

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 21-23
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/132421

Bijlage(n)
3

Datum 19 mei 2021
Betreft Geannoteerde agenda Milieuraad 10 juni 2021 te
Luxemburg

Geachte voorzitter,

Hierbij bieden wij u, mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking, de geannoteerde agenda aan van de Milieuraad van 10 juni, zoals deze aan de Tweede Kamer is verzonden.

Wij vertrouwen erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - van der Meer

DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT,

B. van 't Wout

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/132420

Bijlage(n)

2

Datum 19 mei 2021
Betreft Geannoteerde agenda Milieuraad 10 juni 2021 te
Luxemburg

Geachte voorzitter,

Hierbij doen wij u de geannoteerde agenda van de Milieuraad van 10 juni 2021 toekomen, mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking.

De inhoud van deze geannoteerde agenda geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda op belangrijke punten veranderen, dan zullen wij u hierover tijdens het commissiedebat Milieuraad van 2 juni a.s. informeren. Het kabinet is voornemens deel te nemen, mits de ontwikkelingen met betrekking tot COVID-19 dit toelaten.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - van der Meer

DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT,

B. van 't Wout

GEANNOTEEERDE AGENDA

Op de agenda van de Milieuraad op 10 juni in Luxemburg staan Raadsconclusies over de EU-klimaatadaptatiestrategie en beleidsdebatten over de Batterijenverordening en het EU-actieplan om de vervuiling van lucht, water en bodem tot nul terug te brengen. Onder het agendapunt Diversen staan het 'Fit-for-55 pakket' en de Europese Klimaatwet geagendeerd. Daarnaast staan de *Transport Decarbonisation Alliance* (TDA) en biodieselfraude ook onder Diversen op de agenda, welke door Nederland zullen worden ingebracht.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/132420

Klimaatadaptatiestrategie

Het Portugese voorzitterschap is voornemens om tijdens deze Milieuraad Raadsconclusies aan te nemen over de EU-klimaatadaptatiestrategie die de Commissie op 24 februari 2021 heeft gepubliceerd. Met deze conclusies wil de Raad richting geven aan de uitvoering van de strategie en wijzen op de noodzaak tijdig te beginnen aan het (verder) klimaatbestendig maken van de EU en haar lidstaten. Tijdens het opstellen van deze kamerbrief zijn de onderhandelingen over de conceptconclusies nog gaande.

Inzet Nederland

Het kabinet kan naar verwachting de conceptconclusies steunen. De conceptconclusies sluiten aan bij het standpunt van het kabinet op de EU-klimaatadaptatiestrategie, zoals verwoord in het BNC-fiche¹. In de conceptconclusies wordt aandacht besteed aan voor het kabinet belangrijke elementen in de transitie naar een klimaatbestendige EU. Het gaat daarbij om het verstevigen van klimaatadaptatie in de verschillende beleidsterreinen en met name de onderdelen van de Green Deal, het verbeteren van de samenwerking tussen de verschillende overheden op lokaal, regionaal, nationaal en grensoverschrijdend niveau en de nadruk op het gebruik van op de natuur gebaseerde oplossingen om klimaatbestendigheid te bevorderen.

Het kabinet zou graag zien dat de Raad unaniem de gezamenlijke ambitie uitspreekt om in 2050 als EU volledig klimaatbestendig te zijn. Daarnaast blijft het kabinet zich inzetten voor het verankeren van de mogelijkheid om rekening te houden met specifieke lokale en regionale situaties bij het nemen van maatregelen, aangezien klimaatadaptatie in de regel maatwerk vereist. Speciale aandacht wordt in de ontwerpconclusies geschonken aan het lokale niveau. Het kabinet pleit er echter voor ook aandacht te besteden aan het regionale niveau. Op regionaal niveau kunnen gemeenten gezamenlijk klimaatopgaven en oplossingen in beeld brengen en kan ondersteuning en kennisontwikkeling plaatsvinden. Daarnaast wordt in de conceptconclusies uitgebreid aandacht besteed aan het mondiaal opschalen van adaptatie-actie en de rol van de EU hierin. Hierbij wordt onder meer ingezet op verbeterde klimaatfinanciering, capaciteitsopbouw en uitvoering van adaptatieprogramma's waarbij de nadruk ligt op het ontsluiten en toepassen van lokale kennis en vergroten van eigenaarschap van lokale bestuurslagen, en het sluiten van partnerschappen. De focus van de mondiale inzet ligt in de conceptconclusies met name bij Afrikaanse landen, minst ontwikkelde landen en kleine eilandstaten. Het kabinet kan deze inzet steunen en zal zich mondiaal blijven inzetten om adaptatie op de politieke agenda te zetten.

Indicatie krachtenveld

Over het algemeen delen lidstaten de intenties en ambities in de EU-klimaatadaptatiestrategie, maar verschillen lidstaten onderling in uitgangspunten.

¹ Kamerstukken II 2020-2021, 22 112 nr. 3075

De ambitie voor het streven naar een klimaatbestendige samenleving wordt breed gedeeld, maar enkele lidstaten stellen de doelstelling van 2050 ter discussie. Ondanks dit discussiepunt is er brede steun in de Raad voor het aannemen van de conclusies op 10 juni.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/132420

Batterijenverordening

De Commissie heeft op 10 december 2020 een voorstel voor een verordening over batterijen uitgebracht. Hierover heeft tijdens de Milieuraad op 18 maart jl. een eerste beleidsdebat plaatsgevonden, waarover uw Kamer volgens de gebruikelijke procedure is geïnformeerd². Het Portugees voorzitterschap heeft het voorstel wederom geagendeerd voor de Milieuraad en wil een tweede beleidsdebat voeren op basis van een nog te ontvangen voortgangsverslag.

Inzet Nederland

Vooralsnog blijft de inzet van het kabinet dezelfde. Het kabinet heeft het voorstel verwelkomd en zal wederom uitdragen dat het voorstel een positieve bijdrage moet leveren aan de transitie naar een circulaire economie en het reduceren van CO₂-emissies. Daarbij zal Nederland vooral de voorgestelde eisen voor een duurzamere productie van batterijen met een langere levensduur, een lagere CO₂-voetafdruk en met toepassing van meer recycelaat benadrukken, evenals de toegang tot batterijdata van elektrische voertuigbatterijen. Het kabinet zal blijven pleiten voor een betere meetmethode voor de inzameling en voor een meer ambitieuze aanpak met betrekking tot de inzameling van batterijen in lichte voertuigen, zoals e-bikes. Ten aanzien van de rechtsgrondslag zal het kabinet blijven bepleiten om het voorstel naast de interne markt grondslag ook op de milieugrondslag te baseren. Met name waar het gaat om het afvalbeheer van batterijen biedt de keuze voor enkel een interne markt grondslag beperktere mogelijkheden om, waar wenselijk, op nationaal niveau aanvullende of verdergaande maatregelen te treffen om het milieu te beschermen. Bijvoorbeeld bij het stellen van inzameldoelen voor batterijen of bij de invulling van uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV). Wat betreft dit laatste aspect zal het kabinet tevens inzetten op een optimale aansluiting bij de kaders voor UPV uit de Kaderrichtlijn afvalstoffen en de nationale implementatie hiervan.

Indicatie krachtenveld

Lidstaten hebben het voorstel over het algemeen positief ontvangen. Wel is een aantal lidstaten kritisch over de keuze voor een combinatie van een verordening als instrument en de interne markt als enige rechtsgrondslag. Dit in verband met zorgen over het belemmerende effect dat dit zou kunnen hebben op bestaande goed functionerende nationale regelingen voor afvalbeheer en UPV. Lidstaten beraden zich nog op een definitieve positie, echter naar verwachting zullen de meeste lidstaten bij hun standpunten blijven in afwachting van het nog te ontvangen voortgangsverslag.

Actieplan om de vervuiling van lucht, water en bodem tot nul terug te brengen

Het Portugees voorzitterschap wil tijdens de Milieuraad een eerste beleidsdebat voeren over het zogenaamde nulvervuilings-actieplan (*zero pollution action plan*, ZPA). De Commissie heeft dit actieplan op 12 mei 2021 gepresenteerd en wil zich met dit plan nog sterker dan voorheen richten op een preventieve en integrale

² Kamerstukken II 2020-2021, 21 501 nr. 822

aanpak van milieuvervuiling. Het streven is dat uiterlijk in 2050 het dan nog resterende niveau van vervuiling geen schadelijke effecten meer heeft op de menselijke gezondheid of op ecosystemen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/132420

Het ZPA moet worden gezien in samenhang met o.m. de Europese biodiversiteitstrategie, het EU-actieplan voor een circulaire economie, de chemicaliënstrategie en de waterstofstrategie. De Commissie beschouwt het ZPA tevens als een geschikt instrument om de transitie naar een schone en circulaire economie parallel te laten verlopen met het ruimschoots creëren van nieuwe groene zakelijke kansen, ook op korte termijn, waardoor het concurrentievoordeel van de EU bij het herstel van de economische crisis van COVID-19 wordt vergroot.

Inzet Nederland

Het kabinet is voorstander van een gedegen beleid om milieuvervuiling terug te dringen³. Het kabinet benadrukt daarbij het belang van een geïntegreerde, effectieve en efficiënte aanpak van alle stoffen die een negatieve invloed kunnen hebben op de menselijke gezondheid en het milieu. Hiermee moet worden voldaan aan de gezondheidsnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Het kabinet heeft al veel initiatieven genomen op het terrein van het tegengaan van water-, bodem- en luchtverontreiniging. Bijvoorbeeld in de vorm van het beleid om de emissies van zeer zorgwerkende stoffen te minimaliseren⁴. Het kabinet zal ervoor pleiten dat informatie over de schadelijkheid van stoffen die op de Europese markt circuleren, ook effectief benut wordt om de blootstelling aan deze stoffen via lucht, water en bodem via het emissiebeleid te minimaliseren. Ook ziet het kabinet dat, hoewel veel maatregelen nationaal moeten worden uitgewerkt, internationale samenwerking en kennisdeling van belang is.

Het kabinet zal bijdragen aan een ambitieuze uitvoering van het actieplan en zal in lijn met het ZPA en in het kader van de bredere ambitie van de Green Deal benadrukken dat er meer coherentie en consistentie moet komen in het bestaande en toekomstige EU-instrumentarium op het terrein van vervuiling. Dit geldt ook voor definities, criteria, informatieverplichtingen en testmethodes. Uw Kamer zal volgens de gebruikelijke procedure middels een BNC-fiche nader worden geïnformeerd over het voorstel en de Nederlandse inzet.

Indicatie krachtenveld

De verwachting is dat het merendeel van de lidstaten voorstander is van het voeren van beleid dat erop toeziet de reductie van milieuvervuiling te versnellen. Op sommige terreinen kan verwacht worden dat lidstaten zich, gezien hun nationale situaties, meer behoudend zullen opstellen, bijvoorbeeld t.a.v. ambitieuze maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. De posities van de lidstaten zullen pas duidelijk worden op het moment dat het actieplan in de EU-gremia wordt besproken.

Diversen

- Fit-for-55

Het is mogelijk dat de Commissie onder de diversienpunten de stand van zaken toelicht op het zogenaamde 'Fit-for-55%' pakket'. Dit pakket bevat voorstellen om de doelstellingen van ten minste 55% broeikasreductie in 2030 te implementeren.

³ Kamerstuk bijlage 2021D08437: Public Consultation to the European Union's Action Plan 'Towards a Zero Pollution ambition for Air – Water and Soil (Netherlands Contribution)

⁴ Kamerstukken II 2020–2021, 28 663 nr. 66 en Kamerstukken II 2020–2021, 28 089 nr. 47

Het pakket wordt naar verwachting 14 juli 2021 door de Commissie gepubliceerd. Het kabinet is voorstander van het hogere EU-doel naar ten minste 55% broeikasgasreductie t.o.v. 1990 in 2030 en de vertaling daarvan in de onderliggende 'Fit-for-55%' regelgeving.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/132420

- **Europese Klimaatwet**

In de onderhandelingen tussen de Raad, de Commissie en het Europees Parlement is op 21 april jl. een akkoord bereikt over de Europese Klimaatwet. Maandag 9 mei jl. accordeerde ook de milieuc commissie van het Europees Parlement de Europese Klimaatwet. Deze moet nu alleen nog plenair door het Europees Parlement (naar verwachting medio juni) bekrachtigd worden. Hierdoor was de EU het eerste continent met wettelijk vastgelegde klimaatdoelen voor 2030 en 2050 tijdens de door de VS georganiseerde virtuele *Leaders Summit on Climate* van 22-23 april jl.

De belangrijkste elementen die nog met het Europees Parlement overeengekomen zijn:

- (i) Instandhouding van het door de Europese Raad van december jl. overeengekomen netto doel van ten minste 55% broeikasgasreductie in 2030 t.o.v. 1990, maar waarbij de bijdrage van koolstofvastlegging in bodems en bossen aan het doel nu gelimiteerd is, zodat voldoende druk gehouden wordt op het bereiken van de benodigde emissiereducties in andere sectoren;
- (ii) De instelling van een onafhankelijk wetenschappelijke adviesraad - *European Scientific Advisory Board on Climate Change*- die analyses maakt over de laatste klimaatontwikkelingen en adviseert of Unie-beleid in de pas loopt met de te realiseren doelen;
- (iii) Opname van de inspanning om netto negatieve emissies na 2050 te realiseren, naast het doel om als EU klimaatneutraliteit te bereiken in 2050;
- (iv) De afspraak dat de Commissie begin 2024 (na de mondiale Global Stocktake onder de Overeenkomst van Parijs, eind 2023) een voorstel zal presenteren voor een tussendoel voor 2040, simultaan aan een indicatief broeikasgasbudget;
- (v) Een sterkere garantie dat alle regelgeving, zoals emissiehandel (ETS), nationale niet-ETS doelen en bronmaatregelen, bij moeten dragen aan het realiseren van die hogere doelen;
- (vi) De afspraak dat sectoren in samenwerking met de Europese Commissie sectorspecifieke routekaarten gaan ontwikkelen richting klimaatneutraliteit.

Het kabinet is tevreden met de uitkomst van de onderhandelingen over de Europese Klimaatwet en het vastleggen van de opgehoogde doelen, waar Nederland de afgelopen jaren met klimaatambitieuze landen voor heeft gelobbyd, in lijn met het mandaat van Nederland voor de Europese Raad en de inzet voor de Europese Klimaatwet.

Nadat de verordening finaal is geaccordeerd in de plenaire stemming in het Europees Parlement, zal de Kamer verder geïnformeerd worden, o.a. over de implicaties voor de nationale klimaatwet.

- **Transport Decarbonisation Alliance (TDA)**

Het kabinet zal lidstaten tijdens de Milieuraad informeren over de activiteiten van de *Transport Decarbonisation Alliance* (TDA). Dit is een mondiaal platform voor

landen, steden en bedrijven die zich samen inzetten om voor 2050 een emissievrije transportsector te bewerkstelligen. Nederland is momenteel voorzitter van de TDA en zal onder meer aandacht vragen voor het belang van het versnellen van de markt voor emissievrije vrachtvoertuigen en voor een EU-aanpak voor verbeterde en gecoördineerde controle op exportvoertuigen. Slechts enkele andere lidstaten zijn op dit moment lid van de TDA. Met het oog op de herziening van de CO₂-normen voor zware voertuigen die de Commissie naar verwachting in 2022 zal voorstellen, zoekt het kabinet graag de samenwerking op met gelijkgezinde lidstaten om de Commissie op te roepen tot hoge ambities.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IenW/BSK-2021/132420

- **Voorkomen van fraude met biobrandstoffen (biodiesel)**

De afgelopen twee jaar zijn verschillende fraudezaken met biobrandstoffen (biodiesel) aan het licht gekomen. Naar aanleiding van strafrechtelijke zaken heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Nederlandse Emissieautoriteit, een integrale ketenanalyse uitgevoerd.⁵ Gezien biobrandstoffen een mondiale keten kennen en het beleid Europees wordt vormgegeven, is uw Kamer bij het aanbieden van de ketenanalyse toegezegd deze problematiek ook met gelijkgestemde lidstaten in een coalitie op te pakken.

Inzet Nederland

Het afgelopen jaar zijn informatie en beste praktijken uitgewisseld met verschillende lidstaten. Momenteel wordt met een aantal gelijkgestemde lidstaten aan een gezamenlijke verklaring gewerkt waarin de Commissie wordt opgeroepen toezicht te versterken en transparantie in de keten te vergroten. Dit moet verankerd worden in de revisie van de richtlijn hernieuwbare energie (RED III), onderdeel van het 'Fit-for-55%' pakket'. Toezicht en transparantie zijn fundamenteel voor het borgen van duurzaamheids- en reductiecriteria. Op basis hiervan wordt in toenemende mate ingezet op hernieuwbare brandstoffen. Tijdens de Milieuraad zal Nederland de lidstaten erop wijzen dat de huidige richtlijn hernieuwbare energie ook al ruimte biedt om verdergaande stappen te nemen met publiek toezicht, wat Nederland met de eigen implementatie ook voornemens is. Via een uitvoeringshandeling kunnen al stappen worden gezet met privaat toezicht door lidstaten.

⁵ Kamerstukken II 2019-2020, 32813 nr. 553

AOB

Transport Decarbonisation Alliance

Speeding up the transition to a fair and zero carbon transport system via TDA and by ensuring the quality of exported used vehicles

The Netherlands, 10-06-2021

Information from the Dutch delegation

Transport is a key sector for climate change solutions and is therefore crucial to realize the ambitions in the Paris Agreement. We have the technology, tools, and opportunities to accelerate new markets, unlock investments and scale up action. At the same time, transport is the only major sector in the EU where greenhouse gas emissions are still on the rise. With 24% of GHG emissions stemming from transport fuel combustion worldwide, transport is a vital part of the solution to solve the puzzle of a net zero emission economy.

In order to align the transport sector with the Paris goals, setting ambitions is not enough: we have to join efforts to scale up implementation. Collaboration between the public and private sector, between national and local governments is key. The Netherlands currently chairs the Transport Decarbonisation Alliance (TDA) which has been launched in 2018 to form a ‘coalition of the willing’ of countries, cities/regions and companies to accelerate this worldwide transformation of the transport sector. Frontrunners are working together in Communities of Interest to share experiences, work on a joint agenda and scale up good practices. Topics are urban freight, active mobility, charging infrastructure and hydrogen. France, Luxembourg, The Netherlands and Portugal.¹ Ambitious countries, cities/regions and companies in the EU are invited to join this alliance to bring zero emission transport ambitions into practice.

Zero emission freight

Road freight emissions represent over 60% of freight transport CO₂ emissions and they could double by 2050 due to continued growth in freight demand. Therefore urgent action is needed to realize a zero emission freight transport system. This requires an integrated approach, reducing the transport movements (avoid), engaging cleaner and healthier transport modes

¹ www.tda-mobility.org

where possible (shift) and where motorized vehicles are still needed, make sure to use zero emission vehicles (improve).

When it comes to the use of zero emission vehicles, the market for cars is already moving but the light duty segment is lagging behind, even though the technology is already available. Therefore governments should work with the private sector to ensure that uptake of zero emission vehicles is in line with the 2050 target. By setting intermediate targets governments can create enabling market conditions and support implementation by industry.. It is important that CO2 reduction targets and 100% new zero emission sales targets (aka phasing out the internal combustion engine) for vans are aligned with those for cars.

For the medium and heavy duty segment, The Netherlands is working with other countries on a global Memorandum of Understanding for zero emission freight vehicles, building on the TDA work on vehicle availability for freight. This global MoU will align leading nations around ambitious targets for zero emission medium- and heavy-duty freight vehicles (ZE-MHDVs), with a floor target of 30% new MHDVs to be zero emission by 2030, and 100% by 2040-2050.

Export of used vehicles

As vehicles in many countries like in the EU become cleaner, safer, and more efficient, the quality of exported used vehicles should also gradually improve to follow this trend. A study conducted by The Netherlands however showed that the majority of used vehicles currently exported to African countries are of poor quality.² Many vehicles are old, below EURO 4 emission standards, have high mileage and often do not have a valid periodic roadworthiness certificate. Some also fail tests for emission requirements. This contributes disproportionately to transport-related local air pollution, GHG emissions, road injuries and fatalities

It is important to address this issue since the numbers are rising. The fleet of light-duty vehicles and heavy-duty vehicles in the developing world is expected to double in the next 15-20 years. Much of that growth may come from used vehicles imported from the developed world.

Importing countries are already taking action. For example UNEP is working with ECOWAS countries to developing import restrictions on old and low-emission class used vehicles.

² Dutch Inspectorate <https://english.ilent.nl/latest/news/2020/10/26/ilt-older-vehicles-no-longer-welcome-in-west-africa>

The EU should take responsibility to ensure better quality and environmental performance of used vehicles that are exported. An EU approach is necessary to monitor and improve the quality of used vehicle export. The revision of the EVOA directive (planned this year) and of the ELV directive (consultation to be started this year) provide a concrete opportunity to address this issue. For example by using a valid road worthiness certificate as a prerequisite for export as well as to consider means to discourage or prevent export of used vehicles with a low emission standard.

AOB

Preventing fraud with biofuels (biodiesel)

The Netherlands, 10-06-2021

Information from the Dutch delegation

In recent years, various fraud cases with biofuels (biodiesel) came to light, which led to criminal investigations. Based on current data from the ongoing criminal investigations combined with the current set-up of the biofuel supply chain, there is no reason to rule out that more irregularities can occur in the sector. These cases seriously harm the confidence that the consumers and the market need to have in the sustainability of biofuels. Renewable fuels, if sustainable, play an important role in the transition to zero-emission transport. Due to these cases, the Netherlands has conducted an *integrated analysis to the sustainable biofuel chain*.

One of the conclusions is that the Renewable Energy Directive II (RED II) implementation already provides tools to improve supervision and to increase transparency in the supply chain. Such tools are for instance the introduction of a Union database and the fact that competent authorities of the Member States shall supervise the operation of certification bodies that are conducting independent auditing under a voluntary scheme. However, the analysis also shows that further improvements are necessary, especially when higher targets for renewable energy in transport are needed for the *fit for 55 package* in 2030.

The role of public supervision should be extended to all involved actors in the supply chain within the Member State. This standard should be translated in the revision of the RED II (art 29). However, the RED II already offers the freedom to adopt this measure with the national RED II implementation, but it would be helpful if this measure would be mandatory. It is the intention of the Netherlands to adopt this measure already. In addition to this, private supervision should be strengthened, for instance via a stricter sanction policy and minimum requirements for training of auditors. Furthermore, European collaboration between supervisors, public and private, should be promoted in order to share signals and best practices.

I am working on a joint statement together with like-minded Member States to call upon the European Commission to put the prevention of fraud high on the agenda in the revision of the

RED II Directive with a focus on stronger public supervision and a quick and ambitious deployment of the Union database. Other Member States are invited to support this joint statement and consider measures during the RED II implementation.