

Onderwerp	Hoe is het nu geregeld?	Hoe wordt het?	Observatie TLN
Rij- en rusttijden Internationale chauffeurs en wekelijkse rust.	Verbod op normale wekelijkse rust in de cabine. Verkorte rust mag wel. Er mag hooguit eens in de 2 weken een verkorte wekelijkse rust (korter dan 45 uur, minimaal 24 uur) worden genoten.	Verbod normale rust in de cabine blijft. Chauffeur moet eens in de 4 weken in de gelegenheid worden gesteld rust thuis te genieten. Chauffeur mag in het buitenland twee verkorte rusten achter elkaar genieten. De bekortingen moeten binnen 3 weken gecompenseerd worden door deze toe te voegen (vooraf) aan een normale wekelijkse rust.	Positief, iets meer ruimte qua planning. Rust voor internationale chauffeurs en return home wettelijk verankerd. Teleurgesteld dat er geen uitzondering komt (eens in de 4 weken) voor de rust op een beveiligde parking met goede voorzieningen. Bezorgd over de handhaafbaarheid van de return home.
Cabotage	Maximaal drie ritten in maximaal 7 dagen.	Huidig regime van drie ritten in 7 dagen blijft behouden, maar er wordt een cooling off periode van 4 dagen aan toegevoegd.	Teleurgesteld in lange cooling off. Aan oplossen interpretatieverschillen tussen lidstaten lijkt niets gedaan. Cooling off is goed om systematische cabotage te voorkomen, maar 4 dagen is veel te lang. Dupeert met name het MKB, dat er qua aantallen voertuigen niet omheen kan organiseren, en vervoerders in grensstreek die veel korte ritten caboteren in Duitsland.
Detachering Gelijke beloning voor chauffeurs. In een buitenland waar een chauffeur rijdt, doet hij dat voor hetzelfde loon als chauffeurs van het thuisland.	Niet bestaand, per lidstaat regelgeving voor verloning.	Detachering is vanaf dag 1 van toepassing op cabotage. Uitzonderd van detachering zijn bilateraal vervoer en transit vervoer. Voor derdelandenvervoer (dlv) geldt dat er binnen een bilaterale rit één dlv rit heen en één dlv rit terug mag worden gedaan. Alle ritten boven dat aantal vallen wel onder detachering.	Goed dat op cabotage detachering direct van toepassing is. Op papier werkt regeling, in praktijk waarschijnlijk nauwelijks handhaafbaar. Controle op dlv lijkt ondoenlijk.

Onderwerp	Hoe is het nu geregeld?	Hoe wordt het?	Observatie TLN
Terugkeer voertuig	Niet bestaand.	Elke 8 weken moet voertuig terug naar standplaats in lidstaat van vestiging.	Maatregel heeft geringe invloed op Nederlandse bedrijven met Nederlandse kentekens. Veel Nederlandse voertuigen gaan in de EU al na 8 weken naar huis. Impact is wel groot voor bedrijven uit Midden-Europa. Lege ritten zullen fors toenemen.
(Smart)Tachograaf	De smart tacho wordt alleen gebruikt voor handhaving rij- en rusttijden en is dit jaar verplicht geworden voor nieuwe voertuigen. Deze heeft extra functies als GNNS (legt positie voertuig vast bij begin en einde werkdag en elke 3 uur rijtijd) en DSRC (maakt het mogelijk op korte afstand bepaalde gegevens uit de tacho te lezen voor handhavers).	Smart tacho moet ook worden ingezet als handhavingstool voor detachering en cabotage. Daarom moet het ook grensovergangen gaan registreren en de posities van het voertuig wanneer er geladen en/of gelost wordt. De SM2 wordt naar verwachting ingevoerd in het voorjaar van 2023. Er komt een retrofitverplichting vanaf 2024 voor het internationaal vervoer. Vanaf 2025 wordt dit ook verplicht voor voertuigen die beschikken over de huidige smart tacho.	Zet de invoering van de nieuwe types tachograaf niet te kort in, houd rekening met afschrijvingstermijn voertuigen, ideale deadline is 2026. En vanzelfsprekend moet het ook allemaal technisch haalbaar zijn.
Gecombineerd vervoer	Voor- en natransport van gecombineerd vervoer maakt onderdeel uit van internationaal transport en kan ongelimiteerd uitgevoerd worden. Cabotageregels niet van toepassing. Lidstaten passen regeling niet overal hetzelfde toe.	Voor- en natransport in dezelfde lidstaat valt onder cabotageregime, maar lidstaten mogen hier nationaal van afwijken. Periode waarin deze transporten mogen plaatsvinden mogen lidstaten verkorten of verlengen.	Goed dat voor- en natransporten onder cabotageregime vallen. Immers, concurrentie met binnenlandse markt. Zorgpunt is dat lidstaten nationaal mogen afwijken, lappendeken zoals nu ligt weer op de loer. Creëert grote onzekerheid bij ondernemers.