

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> 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 Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IenM/BSK-2014/208544

Bijlage(n)

1

Datum 25 september 2014
Betreft Beantwoording Kamervragen van de leden Van Gerven
en Smaling over het "afkopen van Lidl en Aldi"

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u mijn antwoorden op de vragen van de leden Van Gerven en Smaling (beiden SP) over het bericht dat Lidl en Aldi afgekocht zijn, die op 4 september jl. gesteld zijn.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht dat de grootwinkelbedrijven aan de Duitse prijsvechters Lidl en Aldi een afkoopsoom hebben aangeboden om op termijn te stoppen met de inname van PET-flessen, met als tegemoetkoming een financiële vergoeding?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat er een speciale delegatie onder leiding van de oud-directeur van het Centraal Bureau Levensmiddelenhandel (CBL) en een tabakslobbyist, vergezeld door de directeur van Coca-Cola Nederland, het gesprek is aangegaan met Lidl en Aldi?

Antwoord 2

Deze berichtgeving was voor mij reden om het verpakkende bedrijfsleven om een toelichting te vragen. Dat hebben zij gedaan in een brief die als bijlage aan deze brief is toegevoegd. Overigens, de supermarktketens Aldi en Lidl, die lid zijn van de Stichting Afvalfonds Verpakkingen, hebben aangegeven in te stemmen met de inhoud van de bijgevoegde brief.

Namens de producenten en importeurs geeft de Stichting Afvalfonds Verpakkingen (StAV), uitvoering aan het verpakkingenbeleid. In het kader van de Raamovereenkomstafspraken voert StAV gesprekken met betrokken partijen. Dit gebeurt ook met de supermarktketens Aldi en Lidl, die ook producent/importeur van verpakkingen zijn. Onderdeel van die gesprekken vormt ook het onderwerp statiegeld. StAV schrijft dat Aldi en Lidl in die gesprekken hebben aangegeven te verwachten dat ze bij het eventueel afschaffen van statiegeld mogelijk commercieel genoodzaakt zullen zijn te stoppen met hun eigen statiegeldsystemen.

Gezien de door hen gepleegde investeringen, lijden ze in dat geval financiële schade. Aldi en Lidl overwegen in dat geval StAV daarvoor aansprakelijk te stellen. Na overleg met Aldi en Lidl heeft StAV besloten Aldi en Lidl in dat geval een compensatie aan te bieden. Als het landelijke systeem blijft bestaan of Aldi en/of Lidl besluiten het eigen statiegeldsysteem te continueren, dan is er geen schade en dus ook geen compensatie door het Afvalfonds.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2014/208544

Kortom, er is op dit moment geen sprake van vrijgeven of afschaffen van het landelijke statiegeldsysteem. Mijn besluitvorming hierover heb ik in mijn brief van 11 juni 2014 (Kamernummer: 28694, nr. 117) aan uw Kamer gestuurd. Dat er gesproken is tussen StAV en Aldi en Lidl is een logisch uitvloeisel van de afspraken in de Raamovereenkomst. Afspraken maken over het aanbieden van een compensatie voor de mogelijke financiële nadelen die Aldi en Lidl kunnen ondervinden, zie ik als een private aangelegenheid, waar de overheid geen rol in heeft.

Vraag 3

Is u bekend van welke organisatie dit gesprek uit is gegaan? Zijn deze gesprekken gevoerd onder de vlag van het CBL? Zo nee, wie gaat de geboden financiële vergoeding waar sprake van zou zijn betalen? Kunt u garanderen dat een mogelijke financiële vergoeding op geen enkele wijze plaats zal vinden vanuit het afvalfonds? Zo nee, bent u bereid na te gaan of de berichtgeving klopt en de Kamer hierover te informeren? Zo ja, wilt u reageren op het vermoeden dat via stevige druk vanuit de lobby blijkbaar ingezet wordt op het afkopen van de inname van PET-flessen, met als doel te komen tot opheffing van het statiegeld systeem?

Antwoord 3

Uit de brief lijkt dat de gesprekken over compensatie door StAV zijn gevoerd. Mocht StAV, zoals bij antwoord 2 toegelicht, besluiten dat compensatie aan Aldi en Lidl wenselijk is, dan zal deze plaatsvinden vanuit de eigen fondsen van StAV. Deze komen niet uit belastinggeld, maar uit de contributie die opgebracht wordt door het verpakkende bedrijfsleven. Uit de uitleg is me duidelijk dat een eventuele transitie naar een gecombineerd inzamelsysteem, waarbij afscheid genomen wordt van het statiegeldsysteem, gepaard gaat met overgangskosten. Dat is wel vaker het geval bij dit soort aanpassingen. Het spreekt voor zich dat het aan het verpakkende bedrijfsleven zelf is om deze overgangskosten te dragen.

Vraag 4

Deelt u de mening dat in het kader van de circulaire economie het statiegeldsysteem gezien kan worden als de oudste en tot nu toe meest succesvolle praktijk op dat gebied? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Met de transitie naar een circulaire economie worden materiaalketens gesloten, de maatschappelijke kosten van de keten gereduceerd en het concurrerend vermogen van Nederland bevorderd. Voor de keten van kunststof verpakkingen zijn daarom in de Raamovereenkomst ambitieuze afspraken gemaakt. Die gaan over zowel de doelen voor recycling als de wijze van verduurzaming. Een onderdeel van deze afspraken is dat de gemeenten en het verpakkende bedrijfsleven, als uitvoerders van de afspraken, de vrijheid krijgen om de middelen te kiezen die passen bij de doelen.

Het verpakkende bedrijfsleven wil de vrijheid hebben om de twee nu bestaande inzamelsystemen voor kunststof verpakkingen te combineren. Hun argument is dat daarmee de inzameling efficiënter verloopt. Maar ook andere innovaties op het gebied van inzameling moeten mogelijk zijn. Daarom is in de Raamovereenkomst een afspraak gemaakt over het eventueel vrijgeven van het statiegeldsysteem op grote PET-flessen. Dat betekent niet dat het kabinet van mening is dat statiegeld geen goed systeem is voor deze specifieke stroom. In de Raamovereenkomst is gekozen voor afspraken die voor de hele kunststof verpakkingsketen een goede stap betekenen richting een circulaire economie.

Vraag 5

Is het u bekend dat Litouwen statiegeld gaat invoeren, België overweegt om statiegeld op kleine flesjes in te gaan voeren en de Duitse consument zelfs lege blikjes bier terugbrengt naar de supermarkt?

Antwoord 5

Ja, het is mij bekend dat er diverse ontwikkelingen zijn op het gebied van statiegeld. Ieder land geeft op een bepaalde manier invulling aan de afspraken over het beheer van verpakkingsafval. In Nederland hebben we in 2012 ambitieuze afspraken gemaakt in de Raamovereenkomst Verpakkingen. Alle betrokken partijen geven vanuit hun eigen verantwoordelijkheid invulling aan die afspraken. Voor mij telt uiteindelijk het resultaat, niet de vorm.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het de overheid is die beslist of het statiegeldsysteem wordt opgeheven? Zo nee, waarom niet? Kunt u uw antwoord hierop toelichten?

Antwoord 6

De Raamovereenkomst verpakkingen is een integraal pakket aan afspraken. Het bevat afspraken die gemaakt zijn tussen drie partijen, namelijk het Rijk, het verpakkende bedrijfsleven en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Een onderdeel van deze afspraken vormen de kaders en de voorwaarden voor het vrijgeven van statiegeld. Zoals bekend zijn er prestatiegaranties afgesproken, maar afgelopen zomer bleek dat het verpakkende bedrijfsleven niet aan alle prestatiegaranties heeft kunnen voldoen. Daarom heb ik besloten om het statiegeld per 1 januari 2015 niet vrij te geven. In mijn brief van 11 juni 2014 over de besluitvorming over statiegeld (Kamernummer: 28694, nr. 117), heb ik aangegeven dat ik veel waarde hecht aan de integrale afspraken van de Raamovereenkomst en dat ik op basis van goede samenwerking de doelen die we gesteld hebben wil realiseren. Daarom zal ik in juni 2015 de voortgang daarvan opnieuw bezien. Ik zal hierbij, zoals aan uw Kamer toegezegd, ook de resultaten van de milieueffectenanalyse van de Raamovereenkomst betrekken.

Daarmee is vastgelegd dat in eerste instantie de overheid bepaalt of statiegeld vrij wordt gegeven of niet. Vervolgens is het aan het verpakkende bedrijfsleven om te bepalen of ze gebruik maken van de mogelijkheid om het statiegeldsysteem wel of niet te continueren.

Vraag 7

Bent u bereid om de bovenstaande actie van CBL en Coca Cola te bezien in het kader van het Europese mededingingsrecht, en daarbij vooral te letten op het verbod van misbruik van dominante posities? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

De actie van StAV had tot doel om in overleg te gaan met Aldi en Lidl over de uitvoeringsaspecten die voortvloeien uit de afspraken die gemaakt zijn in de raamovereenkomst. Het spreekt voor zich dat overleg tussen bedrijven nodig is om uitvoering te geven aan de gemaakte afspraken. In dit geval is gesproken over een mogelijke compensatie, zoals toegelicht in antwoord 2. Misbruik van dominante posities lijkt mij niet waarschijnlijk. Aldi en Lidl hebben de keuze om hun eigen statiegeldsysteem ook in de toekomst in stand te houden, mocht het statiegeldsysteem door de overheid vrij worden gegeven en door de deelnemers aan het landelijke statiegeldsysteem afgeschaft worden. Ik zie daarom nu geen aanleiding in deze casus om afspraken tussen StAV en Aldi en Lidl te toetsen aan het mededingingsrecht.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2014/208544

Vraag 8

Valt het afdwingen van het stoppen met het inzamelen van PET-flessen, met als resultaat het ondermijnen van een statiegeldsysteem, onder het kartelverbod? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Het Europese Kartelverbod ex. artikel 101 EU-Werkingsverdrag verbiedt alle samenwerking tussen ondernemingen die de mededinging op de gemeenschappelijke markt merkbaar beperkt en van invloed is op de handel tussen de lidstaten.

Of daar in dit geval sprake van is hebben wij niet onderzocht. Of deze afspraak de mededinging kan beperken hangt af van de concrete omstandigheden van het geval en economische en juridische context waarin de afspraken zijn gemaakt. Het is in eerste instantie aan partijen zelf te beoordelen hoe hun afspraken zich verhouden tot de mededingingsregels.

Vraag 9

Kunt u bevestigen dat met de actie van het CBL het afschaffen van het statiegeldsysteem een doel op zich is geworden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Nee, het afschaffen van statiegeld is niet een doel op zich geworden. Het afschaffen is op dit moment ook niet aan de orde. Over het vrijgeven van statiegeld zijn hele duidelijke afspraken gemaakt in de Raamovereenkomst en in mijn brief van 11 juni 2014 hebben ik aangegeven hoe ik daar tegen aan kijk. Zie ook mijn antwoord bij vraag 4 en 6.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld