

Nya regler för sociala rättigheter och sund konkurrens på vägarna – vad föreslår kommissionen och hur går förhandlingarna?

Under 2017 och 2018 har EU-kommissionen presenterat ett stort antal lagstiftnings- och policyförslag som tillsammans går under namnet "Europe on the Move" eller mobilitetspaketet. Bland förslagen finns bl.a. två förordningar och ett direktiv som ska styra mot en rättvis och konkurrenskraftig inre marknad för vägtransporter. Dessa lagförslag behandlas just nu av parlamentet och rådet, och det återstår att se hur de slutliga lagtexterna kommer att se ut. I den här fördjupningen av Europeisk utblick beskriver vi närmare vad kommissionen har föreslagit, och varför. Vi beskriver också kortfattat förhandlingsläget i rådet respektive parlamentet.

Kommissionens förslag

[Nr 1: "Förslag till förordning om ändring av förordning \(EG\) nr 1071/2009 och förordning \(EG\) nr 1072/2009 i syfte att anpassa dem till utvecklingar inom sektorn"](#)

Föreslagna ändringar av förordning 1071/2009/EG

Denna förordning innehåller bestämmelser om de villkor som företag måste uppfylla för att få bedriva yrkestrafik på väg.¹ När förordningen infördes angav kommissionen att "förverkligandet av en inre marknad för transporter på väg med rättvisa konkurrensvillkor kräver en enhetlig tillämpning av gemensamma bestämmelser för rätt att ... bedriva yrkesmässig trafik. Sådana gemensamma bestämmelser kommer att bidra till att höja nivån på yrkeskunnandet i vägtransportföretagen, rationalisera marknaden, förbättra kvaliteten på tjänster ... samt öka trafiksäkerheten. De kommer också göra det lättare för vägtransportföretagen att effektivt utnyttja sin etableringsrätt". Målet med förordningen angavs vara att modernisera de bestämmelser som reglerar rätten att bedriva yrkesmässig trafik så att reglerna kan tillämpas på ett mer enhetligt och effektivt sätt i medlemsstaterna.

Kommissionen har dock, vid utvärdering av förordningens funktion och tillämpning, sett att medlemsstaterna tolkar och tillämpar bestämmelserna på olika sätt, vilket snedvrider konkurrensvillkoren och skapar merarbete för företagen. Kvaliteten och omfattningen på medlemsstaternas tillsyn varierar också, och det finns brister i samarbetet mellan medlemsstaterna. Därför föreslår kommissionen ett antal förändringar och förtydliganden av reglerna i förordningen. De ändringsförslag som har rönt störst uppmärksamhet är de som rör s.k. brevlådeföretag, som förekommer inom vägtransportsektorn. Detta är företag som konstrueras med syftet att undgå lagkrav gällande t.ex. löner, skatter, moms och social trygghet, och på så sätt få kostnadsfördelar. Förfarandet är olagligt men undgår ofta upptäckt. Kommissionen vill minska risken för bildande av brevlådeföretag, och föreslår därför förtydliganden och skärpningar av de villkor som ska vara uppfyllda för att ett företag ska anses vara faktiskt och fast etablerat i en medlemsstat (vilket är ett krav för att få yrkestrafiktillstånd). Dessutom vill kommissionen förbättra samarbetet mellan medlemsstaterna när det gäller att bekämpa brevlådeföretag, och föreslår därför att en medlemsstat ska kunna kräva av en annan medlemsstat att inom 25 arbetsdagar få information om huruvida en vägtransportoperatör som är etablerad på dess territorium uppfyller etableringskravet. Om det är nödvändigt ska den senare

¹ I Sverige är det Transportstyrelsen som kontrollerar att villkoren i förordningen – och i den svenska yrkestrafiklagen och tillhörande yrkestrafikförordning – är uppfyllda, och som utfärdar yrkestrafiktillstånd.

medlemsstaten också, inom samma tidsfrist, genomföra inspektioner eller utredningar för att skaffa fram nödvändig information.

Kommissionen föreslår också följande förändringar av förordning 1071/2009/EG:

- Idag har medlemsstaterna möjlighet att själva bestämma om företag som endast använder lätta nyttofordon ska omfattas av förordningens regler eller inte. Eftersom mängden godstransporter med lätta fordon har ökat under senare år har vissa stater valt att tillämpa förordningen på dessa företag, medan andra stater inte gör det. Detta har lett till att samma fordon möter olika krav i olika länder. Kommissionen vill nu minska dessa skillnader genom att göra vissa bestämmelser obligatoriska även för företag som endast använder lätta nyttofordon. Det gäller kraven på att företaget ifråga ska vara "faktiskt och fast etablerat" i en medlemsstat samt ha tillräckliga ekonomiska resurser. Kravet om tillräckliga ekonomiska resurser blir dock mindre omfattande för dessa företag än för företag som även kör med tunga fordon. Förutom att ensa konkurrensvillkoren mellan medlemsstaterna menar kommissionen att denna ändring även "garanterar en miniminivå av professionalisering" hos de företag som enbart använder sig av lätta nyttofordon.
- Medlemsstaterna ska inte längre tillåtas att – som idag – införa ytterligare villkor för att få bedriva yrkestrafik, utöver de som anges i förordningen.
- Ett villkor för att få bedriva yrkestrafik är att företaget har ett gott anseende. Kommissionen vill att bedömningen av detta ska bli mer likvärdig mellan medlemsstaterna, och föreslår därför förtydliganden av hur bedömningen ska göras. Man föreslår också en utvidgning av den befintliga förteckningen över överträdelse som anses leda till att ett företag förlorar sitt goda anseende. Slutligen föreslås också att en trafikansvarig som av ansvarig myndighet bedömts ha förlorat sitt goda anseende inte kan få tillbaka detta förrän tidigast efter ett år.
- Nationella myndigheter har haft svårigheter att identifiera de handlingar som transportföretagen kan lämna in för att visa att de uppfyller kravet om tillräckliga ekonomiska resurser – särskilt i det fall det saknas en attesterad årsredovisning (t.ex. om företaget är nybildat). Kommissionen föreslår därför ett antal andra sätt på vilket företaget kan styrka sin ekonomiska kapacitet, t.ex. genom uppvisande av en bankgaranti.
- Om ett företag inte längre uppfyller kravet om tillräckliga ekonomiska resurser, så ska den nationella tillsynsmyndigheten ge företaget sex månader på sig att åtgärda detta. Idag räcker det att företaget inom denna tid visar att kravet återigen varaktigt kommer att vara uppfyllt, dvs att man någon gång i framtiden kommer att ha tillräckliga ekonomiska resurser. Kommissionen föreslår att detta ändras så att företaget inom tidsfristen måste visa att kravet faktiskt är uppfyllt igen.

Föreslagna ändringar av förordning 1072/2009/EG

I denna förordning anges de villkor som måste uppfyllas av företag som vill bedriva internationella godstransporter och/eller cabotagetransporter² på väg. Liksom förordning 1071/2009 syftar denna förordning till att skapa lämpliga konkurrensvillkor på marknaden för vägtransporter – och liksom för förordning 1072/2009 har kommissionen sett att sett att medlemsstaterna tolkar och tillämpar bestämmelserna på olika sätt, och att kvaliteten och omfattningen på medlemsstaternas tillsyn varierar. Vissa av förordningens krav har också visat sig svåra för ansvariga myndigheter att genomdriva i praktiken. Därför föreslår kommissionen följande förändringar och förtydliganden av reglerna i förordningen:

- Man förtydligar att en och samma cabotagetransport kan omfatta flera lastningspunkter och flera leveranspunkter. Idag har medlemsstaterna olika syn på detta.
- Idag får en åkare genomföra max tre cabotagetransporter inom sju dagar, omedelbart efter att ha genomfört en internationell leverans. Detta ändras till ett obegränsat antal cabotagetransporter under fem dagar. Detta ska göra det lättare för ansvariga myndigheter att genomdriva bestämmelsen, bl.a. eftersom de inte vid kontroller behöver ta reda på det exakta antalet cabotagetransporter som genomförts. Det blir också enklare för åkaren, eftersom hen inte behöver

² Cabotage är transport av passagerare eller gods inom ett lands gränser, utförd av ett företag som är registrerat utanför detta lands gränser.

kunna uppvisa bevis för varje enskild cabotagetransport som genomförts. Däremot ska åkaren kunna uppvisa information om den föregående internationella transporten, och det ska ske direkt vid vägkontrollen. Kommissionen menar också att ändringen kommer att medföra minskat antal tomtransporter.

- Idag har medlemsstaterna olika ambition när det gäller att kontrollera att cabotagebestämmelserna efterlevs. För att uppnå en gemensam miniminivå på tillsynen föreslår kommissionen att varje medlemsstat ska göra kontroller av minst 2 procent av cabotageverksamheten från och med den 1 januari 2020, och minst 3 procent från 1 januari 2022. Dessutom ska medlemsstaterna utföra minst tre *samordnade* vägkontroller per år.
- Slutligen föreslår kommissionen att befraktare och speditörer ska bli föremål för sanktioner om de medvetet upphandlar transporttjänster som medför överträdelse av cabotagebestämmelserna.

Nr 2: "Förslag till direktiv om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsynskrav och om fastställande av särskilda bestämmelser med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn"

Föreslagna ändringar av direktiv 2006/22/EG

Direktiv 2006/22/EG kallas allmänt för "kontrolldirektivet" och innehåller regler för genomförande av sociallagstiftningen på vägtransportområdet. I princip handlar det om hur kontroller och annan tillsyn ska gå till. För att underlätta och förbättra medlemsstaternas tillsynsarbete föreslår kommissionen följande ändringar av direktivet:

- Tillsynskraven i direktivet föreslås börja gälla även för kontroll av efterlevnaden av direktiv 2002/15/EG om förläggning av förarens arbetstider. Detta eftersom kommissionen sett att genomdrivandet av arbetstidsbestämmelserna är svagt från medlemsstaternas sida, och att det råder brist på enhetliga data om övervakning och kontroll på detta område.
- Samarbetet och informationsutbytet mellan medlemsstaterna, när det gäller tillsynsfrågor, ska öka och bli mer effektivt. Staterna ska, enligt förslaget, utbyta information om hur de tillämpar detta direktiv samt direktiv 2002/15/EG om förläggning av förarens arbetstider och förordning 561/2006/EG om kör- och vilotider. Om en medlemsstat begär information från en annan medlemsstat rörande företags överträdelse av kör- och vilotidsregler samt regler kring användning av färdskrivare – och vilka påföljder som har dömts ut pga överträdelse – så ska den tillfrågade medlemsstaten lämna svar inom 25 arbetsdagar. I brådskande eller enkla fall ska svar lämnas inom tre arbetsdagar.
- I det befintliga direktivet finns en bestämmelse om att varje medlemsstat ska ta fram ett s.k. riskvärderingssystem, för att se till att tillsynsverksamheten koncentreras till de företag som inte sköter sig. Vilket riskvärde ett företag får ska, enligt direktivet, styras av hur många regelöverträdelse företag har gjort, och hur allvarliga dessa varit. Företag med ett högt riskvärde ska kontrolleras oftare och mer ingående än företag med lägre riskvärde. Kommissionen föreslår nu att de (kommissionen) ska fastställa en formel för hur riskvärden ska räknas ut. Detta för att värderingen ska göras mer enhetligt bland alla medlemsstater. Kommissionen föreslår också att behöriga kontrollmyndigheter ska ha tillgång till det nationella riskvärderingssystemet för att kunna genomföra riktade vägkontroller, och att varje medlemsstat på begäran ska dela med sig av informationen i sitt riskvärderingssystem till andra medlemsstater, och detta ska göras inom en bestämd tid (25 respektive 3 arbetsdagar, beroende på hur brådskande och komplex begäran är). I tidigare utvärderingar har kommissionen sett att data i riskvärderingssystemen inte används i den utsträckning som vore önskvärdt för att styra tillsynen till de företag som inte sköter sig.
- Kommissionen föreslår också att de (kommissionen) ska fastställa en gemensam metod för registrering och kontroll av perioder av "annat arbete" än körning när en förare har lämnat fordonet och därför inte kan lämna de nödvändiga uppgifterna i färdskrivaren. Här har praxis skiljt sig åt mellan olika medlemsstater.

Förslag till nya bestämmelser om utstationering av förare inom vägtransportsektorn

Med "utstationering" menas att en arbetstagare skickas till ett annat land av sin arbetsgivare för att arbeta där under en begränsad tid. Arbetsgivaren ska tillhandahålla tjänster över gränserna och det ska finnas en mottagare av tjänsterna i det andra landet. EU:s regler för utstationering av arbetstagare finns i direktiv 96/71/EG ("utstationeringsdirektivet") och i dess tillämpningsdirektiv, 2014/67/EU. Enligt reglerna ska utstationerade arbetstagare åtnjuta samma sociala rättigheter som inhemska arbetstagare, vad gäller t.ex. lön, arbetsmiljö, arbetstider och semester. Reglerna om utstationering ska stärka utstationerade arbetstagares rättigheter samt underlätta för människor att arbeta i andra länder och för företag att erbjuda sina tjänster över gränserna. Reglerna syftar också till att bekämpa social dumpning, på så sätt att företag inte ska kunna utnyttja skillnader i arbets- och anställningsvillkor för att vinna konkurrensfördelar.

Kommissionen har tidigare (i mars 2016) meddelat att den har för avsikt att förtydliga utstationeringsreglerna specifikt för vägtransportsektorn. Detta eftersom "arbetet inom internationella vägtransporter präglas av stor rörlighet", och det befintliga utstationeringsdirektivet därför är svårt att tillämpa på denna sektor. Man har också sett att medlemsstater tolkar utstationeringsreglerna på olika sätt för vägtransportsektorn, vilket skapar konkurrensmässiga snedvridningar och stora administrativa bördor för vägtransportföretagen. Förtydligandena ska göras i form av sektorsspecifik lagstiftning, inte genom ändringar i det befintliga utstationeringsdirektivet. Ett förslag till sådan sektorsspecifik lagstiftning presenteras i det nu aktuella direktivförslaget. Kommissionen föreslår följande bestämmelser:

- All cabotagetransport ska räknas som utstationering, och därmed ske i enlighet med de regler om löner etc. som gäller i det land där transporten utförs. Även när det gäller internationella transporter (från medlemsstat A till medlemsstat B), blir utstationeringsreglerna tillämpliga från dag 1 i den främmande medlemsstaten. Kommissionen föreslår dock en tidsgräns på tre dagar (dvs tre dagars vistelse i den främmande medlemsstaten, under en kalendermånad) innan arbetsgivaren behöver börja följa medlemsstatens regler för minimilön och semester. Och omvänt, om föraren tillbringar högst tre dagar i den främmande staten får denna stat inte ställa krav på att arbetsgivaren ska tillämpa statens löne- och semesterregler.
- I kommissionens förslag anges också vilka krav som en medlemsstat får ställa på det utstationerande företaget, och på utstationerade förare, för att kontrollera regelefterlevnaden. Medlemsstaten får kräva:
 - Att företaget ska skicka en elektronisk s.k. utstationeringsdeklaration till behörig nationell myndighet innan utstationeringsperioden börjar. Deklarationen ska bl.a. innehålla information om antalet utstationerade förare och deras personuppgifter, utstationeringsperiodens längd och fordonens registreringsnummer.
 - Att föraren, vid en vägkontroll, ska kunna uppvisa kopior på utstationeringsdeklarationen, sitt anställningsavtal och lönebesked för de senaste två månaderna. Föraren ska också kunna uppvisa färdskrivardata och ett bevis på att transporten äger rum i den aktuella medlemsstaten (t.ex. en fraktsedel).
 - Att företaget efter utstationeringsperioden ska överlämna kopior på utstationeringsdeklaration, färdskrivardata, lönebesked för föraren samt fraktsedel eller motsvarande, på begäran av myndigheterna i medlemsstaten.

Medlemsstaten får inte ställa några ytterligare krav utöver detta.

Nr 3: "Förslag till förordning om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minska dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare"

Föreslagna ändringar av förordning 561/2006/EG

Denna förordning innehåller bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg. Utvärderingar har enligt kommissionen visat att förordningen "endast varit delvis effektiv när det gäller att förbättra arbetsvillkoren för förare och säkerställa rättvis konkurrens mellan operatörer". Vissa bestämmelser har visat sig svåra att tillämpa i praktiken, och andra är otydligt uttryckta, vilket har resulterat i att tolkning och implementering av reglerna skiljer sig åt mellan medlemsstaterna. I många fall är reglerna också onödigt oflexibla, vilket leder till "ihållande överträdelser" från företagets sida. Slutligen brister samarbetet mellan medlemsstaterna när det gäller gränsöverskridande kontroller av regelefterlevnaden. För att komma till rätta med dessa brister föreslår kommissionen ett antal ändringar av förordningen.

De ändringar som har rönt störst uppmärksamhet är de som rör förarens veckovila. Kommissionen föreslår omfattande ändringar av bestämmelserna om veckovila, för att förtydliga och anpassa kraven till sektorns behov och till nuvarande praxis vid planeringen av transportscheman. Målet är att förbättra förarnas förhållanden vid vila och att underlätta kontroll av regelefterlevnaden, särskilt när det gäller att den kompensation som föraren har rätt till vid s.k. reducerad veckovila verkligen tas ut. Beräkningsintervallet för veckovilor ändras från två till fyra veckor, för att ge förare möjlighet att organisera sin veckovila på ett mer flexibelt sätt. Kommissionen föreslår också att kompensation för reducerad veckovila måste tas ut i anknytning till en normal veckovila. Detta ska underlätta tillsyn, och ge förarna möjlighet att få en ackumulerad veckovila. Vidare ska normala veckovilor (dvs minst 45 timmar) inte få tas i fordonet, och arbetsgivaren måste erbjuda föraren lämplig inkvartering med ordentliga sov- och hygienmöjligheter och hygieninrättningar (om föraren inte har möjlighet att ta sin veckovila på en privat plats som hen själv har valt). Det ska vara tillåtet att skjuta upp sin dygns- eller veckovila för att nå fram till en lämplig inkvartering, där det finns ordentliga sov- och hygienmöjligheter (detta får dock inte leda till att tillåten körtid överskrids, eller att vilan förkortas). Kommissionen föreslår också att transportföretag ska vara skyldiga att organisera förarnas arbete så att de kan ta sin veckovila i hemmet minst en gång under en treveckorsperiod. Slutligen föreslås att förare ska få ta reducerad veckovila ombord på färja eller tåg, vilket inte är tillåtet idag (men ändå sker).

Kommissionen föreslår också följande förändringar:

- Förordningens bestämmelser ska inte gälla för icke-kommersiella transporter, oavsett fordonets storlek. Kommissionen föreslår också att "icke-kommersiell transport" definieras som all vägtransport, utom transport för annans eller egen räkning, för vilken ingen ersättning mottas och som inte genererar någon inkomst.
- Skyldigheten förtydligas för förare att registrera all tid som läggs på annat arbete än körning samt tid som föraren är tillgänglig (för arbete). Full registrering av alla förarens aktiviteter, inte enbart körning som ju registreras automatiskt av färdskrivaren, är enligt kommissionen viktigt för att effektivt övervaka en förarens arbetsmönster som ibland kan leda till allvarlig trötthet och skapa trafiksäkerhetsrisker.
- En förare ska få ta sin lagstadgade rast i fordonet, om det finns en annan förare som kör fordonet under rasttiden. Detta är praxis redan idag, men förtydligas nu i förordningstexten.
- Villkoren skärps för när medlemsstaterna får utfärda tillfälliga undantag från (vissa av) direktivets regler. Liksom tidigare ska sådana undantag endast få utfärdas i brådskande fall, men nu anges dessutom att omständigheterna måste vara "exceptionella" och undantaget ska vara "vederbörligen motiverat".
- Redan idag gäller att medlemsstaternas sanktioner för överträdelser av kör- och vilotidsregler ska vara proportionella. Nu föreslås en hänvisning till kontrolldirektivet (2206/22/EG), där

allvarlighetsgraden för olika typer av överträdelse anges. Dessutom föreslås att alla ändringar av de nationella sanktionssystemen utan dröjsmål ska anmälas till kommissionen.

- Kraven på samarbete och informationsutbyte mellan medlemsstaterna, och mellan staterna och kommissionen, skärps. Syftet med detta är att öka konsekvens och ändamålsenlighet i genomförandet av förordningen, och i den gränsöverskridande kontrollen av efterlevnaden.
- Om reglerna i förordningen behöver förtydligas, så ska kommissionen göra det genom att anta genomförandeakter, inte bara genom att fatta beslut om rekommenderade tillämpningar (vilket man gör idag).

Föreslagna ändringar av förordning 165/2014/EU

Denna förordning innehåller bestämmelser om konstruktion, installation, användning och provning av färdskrivare. Kommissionen föreslår följande ändring:

- Förare måste ange i färdskrivaren när de passerar en nationsgräns (längre fram kommer detta att kunna ske automatiskt via GPS). Detta krav kommer enligt kommissionen göra det lättare att kontrollera efterlevnaden av sociallagstiftningen på vägtransportområdet.

Rådets behandling av förslagen

Förhandlingar om alla tre lagförslagen har pågått i rådet sedan juni förra året. Man har kommit en bit på väg, men under transportrådets möte den 7 juni i år konstaterade ordföranden att det finns ett antal känsliga frågor där medlemsländerna fortfarande inte är överens. Det rör bl.a. cabotageregler, organiseringen av veckovilor och var dessa vilor ska tas, hur ofta förare ska få återvända hem, efterinstallation av smarta färdskrivare i fordon, samt hur och när utstationeringsreglerna ska tillämpas och hur de ska kontrolleras. Det bulgariska ordförandeskapet har tagit fram en [lägesrapport](#) som bl.a. beskriver meningsskiljaktigheterna närmare (se s 8–11). Den stora skiljelinjen går, något generaliserat, mellan östliga respektive västliga medlemsländer (eller mellan fattigare respektive rikare länder, om man så vill) när det gäller regler för utstationering och cabotage. De östliga länderna vill i de flesta fall betona den fria rörligheten för arbetskraften, medan de västliga länderna vill skydda sina egna transportmarknader och förhindra social dumping.

Parlamentets behandling av förslagen

Parlamentets transportutskott tog beslut om de tre lagförslagen den 4 juni i år. Alla förslagen godkändes, men utskottet föreslog en del ändringar. Ärendet går nu vidare till omröstning i plenum i början av juli. Förhandlingar med rådet kan sedan börja, så snart rådet antagit sin egen förhandlingsposition.

Utskottet föreslog följande ändringar av kommissionens ursprungliga förslag:

- Man röstade för att *inte* låta internationella transporter omfattas av utstationeringsreglerna.
- Enligt kommissionens förslag ska en förare få genomföra ett obegränsat antal cabotagetransporter under fem dagar (efter en internationell leverans). Utskottet vill istället att cabotagetransporter ska få genomföras under en sjudagarsperiod, men att själva transportaktiviteterna begränsas till sammanlagt 48 timmar "för att förhindra att dessa [dvs cabotagetransporterna] utförs på en systematisk basis som snedvrider nationella marknader". Nya cabotagetransporter ska inte heller tillåtas i samma medlemsstat innan 72 timmar har passerat sedan lastbilens återkomst till sin hemmedlemsstat.
- Utskottet tycker också att förare ska få ta sin veckovila i lastbilen, under förutsättning att denna är uppställd på en särskild uppställningsplats som är säker samt har ett tillräckligt serviceutbud. Utskottet har formulerat en lista med detaljerade krav på serviceutrustning och säkerhetsanordningar som sådana uppställningsplatser måste ha (t.ex. matlagnings- och sanitetsmöjligheter samt wifi).
- Utskottet anser också att när en förare tar sin dygnsvila ombord på ett tåg eller en färja måste hen ha tillgång till en liggvagn, sovhytt eller brits. Om veckovilan tas på ett tåg eller en färja ska föraren ha tillgång till en sovhytt.

Vad händer nu?

Parlamentet kommer inom kort att ta ställning till kommissionens förslag, inklusive transportutskottets ändringar av desamma, och är därefter redo för förhandlingar med rådet. Motsättningarna inom rådet är dock betydande på flera punkter, och det kan dröja innan rådet har kommit överens om en gemensam förhandlingsposition. När man lyckats enas om en sådan position inleds dock trepartssamtal ("trilog") mellan förhandlingsdelegationer från rådet, parlamentet och kommissionen, för att mejsla fram de slutgiltiga lagtexterna. Efter formellt godkännande av hela rådet respektive parlamentet, kan de nya reglerna publiceras i EU:s officiella tidning, och därefter träda i kraft.