



Infrastrukturdepartementet  
Sekretariatet för EU och internationella frågor

## Rådets möte (transport, telekommunikationer, energi) 2-3 juni 2022

Kommenterad dagordning

### Sammanträde 2 juni

1. Godkännande av dagordningen
2. A-punkter

### Transport

#### Lagstiftningsöverläggningar

3. Förordning om säkerställande av lika villkor för hållbart flyg (ReFuelEU Aviation)

**Vilken typ av behandling förväntas:** Beslut om allmän inriktning.

**Ansvarigt statsråd:** Tomas Eneroth

**Förslagets innehåll:** Förslaget omfattar bestämmelser vars syfte är att på ett konkurrensneutralt sätt öka användningen och tillgången på hållbara bränslen inom luftfarten.

Det föreliggande förslaget omfattar alla flyg som avgår från en flygplats inom EU som har fler än en miljon passagerare eller mer än 100 000 ton

frakt per år och ställer krav på leverantörer av flygbränsle, flygbolag och flygplatser.

För leverantörer av flygbränsle ställs krav på att gradvis öka inblandningen av hållbara flygbränslen i fossilt jetbränsle från och med den 1 januari 2025 då den föreslagna miniminivån är 2 volymprocent hållbara flygbränslen. Miniminivån höjs sedan successivt vart femte år fram till 2050 då den föreslås ligga på 63 volymprocent.

Hållbara flygbränslen avser biobränslen och syntetiska flygbränslen som uppfyller hållbarhetskrav och växthusgaskrav enligt förnybartdirektivet, dock ej biobränslen baserade på livsmedels- och fodergrödor.

För att undvika ekonomitankning ställs också krav på att alla flygbolag som trafikerar flygplatser inom EU tankar en viss mängd bränsle innan start. Bränsleleverantörer som inte uppfyller krav på inblandning av hållbara flygbränslen får betala en sanktionsavgift. Intäkter tillfaller MS och ska användas i projekt för utsläppsminskning i luftfarten.

**Förslag till svensk ståndpunkt:** Regeringen bedömer att Sverige kan godkänna allmän inriktning.

Regeringen avser fortsatt verka för ett regelverk med hög klimatnytta som på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till uppsatta klimatmål och är så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer. För att höja ambitionsnivån anser regeringen att kvotkurvan för inblandning av hållbara flygbränslen bör skärpas, alternativt att de medlemsstater som vill bör kunna gå före. Det är välkommet att medlemsstater föreslås kunna gå före. Regeringen avser fortsatt verka för att alla bränslen som bedöms hållbara enligt kriterier i direktivet om förnybar energi (EU 2018/2001) kan användas för att uppfylla EU-kraven på inblandning, men anser det acceptabelt att flygbränslen som baseras på livsmedels- och fodergrödor inte betraktas som hållbara i detta regelverk. Det är välkommet att intäkter från sanktionsavgifter föreslås tillfalla medlemsstaterna.

**Datum för tidigare behandling i riksdagen:** Överläggning i trafikutskottet den 2 december 2021.

**Fortsatt behandling av ärendet:** Europaparlamentet väntas anta ståndpunkt i sommar. Trepartsförhandlingar väntas hösten 2022 och våren 2023.

**Faktapromemoria:** 2020/21: FPM139

#### 4. Förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och upphävande av direktiv 2014/94/EU (AFIR)

**Vilken typ av behandling förväntas:** Beslut om allmän inriktning.

**Ansvarigt statsråd:** Tomas Eneroth

**Förslagets innehåll:** Förslaget till ny EU-förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel presenterades av kommissionen som en del av Fit for 55-paketet. Det övergripande syftet med förslaget är att det ska finnas en tillgänglig och användbar infrastruktur för alternativa drivmedel i hela EU. Ett särskilt fokus ligger på att underlätta och öka möjligheterna att använda elfordon i hela unionen.

Förslaget innehåller bl.a. bindande mål för medlemsstaterna att bygga ut laddinfrastruktur för lätta och tunga fordon, att bygga ut vätgasinfrastuktur för vägtransporter samt regler för hur denna infrastruktur ska fungera och olika betalningslösningar. Längs lågtrafikerade delar av TEN-T-vägnätet tillåts medlemsstaterna i vissa fall ha längre avstånd mellan laddningspooler och tankstationer för vätgas samt ställa lägre krav på kapaciteten hos dessa. Förslaget innehåller bl.a. också krav på hamnar att bygga ut laddinfrastruktur till fartyg för att möta den efterfrågan som FuelEU Maritime-förslaget kommer skapa.

**Förslag till svensk ståndpunkt:** Regeringen bedömer att Sverige kan godkänna allmän inriktning.

Regeringen avser fortsatt verka för flexiblare distanskrav när det gäller laddningsstationer för lätta och tunga fordon längs lågtrafikerade vägar. Regeringen är beredd att acceptera en kompromiss som ger förutsättningar för en ambitiös och kostnadseffektiv utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel.

**Datum för tidigare behandling i riksdagen:** Överläggning i trafikutskottet ägde rum den 16 september och den 2 december 2021. Samråd med EU-nämnden ägde rum den 3 december 2021.

**Fortsatt behandling av ärendet:** Om rådet når en allmän inriktning och Europaparlamentet beslutar om sin ståndpunkt som planerat i september förväntas trepartsförhandlingar kunna påbörjas under det tjeckiska ordförandeskapet i höst.

**Faktapromemoria:** 2020/21:FPM141

## 5. Förordning om utvecklingen av ett transeuropeiskt transportnätverk (TEN-T)

**Vilken typ av behandling förväntas:** Lägesredovisning och riktlinjedebatt.

**Ansvarigt statsråd:** Tomas Eneroth

**Förslagets innehåll:** Syftet med den reviderade förordningen för TEN-T är att utveckla ett transeuropeiskt transportnät som är tillförlitligt, heltäckande och håller hög kvalitet. Det ska därigenom säkerställa hållbara förbindelser genom hela unionen utan fysiska luckor, flaskhalsar eller saknade länkar till 2050. Detta nätverk kommer enligt kommissionen att bidra till att den inre marknaden fungerar väl, till den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen i unionen och till uppfyllandet av målen för den europeiska gröna given. Nätverket bör utvecklas stegvis, med mellanliggande etappmål 2030 och 2040.

Olika typer av standardkrav anges för infrastrukturen för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar, vägtransporter, sjötransporter, lufttransporter, samt för infrastruktur för multimodala transporter och transporter i urbana noder. Vidare finns förslag på hur medlemsstaterna ska rapportera till kommissionen vilka förändringar som sker inom TEN-T samt hur nationella infrastrukturplaner ska anpassas till unionens transportpolitik.

**Förslag till svensk ståndpunkt:** Regeringen föreslår att Sverige kan notera ordförandeskapets lägesrapport.

Sverige bör även fortsatt stödja ambitionen att utveckla TEN-T så att regelverket anpassas till de initiativ och verkar för de mål som tagits inom EU, inte minst inom klimatområdet. Sverige bör fortsatt värna den nationella nivåns ansvar i infrastrukturplaneringen.

**Datum för tidigare behandling i riksdagen:** Överläggning i trafikutskottet den 29 mars 2022.

**Fortsatt behandling av ärendet:** Fortsatt förhandling under tjeckiska ordförandeskapet.

**Faktapromemoria:** 2021/22:FPM55

## 6. Direktiv om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra trafikslag

**Vilken typ av behandling förväntas:** Beslut om allmän inriktning.

**Ansvarigt statsråd:** Tomas Eneroth

**Förslagets innehåll:** ITS-direktivet (direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för genomförande för intelligenta transportsystem på väg och gentemot andra trafikslag) syftar till att påskynda och samordna utbyggnaden och användningen av ITS som tillämpas på vägtransporter och gentemot andra trafikslag.

ITS pekas ut som en nyckelåtgärd för att bygga upp ett uppkopplat och automatiserat multimodalt mobilitetssystem som exempelvis mobilitet som tjänst, trafikledning och samverkande, uppkopplade och automatiserad mobilitet och samverkande intelligenta transporter. Vidare ses ITS som ett verktyg för att öka effektiviteten och hållbarheten i transportsystemet genom delade transportlösningar.

Det finns ett behov av att vidta ytterligare åtgärder för interoperabilitet, samarbete och datadelning för att möjliggöra sömlösa och kontinuerliga ITS-tjänster i hela EU.

**Förslag till svensk ståndpunkt:** Regeringen bedömer att Sverige kan godkänna allmän inriktning.

Sveriges intressen är väl tillgodosedda i förslaget och innebär viktiga steg för att öka delningen av mobilitetsdata på väg och gentemot andra trafikslag. Därmed minskas transportsektorns klimatpåverkan och uppkoppling och automatisering främjas.

Förslaget till allmän inriktning ger medlemsstaterna betydande inflytande och flexibilitet på en rad punkter. Exempelvis kommer geografisk omfattning och tid för genomförande fastställas steg för steg i samråd med medlemsstaterna. Kommissionens mandat vid akuta kriser förtydligas och begränsas till tjänster där det finns antagna specifikationer. Vidare har hanteringen av persondata tydliggjorts med referenser till bl.a. GDPR. Direktivet undantar fortsatt åtgärder som rör nationella försvars- och säkerhetsbehov. Förslaget betonar principen om teknikneutralitet och att systemen kan anpassas efter bästa tillgängliga teknik i respektive fas i genomförandet.

**Datum för tidigare behandling i riksdagen:** Överläggning i trafikutskottet den 29 mars 2022

**Fortsatt behandling av ärendet:** Europaparlamentets läsning pågår.

**Faktapromemoria:** 2021/22:FPM53

7. Förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EU (FuelEU Maritime)

**Vilken typ av behandling förväntas:** Beslut om allmän inriktning.

**Ansvarigt statsråd:** Tomas Eneroth

**Förslagets innehåll:** Förslaget omfattar bestämmelser vars syfte är att öka sjöfartens användning av förnybara bränslen och bränslen med låga koldioxidutsläpp utan att det skapas hinder som kan orsaka snedvridningar på den inre marknaden.

Det förslag som föreligger innebär att det från 1 januari 2025 ställs krav på fartyg med en bruttodräktighet över 5 000, oavsett var fartyget är registrerat, att minska växthusgasintensiteten från den energi som används ombord på fartyg som anlöper till, avgår från eller befinner sig i en hamn inom EU.

För energi som används ombord på ett fartyg, under de resor som omfattas av förordningen, ska den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten underskrida ett särskilt angivet gränsvärde som beräknas utifrån ett referensvärde för hela fartygsflottans växthusgasintensitet. Referensvärdet ska bestämmas i ett senare skede av lagstiftningsprocessen och baseras på inrapporterade värden för 2020 enligt EU-förordningen om mätning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp (MRV-förordningen). Från den 1 januari 2025 ska ett fartygs årliga genomsnittliga växthusgasintensitet vara 2 procent lägre än referensvärdet. Kraven skärps stegvis vart femte år och växthusgasintensiteten hos ett enskilt fartyg ska 2050 vara 75 procent lägre än referensvärdet.

Containerfartyg och passagerarfartyg som befinner sig i en EU-hamn måste från och med 1 januari 2030 ansluta sig till en landströmsanläggning och tillgodose hela sitt energibehov därifrån så länge fartyget befinner sig i hamn. Kravet gäller inte vid anlop under två timmar och heller inte för nollutsläppsfartyg.

Godkända bränslen omfattar biobränslen som uppfyller hållbarhetskrav enligt förnybartdirektivet, dock ej biobränslen baserade på livsmedels- och fodergrödor. Därtill fossila bränslen med lägre utsläpp, t.ex. LNG.

Fartyg som inte uppfyller krav på utsläppsminskning får betala en sanktionsavgift för att erhålla FuelEU-certifikat. Sådant beslut fattas av behörig myndighet och kan överklagas. Intäkter tillfaller MS och ska användas i projekt för utsläppsminskning i sjöfarten.

**Förslag till svensk ståndpunkt:** Regeringen bedömer att Sverige kan godkänna allmän inriktning.

Regeringen avser fortsatt verka för ett regelverk med hög klimatnytta som på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till uppsatta klimatmål och är så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer. I linje med detta anser regeringen som utgångspunkt att även mindre fartyg bör inkluderas. Vidare bör kvotkurvan för utsläppsminskning skärpas. Regeringen avser fortsatt driva att alla bränslen som bedöms hållbara enligt kriterier i direktivet om förnybar energi (EU) 2018/2001 kan användas för att uppfylla kraven på utsläppsminskningar från fartyg, men anser det acceptabelt att biobränslen som baseras på livsmedels- och fodergrödor inte godkänns för att minska utsläpp av växthusgaser i detta regelverk. Det är välkommet att intäkter från sanktionsavgifter föreslås beslutas av behörig myndighet och tillfalla medlemsstaterna.

**Datum för tidigare behandling i riksdagen:** Överläggning i trafikutskottet den 2 december 2021.

**Fortsatt behandling av ärendet:** Europaparlamentet förväntas anta sitt utlåtande i september 2022. Trepartsförhandlingar väntas under hösten 2022 och våren 2023.

**Faktapromemoria:** 2020/21:FPM140

## 8. Direktiv om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg

**Vilken typ av behandling förväntas:** Beslut om allmän inriktning.

**Ansvarigt statsråd:** Tomas Eneroth

**Förslagets innehåll:** ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG av den 14 april 2003 om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg.

Ändringarna är nödvändiga så att ovannämnda direktiv anpassas till den reviderade SOLAS-konventionen så att samma säkerhetsnivå säkerställs av kraven i SOLAS-konventionen och direktivet.



Huvudsyftet med förslaget är att minska komplexiteten samt den tekniska och administrativa bördan när det gäller kraven på skadestabilitet, främst till följd av två olika metoder för bedömning av utsikterna till överlevnad hos ro-ro-passagerarfartyg i skadat skick. Det syftar också till att så långt praktiskt möjligt säkerställa överensstämmelse med de nyligen uppdaterade internationella normer för skadestabilitet som överenskommit inom IMO för passagerarfartyg. Förslaget är av teknisk karaktär och bygger på resultaten av en teknisk undersökning som genomförts i samarbete med specialister med särskilda kunskaper på området.

**Förslag till svensk ståndpunkt:** Regeringen bedömer att Sverige kan godkänna allmän inriktning.

Regeringen välkomnar revideringen av direktivet så det anpassas till det ändrade globala regelverket och att sjösäkerheten förstärks.

**Datum för tidigare behandling i riksdagen: -**

**Fortsatt behandling av ärendet: -**

**Faktapromemoria: -**

### Övriga frågor

9.

- a) Direktiv 2003/87/EG vad gäller anmälan av kompensation i samband med en global marknadsbaserad åtgärd för luftfartygsoperatörer som är baserade i unionen

Information från ordförandeskapet om att Coreper godkänt ett förhandlingsmandat inför trepartsförhandlingar.

- b) Förarintyg för förare från tredje land

Information från Danmark om utfärdande av förarbevis för yrkesförare till tredjelandsmedborgare och den kraftiga ökning som skett och med risk för negativ påverkan för sociala arbetsvillkor.

c) Presentation av den andra rapporten för samarbetet i plattformen för internationell järnvägstransport för passagerare (IRP)

Information från Nederländerna och Österrike om den andra rapporten från samarbetet inom plattformen för gränsöverskridande tågpassagerartrafik.

d) Det kommande ordförandeskapets arbetsprogram

Det kommande tjeckiska ordförandeskapet presenterar sitt arbetsprogram.

### **Sammanträde 3 juni**

#### **Telekommunikationer**

#### **Lagstiftningsöverläggningar**

10. Förordningen om harmoniserade regler för artificiell intelligens (AI-förordningen)

*Vilken typ av behandling förväntas i rådet:*

Lägesrapport

*Ansvarigt statsråd:*

Khashayar Farmanbar

*Förslagets innehåll:*

Ordförandeskapet väntas presentera sin lägesrapport om förhandlingen av förordningen om harmoniserade regler för artificiell intelligens (AI-akten) och det förutses ingen diskussion vid mötet. Lägesrapporten förväntas bland annat informera om att man under våren har tagit fram ett heltäckande kompromissförslag baserat på hittillsvarande diskussioner och

medlemsländernas skriftliga synpunkter. Ännu har ingen politisk överenskommelse kunnat nås.

Förslaget antogs den 21 april 2021 och syftet är att skapa harmonisera regler för AI inom EU, för att stärka den inre marknadens konkurrenskraft och funktion samt att undvika fragmentering på den inre marknaden. Förslaget syftar även till att skydda hälsa, säkerhet och grundläggande rättigheter samt främja de positiva aspekterna av AI och säkerställa fri rörlighet av AI-system.

*Förslag till svensk ståndpunkt:*

Regeringen noterar lägesrapporten.

*Datum för tidigare behandling i riksdagen:*

Överläggning med Trafikutskottet ägde rum den 12 oktober. Information har även lämnats till TU och EU-nämnden i november 2021.

*Fortsatt behandling av ärendet:*

Fortsatt förhandling i rådsarbetsgruppen för telekommunikation och informationssamhället.

*Faktapromemoria:*

2020/21:FPM109

## 11. Förordningen om ett ramverk för en europeisk digital identitet (revidering av eIDAS-förordningen)

*Vilken typ av behandling förväntas i rådet:*

Lägesrapport.

*Ansvarigt statsråd:*

Khshayar Farmanbar

*Förslagets innehåll:*

Den 3 juni 2021 presenterade kommissionen sitt förslag till förordning om ändring av EU:s förordning om elektronisk identifiering i fråga om fastställande av en ram för en europeisk digital identitet (ändring av förordning 910/2014). Det föreslås bli obligatoriskt för varje medlemsstat att anmäla en e-legitimation enligt ett förfarande för gränsöverskridande identifiering, och varje medlemsstat ska utfärda en europeisk digital identitetsplånbok med vilken fysiska och juridiska personer på ett säkert sätt

bl.a. ska kunna begära, erhålla, lagra, och använda personidentifieringsuppgifter och digitala bevis för autentisering online och offline samt skriva under med kvalificerade elektroniska underskrifter. Kommissionen föreslår vidare ändringar gällande betrodda tjänster, som införandet av digitala bevis och elektroniska liggare.

Förhandlingarna i rådet har fortlöpt under våren och ordförandeskapet väntas vid rådsmötet presentera sin rapport över läget i förhandlingarna.

*Förslag till svensk ståndpunkt:*

Regeringen noterar lägesrapporten.

*Datum för tidigare behandling i riksdagen:*

Samråd i EU-nämnden ägde rum 26 november 2021. Överläggning i Trafikutskottet ägde rum 23 november 2021 samt 12 oktober 2021.

*Fortsatt behandling av ärendet:*

Fortsatt förhandling i rådet.

*Faktapromemoria:*

2020/21:FPM118

## 12. Förordning om harmoniserade regler för skälig åtkomst till och användning av data (dataakten)

*Vilken typ av behandling förväntas i rådet:*

Lägesrapport

*Ansvarigt statsråd:*

Khashayar Farmanbar

*Förslagets innehåll:*

Syftet med förslaget till förordning är att mellan aktörerna i dataekonomin rättvist fördela nyttor från den typen av data som kommer från uppkopplade produkter samt att främja tillgång till och användning av data.

En initial omgång med frågor och förtydliganden har genomförts i rådsarbetsgruppen och tre workshopar hålls under maj. Ordförandeskapet väntas vid rådsmötet redogöra för läget i förhandlingen med utgångspunkt i sin lägesrapport.

*Förslag till svensk ståndpunkt:*

Regeringen noterar lägesrapporten.

*Datum för tidigare behandling i riksdagen:*

Överläggning i Trafikutskottet ägde rum 28 april.

*Fortsatt behandling av ärendet:*

Fortsatt förhandling i rådet.

*Faktapromemoria:*

2021/22:FPM70

### **Icke lagstiftande verksamhet**

#### **13. Grön och digital omställning**

*Vilken typ av behandling förväntas i rådet:*

Riktlinjedebatt

*Ansvarigt statsråd:*

Khashayar Farmanbar

*Förslagets innehåll:*

Som bakgrund till riktlinjedebatten lyfter det franska ordförandeskapet ministerdeklarationen "En grön och digital omvandling av EU" som antogs under EU:s digitala dag den 19 mars 2021. Deklarationen framhåller att även om smart användning av digital teknik kan fungera som en nyckel för klimatåtgärder, miljömässig hållbarhet och för att nå FN:s mål för hållbar utveckling så bör den digitala sektorn också säkerställa utformningen och utbyggnaden av miljövänlig digital infrastruktur, teknologier och produkter. Europa kan konkurrera globalt på den gröna teknikmarknaden, särskilt genom att främja innovativ teknik, lågenergielektronik och miljömässig hållbarhet för digitala lösningar. En betydande del av återhämtningsplanen ska användas för att stödja investeringar samt europeiska finansieringsprogram. För att fokusera diskussionen vid rådsmötet har ordförandeskapet skickat med två frågeställningar:

1. Hur ska man på europeisk nivå fastställa metoder för att mäta det miljömässiga avtrycket av digitalisering och samtidigt ta hänsyn till

potentialen av att använda digital teknik för att minska det ekologiska avtrycket?

2. Vilka konkreta målsättningar bör Europa sätta upp till 2030 och vilka åtgärder bör prioriteras på europeisk nivå för att bemöta de viktigaste miljömässiga kostnadsfaktorerna inom den digitala sektorn, särskilt i relation till digital utrustning, och samtidigt uppmuntra användningsområden och tjänster som underlättar den gröna omställningen?

*Förslag till svensk ståndpunkt:*

Regeringen anser att säkra digitala lösningar kan främja den gröna omställningen bl.a. genom lösningar för energieffektivisering och materialkonsumtion, smartare användning av resurser, ökad möjligheten till spårbarhet för produkter, automation, återvinning och återbruk, samt även ge upphov till nya och resurseffektiva affärsmodeller. EU ska vara världsledande på att ta tillvara de möjligheter som den digitala och den gröna omställningen medför och EU:s politik ska svara mot de utmaningar som unionen står inför.

Regeringen anser att frågan om hur klimatsmarta digitaliseringsåtgärder kan identifieras behöver diskuteras vidare inom EU. Metoder för mätning och uppföljning av digitaliseringens miljö- och klimatavtryck är av vikt. Regeringen anser att digital teknik, datahantering och plattformar som stödjer spårbarhet av exempelvis råvaror är viktiga för att åstadkomma hållbara värdekedjor för den gröna och digitala omställningen och som ett bidrag till den cirkulära ekonomin. De gemensamma europeiska dataområdena som förutses i EU:s datastrategi kan bli viktiga verktyg för utvecklingen av en hållbar digital ekonomi.

Regeringen vill även lyfta betydelsen av forskning, innovation samt att internationell handel och en väl fungerande inre marknad tillvaratar digitaliseringens möjligheter. Gynnsamma villkor för investeringar och incitament till företag som investerar i forskning och innovation är viktiga förutsättningar för att främja en grön och digital omställning. Regleringar på EU-nivå bör därför i första hand vara teknikneutrala samt ge utrymme för aktörer att utveckla och anpassa säkra lösningar efter sociala och klimat- och miljömässiga förutsättningar som är hållbara även på längre sikt.

*Datum för tidigare behandling i riksdagen:*

Ingen tidigare behandling.

*Fortsatt behandling av ärendet:*

Ingen planering för kommande behandling föreligger.

*Faktapromemoria:*

Ingen faktapromemoria föreligger.

## **Övriga frågor**

### **14. a) Pågående lagstiftningsärenden**

#### **i) eDataskyddsförordningen**

*Bakgrund*

Ordförandeskapet kommer att informera om status i förhandlingarna om eDataskyddsförordningen samt eventuella resultat av tekniska möten som har ägt rum. Förslaget till eDataskyddsförordning presenterades i januari 2017 och rådets allmänna inriktning nåddes i februari 2021. Det franska ordförandeskapet har genomfört ett antal tekniska möten med fokus på kapitel I och III och ser nu möjlighet att nå en kompromiss i dessa delar. Trilogförhandlingar ägde rum senast den 31 mars 2022.

#### **ii) Beslut om programmet Vägen till det digitala årtiondet**

*Bakgrund*

Ordförandeskapet väntas informera om läget i förhandlingarna om beslutet om programmet Vägen till det digitala årtiondet. Programmet innehåller digitala målsättningar för EU som helhet och syftar till att etablera en styrmodell för hur dessa ska uppnås. Arbetet i rådet inleddes under det slovenska ordförandeskapet. Mandat för trepartsförhandlingar antogs vid Coreper den 11 maj.

#### **iii) Direktivet om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen (NIS2)**

*Bakgrund*

NIS2-direktivet ska ersätta det nuvarande NIS-direktivet och ska bidra till att öka motståndskraften och förmågan att hantera IT-incidenter hos offentliga och privata aktörer, behöriga myndigheter och unionen som helhet. NIS2-direktivet innebär bl.a. att fler sektorer omfattas, ett effektivare samarbete

och nya sanktionsmöjligheter. Ordförandeskapet väntas informera om läget i trepartsförhandlingarna där en politisk överenskommelse har nåtts.

#### **14. b) Deklaration om digitala rättigheter och principer**

##### *Bakgrund*

Förslaget om en deklARATION om digitala rättigheter och principer syftar till att främja en europeisk väg för den digitala omställningen där människan sätts i centrum och ska bygga på europeiska värden och gagna alla medborgare och företag. Ordförandeskapet väntas informera om läget i förhandlingen som är inne i ett slutskede.

#### **14. c) Internationella teleunionens fullmaktskonferens (Bukarest 26 september – 14 oktober 2022)**

##### *Bakgrund*

Internationella teleunionen (ITU) är FN:s fackorgan för tele- och digitaliseringsfrågor. Under fullmaktskonferensen sker val av organets generalsekreterare, vice generalsekreterare samt tre direktörer för utvecklingssektorn, standardiseringssektorn och radiosektorn samt till det verkställande rådet. Sverige kandiderar för första gången på över tio år till en plats i det verkställande rådet.

#### **14. d) Högnivåkonferens om digital humanism och artificiell intelligens (Bryssel, 3 mars 2022)**

##### *Bakgrund*

Delegationerna från Slovakien, Tjeckien och Österrike väntas informera om en genomförd konferens om AI.

#### **14. e) Det inkommande ordförandeskapets arbetsprogram**

##### *Bakgrund*

Tjeckiens delegation väntas informera om arbetsprogrammet för sitt ordförandeskap som tar vid 1 juli 2022.