

Transport van Afval

Retourproduct is niet altijd afvalstof

Het begrip afvalstoffen dient breed uitgelegd te worden. Als een zending producten door de ontvanger wordt afgekeurd en geretourneerd aan de koper, zijn deze producten dan automatisch te kwalificeren als afvalstoffen?



Mr. Ron G.J. Laan
Advocaat bij
Van Diepen Van der Kroef
Advocaten

1. Inleiding

Voor een vervoerder is het van belang om vast te stellen, of een lading afgedankte producten en materialen onder de afvalstoffenwetgeving valt. Immers, dan geldt specifieke afvalwetgeving. Maar welk regime geldt als geschikte producten en materialen bij aankomst volgens de geadresseerde toch gebrekkig blijken te zijn, waardoor de ontvangende partij de lading wil retourneren? Is zo'n afgekeurd product dan per se een afvalstof in juridische zin?

Of transportladingen afvalstoffen bevatten of niet, wordt bepaald door de definitie van afvalstoffen¹, die is opgenomen in de Europese Kaderrichtlijn Afvalstoffen. In artikel 3 van deze richtlijn wordt onder afvalstof verstaan "afvalstof: elke stof of elk voorwerp waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen."

Deze definitie heeft al decennia lang discussie opgeleverd² en anno 2014 doen zich nog steeds interpretatiegeschillen voor. Hoewel de jurisprudentie over het begrip "afval" zeer omvangrijk is, ontbrak tot voor kort een gerechtelijke beoordeling van een retourzending door een ontvangende koper van een gebrekkig product naar de verkoper met de bedoeling de betaalde koopprijs terugbetaald te krijgen.

Over dit onderwerp zal ik twee arresten behandelen, die toevallig allebei in december 2013 zijn geweest. Zowel de Hoge Raad als het Europese Hof van Justitie spraken zich over het onderwerp uit.

2. Hoge Raad

De Hoge Raad heeft op dit gebied een belangrijke uitspraak gedaan over een export van elektrische en/of elektronische huishoudelijke apparaten. Het betrof hier opgekochte retourgoederen, waaronder overgebleven voorraden van nieuwe producten. In het arrest van 3 december 2013 verwees de Hoge Raad een zaak terug naar het gerechtshof omdat beter uitgezocht moest worden met welke intentie deze apparaten

waren ingeleverd of verkocht. Het gerechtshof had eerder geoordeeld dat het

"[nagenoeg] nieuwe producten waren die in het land van bestemming zonder voorafgaande wijziging in de aard, samenstelling en vorm en zonder bewerking konden worden gebruikt",

en dat daaraan niet afdoet

"dat er bij een deel van de goederen een kleine reparatie nodig was".

De Hoge Raad was echter van opvatting dat beter onderzocht moet worden of het hergebruik van de goederen zeker is zonder dat een verdere voorbehandeling nodig is.

3. Europese Hof van Justitie

Het Europese Hof van Justitie heeft op 12 december 2013 een uitspraak gedaan waarbij het afvalbegrip tegen het licht wordt gehouden met betrekking tot een retourzending van een gebrekkig product in de relatie verkoper-koper.³

In deze casus draait het om een lading diesel die Shell vanuit Nederland per boot aan een klant in België, het bedrijf Carens, heeft geleverd. Deze diesel was bestemd voor verkoop aan de pomp. Bij aankomst bleek de partij in het schip vermengd te zijn geraakt met een andere stof van een eerder transport die kennelijk door onvoldoende lediging en schoonmaakwerk in het schip was achtergebleven. Deze vermenging bracht het vlampunt van de diesel omlaag, waardoor deze partij niet meer geschikt was voor verkoop aan de pomp. Op grond van de milieuvergunning mocht de vermengde diesel evenmin worden opgeslagen in de tanks op het terrein van de koper.

De kopende partij zag zich genoodzaakt om de vermengde diesel terug te leveren aan Shell met het verzoek om terugbetaling van de koopprijs. Zo kwam de diesel terug naar Nederland bij Shell, die de partij opnieuw op de markt kon brengen, al dan niet na "blending" in haar eigen productieproces.

Dit retourtransport was in de ogen van het Openbaar Ministerie een afvaltransport. Volgens Justitie was de vermengde partij diesel te kwalificeren als een "afvalstof" waarvan de Belgische koper zich moest ontdoen. Als dat standpunt juist zou zijn, dan had Shell voor het retourtransport een kennisgeving moeten doen ingevolge Europese Verordening voor

¹ Richtlijn 2008/98

² Zie "Afvalstoffenrechtspraak in vogelvlucht", G.H. Addink, M en R 2004, p. 470-482

³ Hof van Justitie 12 december 2013, nrs. C-241/12 en C-242/12, ECLI:EU:C:2013:821

⁴ Verordening 1013/2006, de feitelijke casus dateert van 2006 en toen ging het nog om de Verordening 259/93

de Overbrenging van Afvalstoffen⁴. In de nationale strafzaak die ging spelen bij de Rechtbank te Rotterdam werd de zaak verwezen naar het Europees Hof van Justitie in Luxemburg, die vanuit Europeesrechtelijk perspectief moest beoordelen of de vermengde diesel wel of geen afvalstof was.⁵

3.1 Conclusie Advocaat-Generaal

Alvorens het Hof van Justitie zijn arrest wees, bracht de Finse Advocaat-Generaal N. Jääskinen in deze zaak een conclusie uit, dat wil zeggen een advies aan het Hof. De Advocaat-Generaal meende dat de gemengde diesel als een afvalstof moest worden aangemerkt en was rigoreus in zijn oordeel. Volgens de 'AG' was sprake van

“een partij afvalstof in de zin van artikel 1, lid 1, sub a, van richtlijn 2006/12 vanaf het moment van verontreiniging, en blijft dit tot de nuttige toepassing ervan door nieuwe vermenging of de commerciële herkwalificatie ervan op een objectief vast te stellen wijze. Bijgevolg was er sprake van het overbrengen van een afvalstof. Dit zou slechts anders zijn wanneer zou blijken uit documentatie waarin de precieze samenstelling van het brandstofmengsel is vermeld, dat de nuttige toepassing of doorverkoop aan een derde plaats had vóór de stof in België opnieuw werd geladen.”

Shell was volgens de 'AG' “zowel „producent” van een afvalstof in de zin van artikel 1, lid 1, sub b, van richtlijn 2006/12, als „houder” van een afvalstof in de zin van artikel 1, lid 1, sub c, omdat het mengsel vanaf het moment van verontreiniging een „afvalstof” vormde. Het bleef afval in België, waar de koper Carens houder werd krachtens artikel 1, lid 1, sub c, aangezien zij niet enkel verplicht was zich van het verontreinigde mengsel te ontdoen (bij ontbreken van een vergunning tot opslag ervan), maar zich ook daadwerkelijk ervan heeft ontdaan door het te retourneren aan Shell.

3.2 Uitspraak Hof van Justitie

Het Hof van Justitie besliste in zijn uitspraak van 12 december 2013 in een geheel andere richting. In de eerste plaats ziet het Hof de ongewijzigde retourzending niet als “ontdoen van”. Het Hof overweegt:

“[...] is de omstandigheid dat de Belgische klant de non-conforme ULSD aan Shell heeft geretourneerd met het oog op terugbetaling van de aankoop prijs krachtens de koopovereenkomst, van bijzonder belang. Een klant die aldus handelt, kan niet worden beschouwd als een persoon die voornemens was de betrokken partij te verwijderen of er een nuttige toepassing voor te vinden, en derhalve heeft hij er zich niet van ontdaan

in de zin van artikel 1, lid 1, sub a, van richtlijn 2006/12. In omstandigheden als in de hoofdingen is het risico dat de houder zich van deze partij ontdoet op een manier die nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben, bovendien laag. Dat geldt temeer indien de stof of het voorwerp in kwestie een niet onaanzienlijke marktwaarde heeft, zoals in deze zaken.”

Het Hof beperkt de definitie van afvalstof en geeft daarbij als kader, dat hergebruik van de ongewijzigde stof mogelijk is:

“Het is [...] geenszins gerechtvaardigd om goederen, stoffen of producten die de houder, ongeacht enige nuttige toepassing, onder gunstige omstandigheden wil exploiteren of verhandelen, te onderwerpen aan de bepalingen van richtlijn 2006/12, die beogen ervoor te zorgen dat de nuttige toepassing of verwijdering van afvalstoffen plaatsvindt zonder gevaar voor de gezondheid van de mens en zonder dat procedés of methoden worden aangewend die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. In het licht van de verplichting het begrip afvalstof ruim uit te leggen, moet deze redenering evenwel worden beperkt tot situaties waarin het hergebruik van het goed of de stof in kwestie niet slechts mogelijk, maar zeker is, zonder dat vooraf een van de in bijlage II B bij richtlijn 2006/12 bedoelde procedés voor de nuttige toepassing van afvalstoffen hoeft te worden benut, hetgeen ter beoordeling van de verwijzende rechter staat [...]”

Oftewel: de nationale rechter, in dit geval de Rotterdamse rechtbank, moet feitelijk definitief vaststellen of Shell daadwerkelijk de bedoeling had de vermengde diesel weer op de markt te brengen. Zo ja, dan is geen sprake van een afvalstof en het Hof vindt dat in zo'n situatie voor het afvalstoffenrecht geen rol is weggelegd. Bij het schrijven van dit artikel heeft de rechtbank Rotterdam in deze zaak nog geen eindvonnis gewezen.

4. Noot bij de uitspraak

Het Europees afvalstoffenrecht kent met een aantal verordeningen en richtlijnen een regulerend systeem voor stoffen en voorwerpen die afgedankt worden. Het is een aanvulling op de reguliere wet- en regelgeving, om stoffen of voorwerpen die uit het normale handelsverkeer geraken gereguleerd in hun afvalfase tot nuttige toepassing of verwijdering te leiden. Als een stof of voorwerp niet als “afvalstof” wordt aangemerkt zijn deze specifieke wettelijke regels niet van toepassing. Het afvalbegrip wordt daarom in het belang van het milieu doorgaans ruim uitgelegd.

⁵ Verwijzingsuitspraak Rechtbank Rotterdam 11 mei 2012, ECLI:NL:RBR0T:2012:BW5703

⁶ Conclusie Advocaat-Generaal Jääskinen, 18 juni 2013, nrs. C-241-12 en C-242-12, ECLI:EU:C:2013:405

⁷ Aangezien het feitencomplex uit de zaak bij het Hof van Justitie uit 2006 dateert, wordt getoetst aan de Kaderrichtlijn Afvalstoffen 2006/12, de voorganger van de vigerende richtlijn 2008/98

“Weg en Wagen is een gratis e-magazine over vervoerrecht, douanerecht en transport van afval. Abonneren kan op www.sva.nl/weg-en-wagen.”

In de Shell-zaak heeft het Hof van Justitie eveneens oog gehad voor het handelsbelang. De uitspraak betekent dat stoffen of voorwerpen die nog in het normale handelsverkeer circuleren, niet onderhevig zijn aan het afvalstoffenrechtelijk regime. De goede werking van de interne markt en het vrije verkeer van goederen worden zodoende niet onnodig beperkt.

Een retourtransport van een gebrekkig product van koper naar verkoper met terugbetaling van de koopprijs wordt door het Hof van Justitie gezien als een handeling binnen het normale handelsverkeer. Daarbij is wel van belang dat het gebrek kan worden weggenomen en dat het product derhalve alsnog op de reguliere markt wordt gebracht. Een koper die een gebrekkig product ontvangt, kan slechts door teruglevering van het afgekeurde product aan de verkoper de koopprijs terugbetaald krijgen. Het oogmerk van de terugbetaling is beslissend. Dat de koper in de Shell-zaak op grond van zijn milieuvergunning de zogenoemde "offspec-diesel" niet in zijn tanks mocht opslaan, is geen bepalende factor. De beslissing van de koper om terug te leveren werd niet genomen uit vergunningoverwegingen, maar was op het contract met de verkoper gebaseerd.

Door de uitspraak van het Hof van Justitie wordt voorkomen dat het dagelijks handelsverkeer onevenredig wordt verstoord. Immers, het komt zeer veelvuldig voor in Europees verband dat producten worden geleverd die gebrekkig blijken te zijn. Als de non-conformiteit als zodanig al zou betekenen dat sprake is van een afvalstof, dan zou de markt daarop niet ingesteld zijn. Dan zou ieder retourtransport een afvaltransport zijn en zou levering van het afgekeurde product slechts mogen plaatsvinden aan ontvangende bedrijven die over een vergunning beschikken om een afvalstof te ontvangen.

Voor transporteurs is de vraag of een retourproduct al dan niet een afvalstof is eveneens relevant. Op grond van jurisprudentie van de Hoge Raad is de transporteur naast de opdrachtgever van het transport en de ontvanger van het product verantwoordelijk voor een juiste gang van zaken.⁸ Als dus sprake is van vervoer van een afvalstof zonder naleving van de wettelijke regels op dit punt, kan ook de transporteur hierop worden aangesproken.

De transporteur moet zich daarom goed rekenschap geven van de aard van het door hem vervoerde product. Als het om een retourstroom gaat, dient hij in ieder geval na te gaan met welke intentie het retourtransport plaatsvindt en of het om een afgekeurd product gaat dat binnen het reguliere handelsverkeer blijft.

Uit de hier besproken jurisprudentie van het Hof van Justitie en de Hoge Raad is af te leiden dat de (ogenschijnlijke) kwaliteit van het retourproduct niet doorslaggevend is voor de vraag "afvalstof of niet?". Het gaat om een afdoende beoordeling van de intentie waarmee de producten retour worden gezonden en dat vastgesteld moet worden dat het zeker is dat de producten zullen worden hergebruikt binnen het normale handelsverkeer.

Ten slotte is voor de auteur van dit artikel de vraag of het reëel is dat de verantwoordelijkheid voor deze vraagstukken mede bij de transporteur wordt gelegd. De aard van de bemoeienis van de transporteur betreft een geheel andere dan de rol en relatie die de opdrachtgever voor het transport en de ontvanger van het retourproduct hebben met de te vervoeren lading. Toch is in de rechtspraak de lat ook hoog gelegd voor de transporteur. In contractuele bepalingen zouden de gevolgen hiervan voor de transporteur kunnen worden beperkt.⁹

Gezien de in dit artikel behandelde rechtspraak geldt als motto voor transporteurs: Ken uw lading!

⁸ Hoge Raad 30 oktober 2012, LJN BX5023, 11/04636 E

⁹ Zie J.C. Ozinga, "Illegale overbrening/sluikhandel en de vervoerder", *Weg en Wagen* 64, p. 17-19 en R.G.J. Laan, "Transporteur aansprakelijk voor niet-naleving Europese exportregels", *Journal Afval*, 21-2013

"Weg en Wagen is een gratis e-magazine over vervoerrecht, douanerecht en transport van afval. Abonneren kan op www.sva.nl/weg-en-wagen."