



Biuletyn TransFair

**Droga do przejrzystego i sprawiedliwego
wynagradzania oraz poprawy warunków pracy
w sektorze transportowym**

Bettina Haidinger (FORBA)

Wiedeń, Czerwiec 2022



PROJEKT TRANSFAIR

Sprawiedliwe wynagrodzenie i godne warunki pracy w transgranicznym transporcie drogowym oraz ich egzekwowanie to jeden z głównych priorytetów w europejskich debatach na temat równych praw pracowników w ruchu w Europie. Po wieloletnich negocjacjach przyjęto w 2020 roku **pakiet mobilności**, który określa nowe zasady dla operatorów transportu drogowego świadczącym usługi transgranicznych przewozów a także daje władzom nowe narzędzia do monitorowania przestrzegania prawa. Panują wysokie oczekiwania co do większej przejrzystości przepisów i bardziej skutecznego ich egzekwowania.

W tym kontekście **badania** w ramach unijnego projektu TransFair skoncentrowały się na ekonomicznych aspektach transportu drogowego w Europie, warunkach pracy kierowców niebędących rezydentami oraz prawidłowym wynagradzaniu w środowisku transgranicznym. Działania projek-

towe polegały ponadto na ocenie wyzwań, na jakie natrafiają inspektorzy przy monitorowaniu przestrzegania prawa przez operatorów transportowych oraz poziomu oceny lepszej ochrony praw pracowniczych kierowców. **Współpraca** interesariuszy polegała na zorganizowaniu serii dwustronnych i międzynarodowych warsztatów i wspólnych akcji związków zawodowych w sektorze transportu i inspekcji pracy z różnych krajów europejskich. Opracowano wielojęzyczne ulotki w celu **poprawy informowania** kierowców w europejskim transporcie drogowym.

Niniejsze **opracowanie** przedstawia kluczowe ustalenia i wyniki projektu, opisuje zestaw dobrych praktyk dla organów inspekcji oraz przedstawia propozycje skutecznych i praktycznych ram regulacyjnych postępowania z przypadkami naruszenia prawa w transgranicznym transporcie drogowym.

DŁUGIE ŁAŃCUCHY DOSTAW W EUROPEJSKIM TRANSPORCIE DROGOWYM

Wykres 1: Typowy łańcuch transportu transgranicznego



W ciągu ostatnich dwóch dekad **transgraniczny transport drogowy został w ogromnej części przeniesiony z Europy Zachodniej do operatorów wschodnioeuropejskich**: W latach 2010-2019 przedsiębiorstwa zarejestrowane w państwach EU-13 przewiozły więcej towarów zagranicę (średnio o +5,60%), zaś przedsiębiorstwa zarejestrowane w EU-14 przewiozły mniej towarów (średnio o -1,74%). Co ciekawe, **obroty z usług eksportowych w transporcie drogowym** wzrosły w obu częściach Europy, przy czym wzrost był gwałtowniejszy w Europie Wschodniej niż w Zachodniej.

Przewoźnicy zarejestrowani w krajach Europy Wschodniej i ich kierowcy wykonują transgraniczne usługi transportowe, jednak zlecenia zazwyczaj pochodzą z firm logistycznych zlokalizowanych w krajach Europy Zachodniej, gdzie mają miejsce operacje o wyższej wartości, relacje z klientem, logistyka oraz przetwarzanie zleceń, w tym wysyłka. Zlecenie transportowe wychodzi od klienta korporacyjnego, powiedzmy od firmy motoryzacyjnej, lub firmy sieciowego handlu detalicznego, będącego nadawcą lub odbiorcą towarów. Tacy klienci są na samym szczycie łańcucha dostaw i wywierają nacisk ekonomiczny na całość łańcucha. W konsekwencji powstaje **długi łańcuch transportowy** (Wykres 1), który przyciąga firmy i pracowników z UE i krajów trzecich o różnej pozycji (sile) w takim łańcuchu. Ponieważ

INFOBOX 1: EKONOMICZNA ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRACODAWCY W FORMIE BEZPIECZNYCH STAWEK, ODPOWIEDZIALNOŚCI KLIENTA I NALEŻYTĄ STARANNOŚĆ W ŁAŃCUCHACH TRANSPORTOWYCH

Systemy bezpiecznych stawek mają na celu nałożenie na pracodawcę ekonomicznego (nadawcę/odbiorcę usługi transportowej) odpowiedzialności za godziwą płacę, warunki pracy i bezpieczeństwo w łańcuchu transportowym. System bezpiecznych stawek to publiczny lub prywatny system regulacji rynku transportowego, powołany w trybie przepisów prawa lub umów między pracodawcami gospodarczymi, firmami transportowymi i związkami zawodowymi. System ten określa minimalne stawki frachtowe i gwarantuje przewidywalny zwrot kosztów firmom transportowym i właścicielom oraz godziwą płacę za cały przepracowany czas. Bezpieczna stawka jest ustalana w drodze konsultacji z interesariuszami, jest obowiązkowa i możliwa do wyegzekwowania. System taki wdrożono w Korei Południowej.

Możliwe jest wyegzekwowanie odpowiedzialności pracodawcy ekonomicznego w łańcuchach transportowych dzięki **przepisom prawa nakładającym odpowiedzialność na klienta**. **Dyrektywa o delegowaniu pracowników** (Infobox 2) przewiduje możliwość nakładania sankcji na nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców za nieprzestrzeganie przepisów krajowych w tym zasad płacy minimalnej. Ustawodawcy krajowi powinni teraz (!)

rozważyć i wdrożyć ten przepis podczas transpozycji dyrektywy do ustawodawstwa krajowego. W Niemczech odpowiedzialność klienta jest umocowana w ustawie o płacy minimalnej (MiLoG). Klienci mogą zostać pociągnięci do odpowiedzialności z tytułu płacy minimalnej należnej podwykonawcom, a nawet kolejnym w łańcuchu podwykonawcom. Ta regulacja została skutecznie zastosowana do osiągnięcia **ugody** między czeskim kierowcą zatrudnionym przez podwykonawcę Deutsche Post AG a klientem. W wyniku ugody kierowca uzyskał wynagrodzenie od klienta Deutsche Post AG.

Modele badania due dilligence oparte na perspektywie pracowniczej to kolejny sposób na zapewnienie ekonomicznej odpowiedzialności pracodawcy. **Model badania due dilligence w transporcie drogowym (RTDD)**, wdrożony przez dwa światowe związki zawodowe, ITF i IUF, oraz fundację holenderskiego związku FVB VNB, obejmuje aktywne monitorowanie naruszeń praw człowieka w łańcuchach dostaw transportu drogowego. Związki zawodowe i pracodawcy ekonomiczni zawierają porozumienia i związki zawodowe przeprowadzają audyty od góry łańcucha dostaw w oparciu o badania na dole łańcuchów w celu identyfikacji i naprawy nadużyć w łańcuchach dostaw transportu drogowego.

konkurencja bazuje głównie na czynnikach kosztowych, spedytorzy i klienci wywierają na przewoźników dużą presję kosztową i wydajnościową, co powoduje omijanie przez nich wymogów prawnych. **Bezpośrednie konsekwencje naruszeń przepisów socjalnych** – zmęczenie kierowcy, zbyt krótki odpoczynek i zbyt długi czas jazdy oraz nieprawidłowe wynagrodzenie – **ponosi ostatnie ogniwo w łańcuchu, czyli kierowcy**.

Presja gospodarcza spowodowana długimi łańcuchami umów i niskimi stawkami płac nie tylko działa na szkodę ekonomiczną pracowników, ale ma również negatywny wpływ na zdrowie i bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg. Pojawia się kluczowe pytanie: **kto ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo na drodze, warunki**

pracy kierowców i ich prawidłowe wynagrodzenie? Bardzo obiecująca koncepcje dotyczące **odpowiedzialności pracodawcy ekonomicznego** w łańcuchach transportu drogowego jest przedmiotem prac politycznych **Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportu (International Transport Workers Federation (ITF))** oraz **Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP)** (Infobox 1).

PRAWIDŁOWE WYNAGRODZENIE – KLUCZOWY PROBLEM TRANSGRANICZNEGO TRANSPORTU DROGOWEGO

Po wieloletniej debacie na temat pakietu mobilności I wchodzi właśnie lub już weszły najnowsze poprawki do **unijnych przepisów** dotyczących warunków pracy i uczciwej konkurencji w europejskim transporcie drogowym. **Zasady wynagradzania międzynarodowych kierowców pozostają skomplikowane** (Infobox 2). Zależą one od prawodawstwa europejskiego, krajowych przepisów dotyczących wynagradzania kierowców i ulegają ciągłym zmianom również ze względu na orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.

Prace badawcze w ramach projektu TransFair wykazały, że **struktura wynagrodzeń kierowców w UE-13 jest dość podobna**. Składa się głównie z dość niskiej płacy minimalnej, która jest uzupełniana dietami, kilometrówką i premiami. **Kierowcy na trasach międzynarodowych często nie są prawidłowo opłacani**. Nieprawidłowości polegają na niedopłacie wynikającej z błędnego określenia miejsca umowy o pracę kierowców, nieprzestrzeganiu zasad delegowania, naliczaniu diet dziennych na podstawie przejechanych kilometrów zamiast stawki godzinowej. Dodatkowo stwierdzono nieprawidłowości w kwotach potrąceń z wynagrodzenia. Kontrola i ocena prawidłowości płatności w transporcie drogowym jest wyzwaniem zarówno dla władz, jak i kierowców.

Aby ocenić możliwość zastosowania zasad delegowania lub przepisów pracowniczych i socjalnych kraju przyjmującego oraz dowiedzieć się o odpowiedzialności (ekonomicznej) pracodawcy z tytułu praw pracowniczych konieczne jest **śledzenie całego łańcucha transportowego**: Gdzie powstało zlecenie transportowe? Gdzie były realizowane usługi transportowe? Kim są uczestnicy korporacyjni łańcucha transportowego?

Z jednej strony **tachograf i karta kierowcy** (Infobox 3) są ważnym narzędziem do rejestrowania czasu pracy, czasu prowadzenia pojazdu i czasu odpoczynku oraz określania, gdzie kierowcy spędzali czas pracy. Z drugiej strony, w celu wyjaśnienia odpowiedzialności w ustaleniach dotyczących delegowania, **CMR** (*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*) zawiera przydatne informacje, takie jak: nadawca i odbiorca usługi transportowej, przewoźnik frachtowy i wszyscy kolejni przewoźnicy frachtowi. Cyfrowy CMR i tachograf byłyby jeszcze bardziej odporne na manipulacje niż ich analogowe lub papierowe odpowiedniki.

INFOBOX 2: DELEGOWANIE KIEROWCÓW – NIEJEDNOZNACZNE ZASADY

Dyrektywa o delegowaniu kierowców określa, kiedy kierowcy na trasach międzynarodowych podlegają przepisom mającym zastosowanie do pracowników delegowanych, tj. kiedy mają prawo do minimalnych stawek płacy krajów przyjmujących i podstawowych warunków zatrudnienia (takich jak urlop, maksymalny czas pracy, ochrona pracownika). **Eksperti dwuznacznie oceniają tę nową dyrektywę**: pozytywnym elementem jest fakt wyraźnego stwierdzenia, że przepisy o delegowaniu odnoszą się do kabotażu i nie odnoszą się do tranzytu i operacji dwustronnych. Negatywnym elementem jest utrzymanie **wielu wyjątków od stosowania przepisów o delegowaniu** w operacjach transgranicznych.

Ponadto Europejski Trybunał Sprawiedliwości w sprawie van den Bosch przeciwko FNV określił, że zasady delegowania mają zastosowanie tylko do transportu drogowego w przypadku, gdy istnieje „**wystarczający związek**” między czynnościami zawodowymi kierowcy a terytorium, na którym wykonuje on te czynności.

W związku z tym interpretacja i egzekwowanie będą zależały od **wdrożenia i skodyfikowania dyrektywy** oraz orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości do ustawodawstwa danego kraju.

INFOBOX 3: WIELOJĘZYCZNE INFORMACJE DLA KIEROWCÓW W MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZACH: KORZYSTAJCIE ZE SWOICH TACHOGRAFÓW!

Are you a truck driver in Europe?

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



TransFair stworzył **wielojęzyczne ulotki** dla kierowców w międzynarodowym transporcie w celu przekazania im informacji na temat ich podstawowych praw i w jaki sposób można je wyegzekwować.

Belgijski związek zawodowy BTB-ABVV opublikował broszurę w 10 językach wspierającą kierowców przy korzystaniu z tachografów w celu dokumentowania ich pracy, dostępności i czasu jazdy.

Tachograf jest kluczowym narzędziem pozwalającym na potwierdzenie rzeczywistego czasu pracy kierowców. Kierowcy powinni traktować tachograf jako przydatne archiwum dokumentacji ich czasu pracy i powinni zostać przeszkoleni w zakresie odczytywania danych z tachografu.

Tachograf jest również kluczowym instrumentem dla organów kontroli do sprawdzania przestrzegania przez przewoźników przepisów w zakresie czasu odpoczynku, prowadzenia pojazdu i rzeczywistego czasu pracy oraz prawidłowych wynagrodzeń.



INSPEKCJA PRACY W TRANSGRANICZNYM TRANSPORCIE DROGOWYM – WYZWANIA I DOBRE PRAKTYKI

Kompleksowe przepisy w połączeniu ze złożonymi, transgranicznymi modelami biznesowymi w europejskim transporcie drogowym stanowią wyzwanie dla organów kontroli w zakresie monitorowania przestrzegania przepisów przez przewoźników oraz identyfikowania naruszeń.

Kluczowym wyzwaniem jest **stosowanie i interpretacja sprzecznych norm prawnych związanych z wynagradzaniem kierowców**. Potrzebne są jasne interpretacje obowiązujących przepisów, aby uniknąć konfliktów i potencjalnych sądowych zaskarżeń decyzji administracyjnych wydawanych przez inspektorów. Europejski Urząd ds. Pracy (ELA) opracował **szczegółowe i wytyczne dla inspektoratów egzekwujących zgodność z przepisami prawa unijnego**. W 2022 roku sektor transportu drogowego jest w centrum uwagi, ponieważ wprowadzono szereg nowych zasad wynikających

z pakietu mobilności I oraz kilka nowych narzędzi służących poprawie egzekwowania i kontroli.

Kolejnym wyzwaniem w zakresie skutecznego monitorowania przestrzegania przepisów jest fakt, że w różnych państwach członkowskich UE funkcjonują różne **organy** (inspekcja pracy, policja finansowa/celna, policja drogową działająca w imieniu ministerstw transportu), **które są właściwe do kontrolowania różnych, choć powiązanych ze sobą kwestii** (wynagrodzenia, ubezpieczenia społeczne, czas odpoczynku i jazdy, bezpieczeństwo ruchu drogowego, inspekcje pojazdów, dostęp do rynku). Skuteczność kontroli poprawić mogą **wyspecjalizowane jednostki i szkolenia tematyczne**, a także **stała współpraca transgraniczna** (Infobox 4) lub **międzyinstytucjonalna** (Infobox 5).

INFOBOX 4: WSPÓLNE I ZHARMONIZOWANE KONTROLE TRANSGRANICZNE W SEKTORZE TRANSPORTU

ELA oferuje wsparcie przy **organizacji wspólnych kontroli transgranicznych** oraz przy harmonizacji takich kontroli. Można skorzystać z pomocy ELA w zakresie **wsparcia koncepcyjnego, logistycznego i technicznego** oraz z **doradztwa prawnego**, a także z usług **tłumaczenia pisemnego i ustnego**.

Korzyści z takich wspólnych działań są wielorakie: krajowe inspektoraty łączą uprawnienia dochodzeniowe, wiedzę fachową i zasoby, wymieniają się praktykami inspekcyjnymi oraz porównują zachowania i dowody w zakresie kontroli zgodności z przepisami prawa. Przeszkody takich wspólnych działań wynikają z niewystarczających zasobów, dużego wysiłku przy koordynacji, w tym związanych z konieczności przezwycięzania barier językowych, z braku informacji o kompetencjach, punktach kontaktowych i wiedzy fachowej na temat aspektów transgranicznych.

RoadPol, Europejska Sieć Policji Drogowej i ELA rozpoczynają wspólne działania kontrolne, skupiające się na prawach pracowników i na bezpieczeństwie drogowym. Wspólne kontrole drogowe będą **realizowane wspólnie przez funkcjonariuszy różnych organów kontroli**, funkcjonariuszy policji drogowej, służb celnych, inspektorów transportu drogowego, inspektorów pracy i ubezpieczeń społecznych oraz urzędników ELA. Takie działania mają kluczowe znaczenie dla konsolidacji relacji i współpracy na szczeblu unijnym i krajowym między różnymi organami i zainteresowanymi stronami, w celu wymiany informacji i dobrych praktyk dotyczących nowych przepisów dotyczących transportu drogowego i metod kontroli.

INFOBOX 5: WSPÓŁPRACA MIĘDZYINSTYTUCJONALNA MIĘDZY ZWIĄZKAMI ZAWODOWYMI A ORGANAMI KONTROLI W SŁOWENII

Słoweńska inspekcja pracy uruchomiła w 2017 r. projekt pod nazwą „Eliminacja konfliktów w miejscu pracy”. Pracownicy, którzy nie otrzymali odpowiedniego wynagrodzenia, w tym za pracę za granicą, mogą zwrócić się do zespołu zadaniowego jednostki projektowej i złożyć wnioski o mediację w zaistniałym sporze. Taka mediacja jest bezpłatna i jest szybkim sposobem na rozwiązanie spornych kwestii. Osiągnięte porozumienie, po uzyskaniu akceptacji przez grupę zadaniową, stanowi tytuł wykonawczy, który pracownik może wykorzystać w sądzie.

Grupa zadaniowa współpracuje ze wszystkimi związkami zawodowymi, w tym ze słoweńskim związkiem transportowym NSDS (*Neodvisni Sindikat Delavcev Slovenije*) i związkiem zawodowym ZSSS (*Zveza svobodnih sindikatov Slovenije*). Grupa zadaniowa, wspólnie ze związkami zawodowymi zajmuje się sprawami pracowników

transportu, którzy nie otrzymali należytego wynagrodzenia. Grupa zadaniowa jest tymczasową jednostką projektową słoweńskiej inspekcji pracy, a projekt ma ograniczony czas trwania. Takie proste i skuteczne egzekwowanie uprawnień pracowniczych okazało się dobrą praktyką i zasługuje na długofalowe i trwałe wdrożenie

Związki zawodowe NSDS i ZSSS zacieśniły współpracę z organami kontrolnymi również poprzez **szereg skoordynowanych akcji drogowych z udziałem krajowego organu skarbowego i organu ds. ruchu drogowego**. Celem tych akcji było informowanie kierowców o przysługujących im prawach i możliwościach ich egzekwowania poprzez dystrybucję ulotek o uprawnieniach i działaniach związku NSDS, uświadamianie, jakie zachowania stanowią naruszenie przepisów prawa oraz instruowanie o prawidłowym użytkowaniu tachografu.

INFOBOX 6: WIELOJĘZYZYCNIE ULOTKI I KWESTIONARIUSZE DLA KIEROWCÓW CIĘŻARÓWEK

Belgijska Inspekcja Pracy **przygotowała wielojęzyczne ulotki dla kierowców na temat nowych zasad wynikających z przyjęcia pakietu mobilności I**. Ulotka ta zawiera informacje o płacy minimalnej, o obowiązywaniu przepisów o delegowaniu, prawie do powrotu do domu, określa, jak kierowca może się zorientować, czy pracuje dla firmy-przykrywki, do jakich belgijskich instytucji kierowcy mogą zwrócić się o wsparcie oraz na jakich stronach internetowych znaleźć można wyczerpujące informacje.

Norweska inspekcja pracy korzysta ze szczegółowych, ale prostych **kwestionariuszy dla kierowców dostępnych w 15 językach**. Urząd przedstawia, że jest odpowiedzialny za zapewnienie bezpiecznego środowiska pracy kierowców. W preambule kwestionariusza podana jest informacja, że kierowcy realizujący przewóz w ramach kabotażu lub transportu kombinowanego w Norwegii mają prawo do norweskich wynagrodzeń i warunków pracy. Dlatego wszelkie informacje ze strony kierowców mogą pomóc w ustaleniu przysługujących im uprawnień.

Ponadto inspektoraty z **różną intensywnością** wykorzystują cyfrowe urządzenia kontrolne oraz elektroniczne narzędzia do udostępniania, rejestracji i kontroli danych w celu monitorowania przestrzegania przepisów przez przewoźników. Na przykład **system wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) znacznie poprawił komunikację między inspektoratami różnych krajów**. System ten został obecnie dostosowany do kwestii **związanych z transportem**. Wydaje się, że **narzędzia dotyczące transportu**, takie jak europejski rejestr przewoźników drogowych i system oceny ryzyka, w dalszym ciągu cechują się **zbyt niskim wykorzystaniem**. Z perspektywy egzekwowania przepisów drogowych **dane z tachografów** mogą pomóc w egzekwowaniu prawidłowego wdrażania przepisów prawa pracy. Jednak inspekcje pracy często nie specjalizują się w takich sektorach jak transport drogowy z jego skomplikowanym gąszczem przepisów lub nie są odpowiedzialne za specyficzne rodzaje kontroli, takie jak odczyt tachografu czy zatrzymanie pojazdu na drodze.

Podczas kontroli inspektorzy muszą uporać się z **barierami językowymi**, zarówno jeśli chodzi o kontrolę dokumentów pojazdu, transportu i listy płac, jak i komunikację z kierowcami. Często kierowcy nie mają pełnych informacji o swoich uprawnieniach, cechuje ich brak zaufania do organów ścigania oraz niechęć do współpracy i udzielania informacji. Bezpośrednia komunikacja z kierowcami jest kluczem do uzyskania informacji o naruszeniach ze strony przedsiębiorstwa i zapewnienia ochrony kierowców. Jednocześnie kierowcy są w trudnej sytuacji i obawiają się nałożenia na nich kar. Dlatego konieczne jest poważne potraktowanie trudnej sytuacji kierowców, zwłaszcza pochodzących z krajów trzecich. Kierowcy powinni zdać sobie sprawę z korzyści płynących ze współpracy z inspekcją pracy (Infobox 6).

PRODUKTY PROJEKTU TRANSFAIR

BTB-ABVV (2022): URENOBOKJE | 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): TransFair Training material: Six tools to organise truck drivers in Europe. [EN DE SI CZ PL](#)

TransFair Leaflets for drivers on international journeys between Germany and Poland. [DE PL UKR RU](#)

TransFair Leaflets for drivers on international journeys between Austria and Slovenia. [DE SI BHS EN](#)

TransFair Leaflets for drivers on international journeys between Czechia and Belgium, Austria or Belgium. [EN CZ RU](#)

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

KONSORCJUM TRANSFAIR

W skład konsorcjum TransFair wchodziły instytuty badawcze FORBA (AT, koordynator) i KU Leuven / HIVA (BE), organizacja non-profit MKC (CZ), związki zawodowe ÖGB-vida (AT), BTB-ABVV (BE), NSZZ „Solidarność” (PL), NSDS i ZSSS (SI), OSD (CZ), catus (SRB), ETF, instytucje ochrony praw pracowniczych AK Wien (AT) i Faire Mobilität (GER) oraz państwowe inspekcje pracy (BE, TAK).

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](#)

Droga do przejrzystego i sprawiedliwego wynagradzania oraz poprawy warunków pracy w sektorze transportowym | GA Nr. VS 2019/0401 | Projekt TransFair finansowany jest przez Komisję Europejską w ramach programu EaSI. Wyrażone tu opinie są poglądami jedynie ich autorów. Komisja Europejska nie ponosi odpowiedzialności za wykorzystanie zawartych tu informacji | <https://transfair-project.eu/>

Biuletyn TransFair
Droga do przejrzystego i sprawiedliwego wynagradzania
oraz poprawy warunków pracy w sektorze transportowym

Czerwiec 2022



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