UND KONZERTIERTE KONTROLLEN IM TRANSPORTSEKTOR

ELA unterstützt die **Organisation von grenzüberschreitenden sowie von konzertierten Inspektionen**. Für die Durchführung bietet die ELA **konzeptionelle, logistische und technische Unterstützung, juristisches Fachwissen sowie Übersetzungs- und Dolmetscherdienste**.

Die Vorteile solcher gemeinsamen Aktionen sind vielfältig: Nationale Aufsichtsbehörden bündeln Untersuchungsbefugnisse, Fachwissen und Ressourcen, tauschen sich über Inspektionspraktiken aus und vergleichen Beweismittel sowie Reaktionen der kontrollierten Unternehmen. Unzureichende Ressourcen, mühsame Koordinierungsprozesse, fehlende Informationen über Zuständigkeiten, Kontaktstellen und Fachwissen über grenzüberschreitende Sachverhalte sind in

der Praxis grenzüberschreitender und konzertierter Aktionen zu überwinden.

RoadPol, das *European Road Policing Network*, und ELA organisieren gemeinsame Kontrollen mit Schwerpunkt auf ArbeitnehmerInnenrechten und Straßenverkehrssicherheit. **Verschiedene Behörden**, also Straßenpolizei, Zoll, die Transport-, Arbeits- und Sozialversicherungsbehörden und ELA-Beamte, **nehmen daran teil**. Solche Aktivitäten sind von zentraler Bedeutung, um **Beziehungen und Zusammenarbeit** auf EU- und nationaler Ebene zwischen den unterschiedlichen Behörden und Interessengruppen zu festigen sowie für den **Austausch von Informationen und bewährten Praktiken** über neue Regelungen und konkrete Kontrollmethoden.

INFOBOX 5: INTERINSTITUTIONELLE KOOPERATION ZWISCHEN GEWERKSCHAFTEN UND BEHÖRDEN IN SLOWENIEN

Das slowenische Arbeitsinspektorat hat 2017 das Projekt „Vermeidung von Konflikten am Arbeitsplatz“ gestartet. ArbeitnehmerInnen, die keine korrekte Entlohnung – inklusive für Arbeit im Ausland – erhalten haben, können sich an die Taskforce der Projektstelle wenden und einen Antrag auf Schlichtung ihres Konflikts stellen. Eine solche Schlichtung ist kostenlos und bietet für den/die ArbeitnehmerIn eine schnelle Möglichkeit, seine Ansprüche zu regeln. Wenn eine Einigung erzielt und von der Task Force akzeptiert wird, stellt dies einen Vollstreckungstitel dar, den der /die ArbeitnehmerIn vor Gericht vorweisen kann.

Die Task Force arbeitet mit allen Gewerkschaften zusammen, einschließlich der slowenischen Transportgewerkschaft NSDS (*Neodvisni Sindikat Delavcev Slovenije*) und der Gewerkschaft ZSSS (*Zveza svobodnih sindikatov Slovenije*). Gemeinsam mit diesen Gewerkschaften geht die Task Force Fällen aus der Transportbranche nach, wo keine

korrekte Entlohnung vorliegt. Die Tätigkeiten der Task Force als Teil des slowenischen Arbeitsinspektorats sind zeitlich befristet. Da sie sich als eine gute Praxis erwiesen haben, um die Ansprüche der Arbeitnehmer auf einfache und effiziente Weise durchzusetzen, wäre eine langfristige Fortführung wünschenswert.

Die Gewerkschaften NSDS und ZSSS verbesserten die Zusammenarbeit mit den Behörden auch durch **mehrere koordinierte Straßenaktionen unter Beteiligung der nationalen Steuerbehörde und der Verkehrsbehörde**. Die Aktionen zielten darauf ab, die LenkerInnen über ihre Rechte und die Möglichkeiten, diese durchzusetzen, zu informieren. Es wurden Broschüren über die Ansprüche der LenkerInnen und die Aktivitäten der Gewerkschaft ausgehändigt, Bewusstsein für regelwidriges Verhalten geschärft und die LenkerInnen zu einer korrekten Nutzung des Fahrtenschreibers angeleitet.

Marktzugang). **Spezialisierte Abteilungen und themenbezogene Schulungen sowie eine nachhaltige und kontinuierliche grenzüberschreitende** (Infobox 4) **oder institutionenübergreifende Zusammenarbeit** (Infobox 5) könnten den Ablauf und die Ergebnisse der Kontrolltätigkeiten verbessern.

Darüber hinaus nutzen Behörden für Kontrollaktivitäten im Transportsektor digitale Kontrollgeräte sowie elektronische Datenaustausch-, Registrierungs- und Kontrollinstrumente in **unterschiedlicher Intensität**. Das **Binnenmarkt-Informationssystem** (IMI) beispielsweise **hat die Kommunikation zwischen den Behörden verschiedener Länder erheblich verbessert**. Es wurde nun um **verkehrsbezogene Aspekte** erweitert. **Verkehrsspezifische Instrumente** wie das europäische Register für Kraftverkehrsunternehmen und das Risikobewertungssystem werden noch nicht ausreichend genutzt. Bei Straßenkontrollen können **Fahrtenschreiberdaten** dazu beitragen, die ordnungsgemäße Anwendung der

Sozial- und auch Arbeitsvorschriften durchzusetzen. Allerdings sind Arbeitsinspektorate häufig nicht auf Sektoren wie den Straßenverkehr und seine komplexen Vorschriften spezialisiert oder sie sind nicht für bestimmte Arten von Kontrollen wie das Auslesen des Fahrtenschreibers oder das Anhalten des Fahrzeugs auf der Straße zuständig.

In der konkreten Kontrollsituation schließlich müssen die Behörden mit **Sprachbarrieren** zurechtkommen, sowohl bei der Prüfung von Fahrzeug-, Transport- und Lohnunterlagen als auch bei der Kommunikation mit den LenkerInnen. Oft verfügen die LenkerInnen über wenig Wissen bezüglich ihrer Ansprüche und Rechte, es mangelt ihnen an Vertrauen in die Kontrollorgane und sie sind nicht bereit, zu kooperieren und Informationen zu liefern. Die direkte Kommunikation mit den LenkerInnen ist entscheidend, um über (arbeitsrechtliche) Verstöße des Unternehmens zu erfahren und die LenkerInnen letztendlich davor zu schützen (Infobox 6).

INFOBOX 6: MEHRSPRACHIGES INFORMATIONSMATERIAL AND FRAGEBÖGEN FÜR LKW-FAHRERINNEN

Das belgische Arbeitsinspektorat hat **mehrsprachige Info-Broschüren für LKW-FahrerInnen über die neuen Vorschriften im Rahmen des Mobilitätspakets I** erstellt. Die Broschüre enthält Informationen über den Mindestlohn, die Anwendbarkeit der Entsendevorschriften, das Recht auf Rückkehr nachhause, was zu tun ist, wenn ein Fahrer möglicherweise für eine Briefkastenfirma arbeitet, über belgische Institutionen und Websites, an die sich Fahrer um weitere Informationen und Unterstützung wenden können.

Das norwegische Arbeitsinspektorat arbeitet mit durchdachten, aber einfachen **Fragebögen, die in 15 Sprachen zur Verfügung stehen und mit denen LenkerInnen befragt werden**. In der Präambel des Fragebogens stellt sich die Behörde als verantwortliche Stelle für die Gewährleistung eines sicheren Arbeitsumfelds dar. Es wird auch darauf hingewiesen, dass LenkerInnen im Kabotageverkehr oder im kombinierten Verkehr in Norwegen Anspruch auf Löhne und Arbeitsbedingungen nach norwegischem Recht haben. Die Informationen, die die LenkerInnen liefern, können dazu beitragen die ihnen zustehenden Rechte zu ermitteln.

TRANSFAIR OUTPUT

BTB-ABVV (2022): URENOBOEKJE | LIVRET D'HEURES | LOGBOOK | STUNDENBUCH | ПЪТЕН ДНЕВНИК | PONTAJ | ТАБЕЛЪ УЧЕТА | РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ | ÇALIŞMA SAATLERI | KAYIT DEFTERI | KARTA EWIDENCJI | CZASU PRACY | ČASOVÝ ZÁZNAM

Sandra Stern (2021): Sechs Werkzeuge zur Organisation von Lkw-Fahrern in Europa. EN DE SI CZ PL

TransFair Flugblätter für LenkerInnen auf internationalen Touren zwischen Deutschland und Polen. DE PL UKR RU

TransFair Flugblätter für LenkerInnen auf internationalen Touren zwischen Österreich und Slowenien. DE SI BHS EN

TransFair Flugblätter für LenkerInnen auf internationalen Touren zwischen Tschechien, Belgien und Österreich. EN CZ RU

Bettina Haidinger & Ulrike Papouschek (2021): Cross-border road freight transport and fair work. Evidence from Austria and Slovenia. Vienna. EN

TRANSFAIR KONSORTIUM

Das TransFair Konsortium besteht aus den Forschungsinstitutionen FORBA (AT, Koordinator) und KU Leuven/HIVA (BE), der NGO MKC (CZ), den Gewerkschaften ÖGB-vida (AT), BTB-ABVV (BE), NSZZ "Solidarność" (PL), NSDS und ZSSS (SI), OSD (CZ), catus (SRB), ETF, der AK Wien (AT) und Faire Mobilität (GER) sowie nationalen Arbeitsinspektoren (BE, SI).

The Road to Transparent and Fair Remuneration and Working Conditions in the Transport Sector | GA Nr. VS 2019/0401 | TransFair wird von der Europäischen Kommission im Rahmen des Programms EaSI unterstützt. Die EK ist nicht für den Inhalt dieser Publikation oder der Verwendung der Inhalte verantwortlich. | <https://transfair-project.eu/>

Olga Gheorghiev (2021): Third-country nationals and the road transport labour market in the Czech Republic. Praha. EN

Dominik Owczarek (2020): Employment of third country nationals and the role of temporary agencies in the Polish transport sector. Warsaw. EN PL

Lynn De Smedt & Frederic De Wispelaere (2020): Road freight transport in the EU. In search of a balance between the economic and social dimension of the internal market. A quantitative sectoral analysis. EN

Lynn De Smedt & Frederic De Wispelaere (2021): Road freight transport in the EU. In search of a balance between the economic and social dimension of the internal market. A quantitative sectoral analysis. EXECUTIVE SUMMARY. EN

TransFair Policy Brief

Transparente Bezahlung und faire Arbeitsbedingungen für den europäischen Straßengüterverkehr

Juni 2022



<https://transfair-project.eu/>