



Ontwerpbesluit

Ons kenmerk : ACM/UIT/613440
Zaaknummer : ACM/23/187219
Datum : 13 maart 2024

Dit document bevat het ontwerpbesluit Alternatieve transportrechten, dat ter consultatie wordt voorgelegd van 13 maart 2024 tot en met 24 april 2024. Partijen hebben daarmee zes weken de tijd om hun zienswijze op het ontwerpbesluit schriftelijk (via de post of de mail) of mondeling in te dienen.

Stuur uw schriftelijke zienswijze naar: Autoriteit Consument en Markt, Directie Energie, Postbus 16326, 2500 BH Den Haag of naar ACM-post@acm.nl. Vergeet daarbij niet het bovengenoemde zaaknummer ACM/23/187219 te vermelden. Uw zienswijze zal door de ACM worden betrokken bij het opstellen van het definitieve codebesluit en met het besluit worden gepubliceerd op de website van de ACM, zodat een ieder er kennis van kan nemen. In beginsel kan er dus geen vertrouwelijke informatie worden overgelegd. Indien u toch bepaalde informatie uit de zienswijze vertrouwelijk wenst te houden, zult u een openbare en een vertrouwelijke versie moeten overleggen. Geef u bij de vertrouwelijke versie aan welke onderdelen daarvan vertrouwelijk zijn en motiveer dat op grond van de Wet open overheid. De ACM zal zich dan buigen over uw verzoek en daar op grond van de Awb een besluit over nemen. Dit kan inhouden dat uw verzoek niet wordt gehonoreerd. In dat geval krijgt u de gelegenheid om de zienswijze geheel of gedeeltelijk in te trekken.

Besluit van de Autoriteit Consument en Markt van [datum ondertekening], kenmerk definitieve besluit tot wijziging van de tariefstructuren en voorwaarden als bedoeld in artikelen 27 en 31 van de Elektriciteitswet 1998 betreffende alternatieve transportrechten

De Autoriteit Consument en Markt,

Gelet op artikel 36 van de Elektriciteitswet 1998;

Besluit

Artikel I

De Netcode Elektriciteit wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 7.1, tweede lid wordt gewijzigd als volgt:

1. 'een vast recht' wordt vervangen door 'recht', en
2. 'tot een hoeveelheid ter grootte van het op de aansluiting gecontracteerde en beschikbaar gestelde vermogen,' komt te vervallen.

Artikel 7.1, derde lid komt te luiden:

Het recht op transport heeft vier vormen:

- a. een volledig vast recht op transport;
- b. een volledig variabel recht op transport;
- c. een tijdsduurgebonden recht op transport; of
- d. een tijdsblokgebonden recht op transport.

Artikel 7.1, vierde lid komt te luiden:

4. De in het derde lid bedoelde vormen van transportrecht kunnen separaat of, voor zover beschikbaar, voor dezelfde aansluiting in combinatie worden gecontracteerd.

Artikel 7.1, vijfde lid komt te luiden:

5. Op het deel van het transportrecht dat overeenkomstig de artikelen 7.1b, 7.1c en 7.1d niet vast is, is artikel 9.6 niet van toepassing.

Artikel 7.1, zesde lid komt te luiden:

6. De netbeheerder kan het recht op transport als bedoeld in het derde lid, onder b, c of d opschorten wanneer vast komt te staan dat de aangeslotene twee keer of meer de voorwaarden van artikel 7.1b, artikel 7.1c of artikel 7.1d heeft overtreden en de netbeheerder de aangeslotene hierover schriftelijk heeft geïnformeerd. De netbeheerder beëindigt de opschorting uit de vorige volzin wanneer de aangeslotene aan de netbeheerder aantoont maatregelen te hebben getroffen die voorkomen dat de aangeslotene nogmaals de voorwaarden van artikel 7.1b, artikel 7.1c of artikel 7.1d overtreedt.

Artikel 7.1, zevende lid komt te luiden:

7. Indien de aangeslotene na beëindiging van de opschorting ondanks de getroffen maatregelen nogmaals de voorwaarden van artikel 7.1b, artikel 7.1c of artikel 7.1d overtreedt, komt het transportrecht waarvan de voorwaarden geschonden zijn, te vervallen.

B

Na artikel 7.1 worden vier artikelen ingevoegd, luidend:

Artikel 7.1a

1. Een volledig vast recht op transport geeft de aangeslotene een recht op transport tot een hoeveelheid ter grootte van de doorlaatwaarde indien het een kleinverbruikaansluiting of een artikel-1-lid-2-of-3-aansluiting betreft of het op de aansluiting gecontracteerde transportvermogen voor afname of voor invoeding indien het een grootverbruikaansluiting niet

- zijnde een artikel-1-lid-2-of-3 aansluiting betreft, met inachtneming van paragraaf 7.4.
2. Een volledig vast recht op transport als bedoeld in het eerste lid wordt aangeboden aan aangeslotenen op het landelijk hoogspanningsnet en aangeslotenen op een regionaal net.
 3. Op een volledig vast recht op transport als bedoeld in het eerste lid, zijn de tariefstructuren als bedoeld in de artikelen 3.7.5 tot en met 3.7.14 van de Tarievenscode elektriciteit van toepassing.

Artikel 7.1b

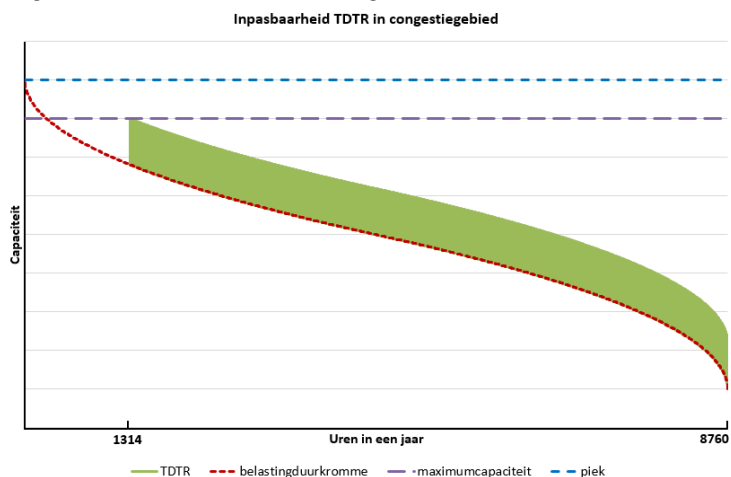
1. Een volledig variabel recht op transport geeft de aangeslotene recht op transport ter grootte van het transportvermogen dat de netbeheerder uiterlijk voor de gatesluitingstijd van de day-aheadmarkt op de dag voorafgaande aan de dag waarop het beoogde transport zal plaatsvinden ten behoeve van de aangeslotene vrijgeeft.
2. Ten behoeve van een volledig variabel recht op transport als bedoeld in het eerste lid, leggen de aangeslotene en de netbeheerder tenminste de productvoorwaarden als bedoeld in bijlage 20, eerste lid, vast in de aansluit- en transportovereenkomst.
3. Het volledig variabele transportrecht, als bedoeld in het eerste lid, wordt aangeboden aan een grootverbruiker niet zijnde een netbeheerder, in een congestiegebied als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, waarbij geldt dat: de tariefstructuur als bedoeld in artikel 3.7.15, van de Tarievenscode elektriciteit van toepassing is.
4. Alvorens de netbeheerder en de aangeslotene een volledig variabel transportrecht, als bedoeld in het eerste lid, overeenkomen:
 - a. informeert de netbeheerder de aangeslotene over de wijze waarop de netbeheerder de beschikbare transportcapaciteit in het desbetreffende gebied over aangeslotenen met een volledig variabel recht op transport verdeelt;
 - b. informeert de netbeheerder de aangeslotene over het beleid dat de netbeheerder hanteert om te voorkomen dat die aangeslotene gebruik maakt van de transportdienst buiten de tijden waarop of hoeveelheden waarvoor die door de netbeheerder is vrijgegeven; en
 - c. wijst de netbeheerder de aangeslotene op de risico's die met een volledig variabel recht op transport van elektriciteit verbonden zijn, waaronder de mogelijkheid van toekomstige aanpassingen in de van toepassing zijnde tariefstructuren en voorwaarden.

Artikel 7.1c

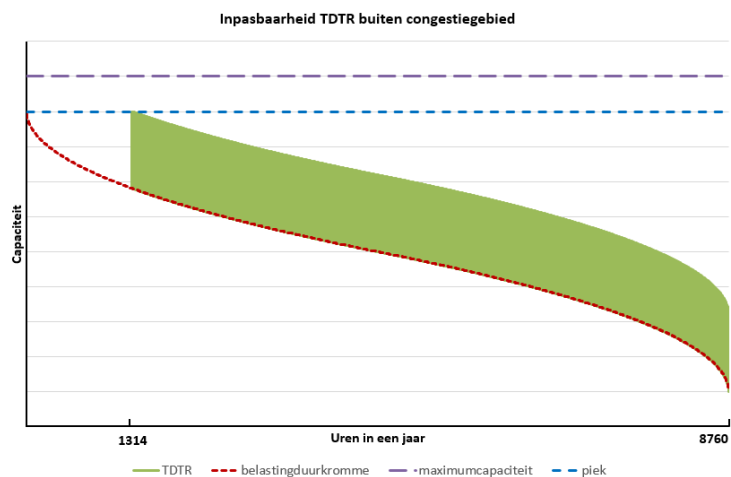
1. Een tijdsduurgebonden recht op transport geeft de aangeslotene recht op transport tot een hoeveelheid ter grootte van het op de aansluiting gecontracteerde transportvermogen voor afname of voor invoeding, gedurende het in de aansluit- en transportovereenkomst genoemde percentage van het aantal uren in een kalenderjaar met inachtneming van paragraaf 7.4, met uitzondering van artikel 7.15, eerste lid en artikel 7.16, eerste en derde lid.
2. Ten behoeve van een tijdsduurgebonden recht op transport, als bedoeld in het eerste lid, leggen de aangeslotene en de netbeheerder ten minste de productvoorwaarden als bedoeld in bijlage 20, eerste lid, vast in de aansluit- en transportovereenkomst.
3. Het tijdsduurgebonden recht op transport, als bedoeld in het eerste lid, is beschikbaar voor een aangeslotene op het landelijke hoogspanningsnet, waarbij geldt dat:
 - a. het in het eerste lid bedoelde percentage gelijk is aan 85;
 - b. de verwachte bijdrage van het tijdsduurgebonden transportrecht van een individuele aangeslotene aan de belastingduurkromme op basis van de prognoses voor het voor de beschikbare transportcapaciteit meest kritische jaar in de periode tot 15 jaar na [datum inwerkingtreding regeling] van het station waarop diens aansluiting is aangesloten, of in geval van vermaasde netten van de voor de die aangeslotene beschikbare transportcapaciteit meest bepalende locatie in het net, wordt begrensd ter linkerzijde door de lijn van 1314 uur, ter rechterzijde door de lijn van 8760 uur en in hoogte, in geval de aansluiting
 1. zich bevindt in een congestiegebied als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, door het verschil tussen de maximale fysieke belastbaarheid van de relevante beperkende netelement(en) en de waarde van de belastingduurkromme

waarop deze de lijn van 1314 uur snijdt;

2. zich niet bevindt in een congestiegebied als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, door het verschil tussen de maximale waarde van de belastingduurkromme en de waarde van de belastingduurkromme waarop deze de lijn van 1314 uur snijdt;
- c. op grond van onderdeel b de verwachte bijdrage van het tijdsduurgebonden transportrecht van aangeslotene aan de belastingduurkromme, in geval de aansluiting
 1. zich bevindt in een congestiegebied als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, is begrensd als schematisch weergegeven in het groene gebied in onderstaand diagram met een fictieve belastingduurkromme;



2. zich niet bevindt in een congestiegebied als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, is begrensd als schematisch weergegeven in het groene gebied in onderstaand diagram met een fictieve belastingduurkromme; en



- d. de tariefstructuur als bedoeld in artikel 3.7.16, van de Tarievencode elektriciteit van toepassing is.

Artikel 7.1d

1. Een tijdsblokgebonden recht op transport geeft de aangeslotene recht op transport gedurende de in de aansluit- en transportovereenkomst genoemde tijdsblokken in hele uren tot een hoeveelheid ter grootte van het in de aansluit- en transportovereenkomst genoemde deel van het op de aansluiting gecontracteerde transportvermogen voor afname of voor invoeding, indien van toepassing gedifferentieerd per tijdsblok, met inachtneming van paragraaf 7.4, met uitzondering van artikel 7.15, eerste lid en artikel 7.16, eerste en derde lid.
2. Ten behoeve van een tijdsblokgebonden recht op transport, als bedoeld in het eerste lid, leggen de aangeslotene en de netbeheerder tenminste de productvoorwaarden als bedoeld in bijlage 20, tweede lid, vast in de aansluit- en transportovereenkomst.

3. Het tijdsblokgebonden recht op transport, als bedoeld in het eerste lid, is beschikbaar voor een grootverbruiker op een regionaal net, waarbij geldt dat:
 - a. de netbeheerder door middel van netberekeningen aannemelijk kan maken welke blokken voor de desbetreffende aangeslotene beschikbaar zijn, waarbij de piekbelasting inclusief bijdrage van de aangeslotene op de desbetreffende locatie of elders in het net niet hoger wordt dan de piekbelasting zonder die bijdrage; en
 - b. de tariefstructuur als bedoeld in artikel 3.7.17 van de Tarievenscode elektriciteit van toepassing is.

C

Artikel 8.8, vijfde lid wordt gewijzigd als volgt:

1. 'variabel' wordt vervangen door 'een',
2. 'artikel 7.1, derde lid, voor,' wordt vervangen door 'artikel 7.1b, artikel 7.1c of artikel 7.1d, voor de'; en
3. 'hebben' wordt vervangen door 'zijn'.

D

In artikel 9.10, tweede lid, onderdeel d wordt 'artikel 7.1, derde lid,' vervangen door 'artikel 7.1b, artikel 7.1c of artikel 7.1d'.

E

Na artikel 15.5 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 15.6

Uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding van de regeling als bedoeld in artikel 7.1c en artikel 3.7.16 van de Tarievenscode elektriciteit doet de netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet, in samenwerking met de aangeslotenen die gebruik maken van bedoelde regeling een onderzoek naar de wenselijkheid van continuering, wijziging of opheffen per [datum 15 jaar na inwerkingtreding] van bedoelde regeling.

F

Na Bijlage 19 wordt een bijlage ingevoegd, luidende:

Bijlage 20 Productvoorwaarden bij paragraaf 7.1

1. In de overeenkomsten voor een volledig variabel transportrecht en voor een tijdsduurgebonden transportrecht worden tenminste de volgende productvoorwaarden vastgelegd:
 - a. de omstandigheden waarin de transportdienst beschikbaar is;
 - b. de wijze waarop bepaald wordt of en de mate waarin de transportdienst beschikbaar is;
 - c. de wijze waarop vrijgave van de beschikbaarheid van de transportdienst door de netbeheerder wordt aangekondigd;
 - d. de minimale aankondigingstijd van de vrijgave van de beschikbaarheid van de transportdienst;
 - e. dat de vrijgave van de beschikbaarheid van de transportdienst voor het volledig variabele transportrecht uiterlijk plaatsvindt voor de gatesluitingstijd van de day-aheadmarkt en voor het tijdsduurgebonden transportrecht uiterlijk een half uur voor de gatesluitingstijd van de FRR-veiling als bedoeld in bijlage 13, zevende lid, sub d onder 2°, op de dag voorafgaande aan de dag waarop het beoogde transport zal plaatsvinden;
 - f. de wijze van activering van de vrijgave van de transportdienst door de netbeheerder;
 - g. de wijze waarop de netbeheerder de aan de aangeslotene daadwerkelijk ter beschikking gestelde transportdienst valideert;
 - h. de looptijd van de overeenkomst;
 - i. de wijze waarop de BRP op de aansluitingen en voor zover van toepassing de BSP of CSP worden geïnformeerd;
 - j. of de netbeheerder een boetebeding en de hoogte daarvan van toepassing verklaart voor het gebruik maken van de transportdienst buiten de tijden waarop of hoeveelheden waarvoor die door de netbeheerder is vrijgegeven; en
 - k. of de netbeheerder de aangeslotene verplicht stelt dat de aangeslotene op eigen kosten technische voorzieningen treft in zijn aansluiting die gebruikmaking van de transportdienst voorkomt buiten de tijden waarop of hoeveelheden waarvoor die door de netbeheerder is vrijgegeven.

2. In de overeenkomsten voor tijdsblokgebonden transportrecht worden tenminste de volgende productvoorwaarden vastgelegd:
 - a. start- en eindtijd van elk blok plus de dagen van het jaar waarop elk blok beschikbaar is;
 - b. het deel van het op de aansluiting gecontracteerde transportvermogen waarvoor per blok de transportdienst ter beschikking wordt gesteld;
 - c. of de netbeheerder een boetebeding en de hoogte daarvan van toepassing verklaart voor het gebruik maken van de transportdienst buiten de tijden waarop de transportdienst ter beschikking wordt gesteld; en
 - d. of de netbeheerder de aangeslotene verplicht stelt dat de aangeslotene op eigen kosten technische voorzieningen treft in zijn aansluiting die gebruikmaking van de transportdienst voorkomt buiten de tijden waarop de transportdienst ter beschikking wordt gesteld.
3. Ten aanzien van het boetebeding, als bedoeld in het eerste lid, onderdeel j, en in het tweede lid, onderdeel c en de technische voorziening, als bedoeld in het eerste lid, onderdeel k, en in het tweede lid, onderdeel d geldt dat:
 - a. de netbeheerder niet zowel een boetebeding als een technische voorziening kan vereisen; en
 - b. de afnemer als alternatief voor het boetebeding de technische voorziening kan treffen.

Artikel II

De Tarieencode elektriciteit wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 3.7.15, aanhef wordt gewijzigd als volgt:
'artikel 7.1, derde lid,' wordt vervangen door 'artikel 7.1b'.

B

Artikel 3.7.16 komt te luiden:

In afwijking van de artikelen 3.7.5 en 3.7.5a, zijn de tariefdragers voor het TAVT voor verbruikers die overeenkomstig artikel 7.1c van de Netcode elektriciteit een aansluit- en transportovereenkomst zijn overeengekomen met een tijdsduurgebonden recht op transport van elektriciteit:

- a. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel a1 en a2, kW_{max} per maand waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.5, onderdeel b, subonderdeel 2°;
- b. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel a1 en a2, met een bedrijfstijd van maximaal 600 uur, kW_{max} per week waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.5a, onderdeel b, subonderdeel 2°.

C

Na artikel 3.7.16 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 3.7.17

In afwijking van de artikelen 3.7.5, 3.7.5a, 3.7.9, 3.7.10 en 3.7.12, onderdeel a, zijn de tariefdragers voor het TAVT voor verbruikers die overeenkomstig artikel 7.1d van de Netcode elektriciteit een aansluit- en transportovereenkomst zijn overeengekomen met een tijdsblokgebonden recht op transport van elektriciteit:

- a. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel b en c:
 - 1°. $t/24$ maal $kW_{gecontracteerd}$ voor gecontracteerd transportvermogen voor afname waarvoor het tarief gelijk is aan het tarief als bedoeld in artikel 3.7.5, onderdeel b, subonderdeel 1°, waarbij t het gemiddelde aantal uren per etmaal is dat de verbruiker recht heeft op transport van elektriciteit; en
 - 2°. kW_{max} per maand waarvoor het tarief gelijk is aan tarief als bedoeld in artikel 3.7.5, onderdeel b, subonderdeel 2°;
- b. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel b en c met een bedrijfstijd van maximaal 600 uur:

- 1°. $t/24$ maal $kW_{\text{gecontracteerd}}$ voor gecontracteerd transportvermogen voor afname waarvoor het tarief gelijk is aan het tarief als bedoeld in artikel 3.7.5a, onderdeel b, subonderdeel 1°, waarbij t het gemiddelde aantal uren per etmaal is dat de verbruiker recht heeft op transport van elektriciteit; en
- 2°. kW_{max} per week waarvoor het tarief gelijk is aan het tarief als bedoeld in artikel 3.7.5a, onderdeel b, subonderdeel 2°;
- c. voor verbruikers in de tariefcategorie, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel d en e:
 - 1°. $t/24$ maal $kW_{\text{gecontracteerd}}$ voor gecontracteerd transportvermogen voor afname waarvoor het tarief gelijk is aan het tarief als bedoeld in artikel 3.7.9, respectievelijk 3.7.10, beide onderdeel a, waarbij t het gemiddelde aantal uren per etmaal is dat de verbruiker recht heeft op transport van elektriciteit;
 - 2°. kW_{max} per maand waarvoor het tarief gelijk is aan het tarief als bedoeld in artikel 3.7.9, respectievelijk 3.7.10, beide onderdeel b; en
 - 3°. kWh waarvoor het tarief gelijk is aan het tarief bedoeld in artikel 3.7.9, respectievelijk 3.7.10, beide onderdeel c;
- d. d. voor verbruikers in de tariefcategorie, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel f, met een aansluiting met een doorlaatwaarde groter dan $3 \times 80A$:
 - 1°. $t/24$ maal $kW_{\text{gecontracteerd}}$ voor gecontracteerd transportvermogen voor afname waarvoor het tarief gelijk is aan het tarief als bedoeld in artikel 3.7.12, onderdeel a, eerste aandachtsstreepje, waarbij t het gemiddelde aantal uren per etmaal is dat de verbruiker recht heeft op transport van elektriciteit; en
 - 2°. kWh waarvoor het tarief gelijk is aan het tarief als bedoeld in artikel 3.7.12, onderdeel a, tweede aandachtsstreepje.

Artikel III

Dit besluit treedt in werking op 1 april 2025.

Dit besluit zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

's-Gravenhage,
Datum:

Hoogachtend,

Autoriteit Consument en Markt,
namens deze,

M.R. Leijten
bestuurslid

Als u rechtstreeks belanghebbende bent, kunt u tegen dit besluit beroep instellen bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven. Het postadres is: College van Beroep voor het bedrijfsleven, Postbus 20021, 2500 EA Den Haag. Het beroepschrift moet binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt zijn ontvangen. Het beroepschrift moet zijn ondertekend en moet ten minste de naam en het adres van de indiener, de dagtekening en een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht bevatten. Voorts moet het beroepschrift de gronden van het beroep bevatten en dient een afschrift van het bestreden besluit te worden meegezonden.

Toelichting

1 Samenvatting

1. Als gevolg van de energietransitie is er sprake van een sterk toenemende vraag naar transportcapaciteit op het Nederlandse elektriciteitsnet. Door de sterk toegenomen vraag naar transportcapaciteit is er een forse transportschaarste ontstaan. Deze transportschaarste, ook wel congestie genoemd, doet zich vooral voor op piekmomenten. Netbeheerders hebben in toenemende mate onvoldoende ruimte op het elektriciteitsnet om tijdens die piekmomenten transportcapaciteit aan te bieden. Buiten die piekmomenten om is er echter nog wel ruimte om het elektriciteitsnet te benutten. Die ruimte kan benut worden met behulp van alternatieve transportrechten. De Autoriteit Consument & Markt (hierna: de ACM) heeft recent een eerste vorm daarvan geïntroduceerd: een variabel transportrecht, ook bekend onder de naam non-firm aansluit- en transportovereenkomst.¹
2. De ACM introduceert met dit besluit de mogelijkheid voor twee nieuwe alternatieve transportrechten: een tijdsduurgebonden transportrecht en een tijdsblokgebonden transportrecht. Het tijdsduurgebonden transportrecht geeft de aangeslotene recht op transport gedurende een vastgesteld aantal uren per jaar. Dit transportrecht komt beschikbaar op de netten van de landelijk netbeheerder TenneT, en het aantal beschikbare uren wordt op 85% van het totaal aantal uren op jaarbasis gesteld. Het tijdsduurgebonden transportrecht is de uitwerking van het voorstel dat TenneT eerder heeft gedaan voor een apart tarief voor flexibele netgebruikers zoals batterijopslag, ook wel bekend onder de naam NFA85. Het voorgestelde tijdsblokgebonden transportrecht geeft de aangeslotene recht op transport binnen met de netbeheerder afgesproken tijdsvensters. Dit transportrecht wordt beschikbaar gemaakt op de regionale netten.
3. De nieuwe alternatieve transportrechten zijn net als het reeds geïntroduceerde volledig variabele transportrecht gericht op het benutten van onbenutte capaciteit in het elektriciteitsnet. De nieuwe alternatieve transportrechten geven een aangeslotene echter wel een bepaalde mate van zekerheid over hoeveel of wanneer zij het net zal kunnen gebruiken. Dat maakt deze transportrechten naar verwachting aantrekkelijker voor aangeslotenen. Aangeslotenen die gebruik maken van een alternatief transportrecht betalen een lager nettatarief omdat zij met aangepast netgebruik bijdragen aan het verminderen of voorkomen van netcongestie. Alternatieve transportrechten zijn naar verwachting met name interessant voor aangeslotenen met een flexibel netgebruik.

2 Aanleiding en gevolgde procedure

4. De ACM stelt op grond van artikel 36 van de Elektriciteitswet 1998 (hierna: E-wet) regelgeving vast voor de energiemarkt. Dit besluit is tot stand gekomen op basis van een voorstel van de gezamenlijke netbeheerders dat de ACM op 16 januari 2024 heeft ontvangen. Met dit voorstel willen de gezamenlijke netbeheerders het mogelijk maken dat netbeheerders en aangeslotenen twee nieuwe soorten transportovereenkomsten kunnen afsluiten; een transportovereenkomst waarbij de aangeslotene voor tenminste 85% van de uren in een jaar een vast recht op transport heeft (een tijdsduurgebonden transportrecht), en een transportovereenkomst waarbij de aangeslotene gedurende bepaalde uren van de dag een vast recht op transport heeft (een tijdsblokgebonden transportrecht).
5. Als onderdeel van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure heeft de ACM het ontwerpbesluit en de bijbehorende stukken ter inzage gelegd en gepubliceerd op haar internetpagina. De terinzagelegging is gemeld in de Staatscourant van 13 maart 2024. De ACM

¹ Besluit van de ACM van 25 januari 2024, zaaknummer ACM/22/180165, zie <https://www.acm.nl/nl/publicaties/codebesluit-non-firm-ato>.

heeft belanghebbenden in de gelegenheid gesteld binnen zes weken hun zienswijzen op het ontwerp kenbaar te maken.

6. De ACM is van mening dat het voorstel geen technische voorschriften bevat bedoeld in Richtlijn 2015/1535. Om die reden zijn de voorwaarden in dit besluit niet in ontwerp ter notificatie aangeboden.

3 Beoordeling

7. Voor het wettelijke kader verwijst de ACM naar de bijlage.

3.1 Procedureel

8. De ACM constateert dat het voorstel op 14 december 2023 in een overleg met representatieve organisaties is besproken. In het voorstel is een verslag opgenomen van dit overleg en de indieners hebben in het voorstel aangegeven welke gevolgtrekkingen zij hebben verbonden aan de zienswijzen die organisaties naar voren hebben gebracht. Naar het oordeel van de ACM voldoet het voorstel daarmee aan de vereisten bedoeld in artikel 33, eerste en tweede lid van de E-wet.

3.2 Inhoudelijk

9. Dit besluit maakt het voor netbeheerders mogelijk om, naast het bestaande vaste transportrecht en het recent ingevoerde volledig variabele transportrecht (ook wel non-firm ATO genoemd)², ook een tijdsduurgebonden transportrecht en een tijdsblokgebonden transportrecht aan te bieden. Deze twee transportrechten zijn, net als de non-firm ATO, alternatieve transportrechten omdat zij niet te allen tijde de beschikbaarheid van transportcapaciteit garanderen. De nieuwe alternatieve transportrechten onderscheiden zich van het volledige variabele transportrecht doordat zij de aangeslotene wel een bepaalde zekerheid bieden over de beschikbaarheid van transportcapaciteit.
10. Om het voor de netbeheerders mogelijk te maken om deze alternatieve vorm van het transportrecht aan te bieden wijzigt de ACM, op voorstel van de gezamenlijke netbeheerders, een aantal aspecten uit de Netcode elektriciteit (hierna: Netcode) en Tarievenscode elektriciteit (hierna: Tarievenscode). De wijzigingen die met dit besluit tot stand komen hebben betrekking op de tariefvoorwaarden voor aangeslotenen, de overige voorwaarden, het effect op de compensatieregeling, de relatie met congestiemanagement en de toekomstbestendigheid van de nieuwe transportrechten. De ACM licht hierna eerst het concept 'alternatieve transportrechten' en de varianten tijdsduurgebonden en tijdsblokgebonden transportrecht verder toe en gaat daarna in op de hiervoor genoemde aspecten.

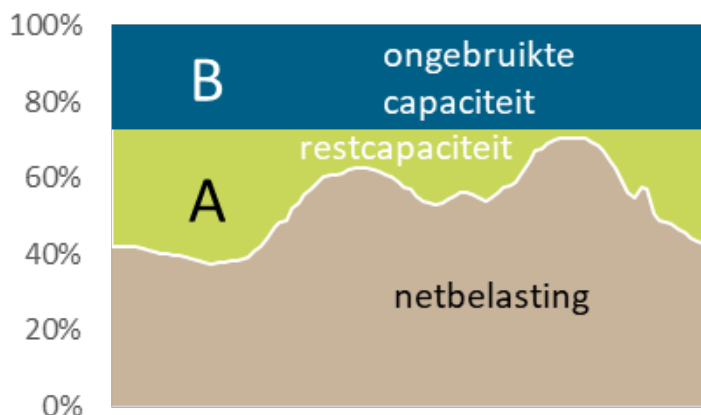
3.2.1 Concept 'alternatieve transportrechten'

11. Alternatieve transportrechten (hierna: ATR's) zijn alternatieven op het bestaande vaste transportrecht. Met een vast transportrecht heeft de aangeslotene te allen tijde volledig recht op de gecontracteerde transportcapaciteit. Met een ATR heeft de aangeslotene niet altijd recht op de gecontracteerde transportcapaciteit. Bij een ATR is het transportrecht dus (gedeeltelijk) niet-vast. Hiertegenover staat een gereduceerd transporttarief.
12. Een ATR is bedoeld om het net efficiënter te benutten door de beschikbare transportcapaciteit buiten de pieken in de netbelasting aan aangeslotenen met een flexibele transportbehoefte ter beschikking te stellen. De transportcapaciteit buiten de pieken wordt ook wel restcapaciteit genoemd. Deze restcapaciteit is in figuur 1 weergegeven met het groene vlak aangeduid met letter A. Voor een ATR kan alleen deze beschikbare restcapaciteit gebruikt worden, zowel in congestie als niet-congestie gebieden, en niet eventuele beschikbare ongebruikte capaciteit, in

² Besluit van de ACM van 25 januari 2024, zaaknummer ACM/22/180165, zie <https://www.acm.nl/nl/publicaties/codebesluit-non-firm-ato>.

figuur 1 weergegeven met het blauwe vak aangeduid met letter B. Indien er ongebruikte transportcapaciteit beschikbaar zou zijn voor een ATR, zal er in de praktijk extra transportcapaciteit tijdens de pieken worden gebruikt. Het net wordt dan niet efficiënter benut, maar juist extra belast. Een gereduceerd transporttarief zou in dat geval niet kostenreflectief en daarmee niet gerechtvaardigd zijn.

Figuur 1: Verschil tussen restcapaciteit en ongebruikte capaciteit



13. In het voorstel van de gezamenlijke netbeheerders worden twee nieuwe alternatieve transportrechten geïntroduceerd; een 'tijdsduurgebonden transportrecht' voor op het landelijk hoogspanningsnet en een 'tijdsblokgebonden transportrecht' voor op de regionale netten. Daarnaast stellen de netbeheerders voor om, nu er meerdere alternatieve transportrechten worden geïntroduceerd, deze duidelijker in de Netcode te structureren. Onderdeel daarvan is dat de term 'variabel transportrecht' voor de duidelijkheid wordt vervangen door de term 'volledig variabel transportrecht'.
14. Door de toevoeging van een tijdsduurgebonden en een tijdsblokgebonden transportrecht, zullen er in totaal vier verschillende soorten transportrechten bestaan. In de toelichting bij het voorstel geven de gezamenlijke netbeheerders aan dat het aanvragen van een ATR een vrijwillige keuze is van een aangeslotene. De ACM benadrukt dat een aangeslotene te allen tijde de keuze heeft tussen de op het relevante netvlak beschikbare transportrechten. Het is daarbij ook mogelijk voor de aangeslotene om verschillende transportrechten te combineren, tenzij dit door technische redenen niet mogelijk is.
15. De ACM benadrukt tot slot dat een ATR als aanvullend instrument dient te worden gezien naast de mogelijkheden die de Netcode reeds biedt om het net efficiënter te benutten. Een netbeheerder wordt dus uitdrukkelijk niet ontslagen van zijn verplichting om congestiemanagement toe te passen.

3.2.2 Concept 'tijdsduurgebonden transportrecht'

16. Met een 'tijdsduurgebonden transportrecht' (hierna: TDTR) heeft de aangeslotene voor ten minste een bepaald aantal uren van het jaar recht op de gecontracteerde transportcapaciteit. Voor het resterende deel van het jaar heeft de aangeslotene geen zekerheid over de beschikbaarheid van de gecontracteerde transportcapaciteit. Hiertegenover staat een gereduceerd transporttarief.
17. De gezamenlijke netbeheerders stellen voor om het deel van het jaar waarop de aangeslotene ten minste recht heeft op de gecontracteerde transportcapaciteit vast te stellen op 85%. Dat betekent dat de aangeslotene voor 7446 uren per jaar zekerheid over de beschikbaarheid van de gecontracteerde transportcapaciteit heeft. Dit betekent ook dat de aangeslotene voor maximaal 15% van het jaar (1314 uren) door de netbeheerder beperkt kan worden in de beschikbaarheid van de gecontracteerde transportcapaciteit. De aangeslotene weet op voorhand niet precies

welke uren van het jaar transportcapaciteit beperkt zal worden. Indien de situatie op het net een beperking van de transportcapaciteit nodig maakt, informeert de netbeheerder de aangeslotene hier de dag van tevoren over. Afhankelijk van de dagelijkse beschikbare restcapaciteit kan de daadwerkelijke beperking in de praktijk ook minder dan 15% per jaar zijn, maar nooit meer.

18. Een TDTR wordt overal op het landelijke hoogspanningsnet beschikbaar indien er voldoende restcapaciteit voor de gevraagde transportcapaciteit beschikbaar is. Dit kan zowel in congestie- als niet-congestiegebieden zijn. Een aanvraag voor een TDTR kan worden gedaan voor de energierichting afname, voor de energierichting invoeding, of voor beide. In het geval van de energierichting afname resulteert een TDTR in een lager tarief. Dit kan het voor de aangeslotene aantrekkelijk maken. Voor de energierichting invoeding wordt geen transporttarief in rekening gebracht, waardoor een TDTR niet in een lager tarief resulteert, hierdoor is een vast transportrecht voor de aangeslotene op voorhand aantrekkelijker. Een TDTR voor invoeding kan alsnog een goede uitkomst zijn voor een aangeslotene indien er onvoldoende transportcapaciteit beschikbaar is voor een vast transportrecht.
19. In het voorstel van de gezamenlijke netbeheerders zal het TDTR vooralsnog niet op de regionale netten worden aangeboden. De reden hiervoor is dat het belastingprofiel op regionale netten kan verschillen van locatie tot locatie. Het is daarom lastig om voor alle regionale netten een generiek percentage voor minimale beschikbaarheid vast te stellen. De gezamenlijke netbeheerders geven in de toelichting bij het voorstel aan dat hier additioneel onderzoek voor nodig is. De ACM acht het redelijk dat het TDTR in deze fase alleen op het landelijk hoogspanningsnet wordt aangeboden, ook gezien het feit dat er gelijktijdig een meer op de regionale netten toegesneden ATR wordt geïntroduceerd. De ACM acht het wenselijk dat op termijn, wanneer er meer ervaring is met beide nieuwe transportrechten, wordt gezien in hoeverre beide transportrechten op alle netten kunnen worden aangeboden.

3.2.3 Concept 'tijdsblokgebonden transportrecht'

20. Met een 'tijdsblokgebonden transportrecht' (hierna: TBTR) heeft de aangeslotene transportcapaciteit in vooraf bepaalde vaste tijdsblokken. Buiten deze tijdsblokken heeft de aangeslotene geen transportrecht. Omdat voor het tijdsblokgebonden transportrecht gebruikgemaakt wordt van restcapaciteit, bevinden de gecontracteerde tijdsblokken voor een aangeslotene zich altijd buiten de piekmomenten van de betreffende locatie in het net. Wat de piekmomenten zijn en op welke momenten er restcapaciteit beschikbaar is, kan per locatie verschillen. De tijdsblokken die een aangeslotene contracteert kunnen dagelijkse tijdsblokken zijn (bijvoorbeeld vaste uren in de nacht), maar het kan ook om een weekpatroon gaan. Omdat de aangeslotene niet gedurende alle uren van de dag een transportrecht heeft, betaalt de aangeslotene een lager transporttarief dan voor een vast transportrecht.
21. Het TBTR komt overal op de regionale netten beschikbaar, indien er voldoende restcapaciteit voor de gevraagde transportcapaciteit beschikbaar is. Dit kan zowel in congestie- als niet-congestiegebieden zijn. Net als voor een TDTR kan een aanvraag voor een TBTR gedaan worden voor de energierichting afname en de energierichting invoeding, maar is deze voor aangeslotenen met name interessant voor afname.
22. In het voorstel van de gezamenlijke netbeheerders zal het TBTR vooralsnog niet op het landelijk hoogspanningsnet worden aangeboden. De reden hiervoor is dat de belasting van het landelijk hoogspanningsnet kan verschillen van dag tot dag, onder andere door fluctuerende hernieuwbare productie. Hierdoor kan niet op voorhand gegarandeerd dat er in bepaalde tijdsblokken altijd restcapaciteit beschikbaar is. Het in de vorige paragraaf beschreven TDTR past daarom beter bij de situatie op het landelijk hoogspanningsnet. De ACM acht het redelijk dat het TBTR in deze fase alleen op de regionale netten wordt aangeboden, ook gezien het feit dat er gelijktijdig een meer op het landelijk hoogspanningsnet toegesneden ATR wordt geïntroduceerd. De ACM acht het wenselijk dat op termijn, wanneer er meer ervaring is met beide nieuwe transportrechten, wordt gezien in hoeverre beide transportrechten op alle netten kunnen worden aangeboden.

3.2.4 Tarifiering

Tarieven tijdsduurgebonden transportrecht

23. Zoals beschreven in paragraaf 3.2.2 heeft een aangeslotene met een TDTR een deel van het jaar geen recht op de gecontracteerde transportcapaciteit. In het voorstel van de gezamenlijke netbeheerders staat daar een korting op het transportafhankelijke verbruikstarief tegenover. Deze korting wordt zo vormgegeven dat het tarief voor de tariefdrager $kW_{\text{gecontracteerd}}$ op nul wordt gesteld.
24. Het op nul stellen van de tariefdrager $kW_{\text{gecontracteerd}}$ reflecteert dat de landelijke netbeheerder bij zijn netplanning geen rekening hoeft te houden met de transportbehoefte van aangeslotenen met een TDTR. In het voorstel geven de gezamenlijke netbeheerders namelijk aan dat – op basis van de huidige inzichten – de netbelasting van een aangeslotene die maximaal 15% in zijn transportbehoefte beperkt kan worden, naar verwachting geen hogere piek in de totale netbelasting van het landelijke hoogspanningsnet veroorzaakt. Door de tariefdrager $kW_{\text{gecontracteerd}}$ op nul te stellen hoeven de betreffende aangeslotenen met een TDTR dus niet mee te betalen aan uitbreidingsinvesteringen die nodig zijn om onbeperkte toegang tot het net te garanderen, zoals bij een vast transport het geval is.
25. In het voorstel van de gezamenlijke netbeheerders wordt het tarief voor een aangeslotene met een TDTR gebaseerd op de tariefdrager kW_{max} . Deze tariefdrager vertegenwoordigt de mate waarin de aangeslotene het net daadwerkelijk gebruikt. Het tarief voor deze tariefdrager is gelijk aan het tarief dat aangesloten met een vast transportrecht voor deze tariefdrager betalen.

Tarieven tijdsblokgebonden transportrecht

26. Zoals beschreven in paragraaf 3.2.3 heeft een aangeslotene met een TBTR een deel van de dag geen recht op transportcapaciteit. In het voorstel van de gezamenlijke netbeheerders staat daar een korting op het transportafhankelijke verbruikstarief tegenover. Deze korting wordt zo vormgegeven dat de aangeslotene alleen het tarief voor $kW_{\text{gecontracteerd}}$ betaald voor de uren die de aangeslotene gecontracteerd heeft. Indien de tijdsblokken niet voor elke dag gelijk zijn, wordt het maandgemiddelde aangehouden. In formulevorm ziet dit er als volgt uit: $kW_{\text{gecontracteerd,tijdsblokgebonden}} = t/24 * kW_{\text{gecontracteerd, vast}}$ waarbij t het (gemiddeld) aantal gecontracteerde uren per dag is.
27. Het beperken van de tariefdrager $kW_{\text{gecontracteerd}}$ voor een aangeslotene met een TBTR reflecteert dat de aangeslotene niet de gehele tijd de beschikking heeft over transportcapaciteit. Binnen de gecontracteerde tijdsblokken heeft de aangeslotene echter dezelfde rechten als bij een vast transportrecht. Op basis hiervan stellen de gezamenlijke netbeheerders voor dat het tarief in verhouding staat met de duur van het tijdsblok. De ACM acht dit redelijk.
28. In het voorstel van de gezamenlijke netbeheerders wordt de tariefdrager kW_{max} voor een aangeslotene met een TBTR niet aangepast. Deze tariefdrager vertegenwoordigt de mate waarin de aangeslotene het net daadwerkelijk gebruikt. Het tarief voor deze tariefdrager is gelijk aan het tarief dat aangesloten met een vast transportrecht voor deze tariefdrager betalen.

Beoordeling voorgestelde tariefstructuur

29. De voorgestelde tariefstructuur draagt volgens de ACM bij aan de bevordering van het doelmatig handelen van afnemers, als bedoeld in artikel 36, eerste lid, onderdeel d, van de E-wet. De tariefkorting die gepaard gaat met een ATR maakt het voor aangeslotenen die hun netgebruik flexibel kunnen inrichten mogelijk aantrekkelijk om (een deel van hun) transportcapaciteit via een ATR af te sluiten. Daarmee wordt de beschikbare transportcapaciteit buiten de pieken in de netbelasting (restcapaciteit) beter benut, en komt de eventueel beschikbare ongebruikte capaciteit ten goede aan aangeslotenen met een minder flexibel netgebruik.

30. De ACM is van mening dat met een ATR objectief onderscheid gemaakt kan worden tussen partijen die de pieken in de netbelasting – op grond van hun recht op onbeperkte toegang tot het net – kunnen verhogen, en partijen die dit niet doen. Dat rechtvaardigt volgens de ACM een tariefkorting voor aangeslotenen met een ATR. Bovendien vindt de ACM de voorgestelde tariefstructuur transparant en, zoals hierboven beschreven, kostenreflectief.
31. Op basis van de voorgaande overwegingen vindt de ACM dat de voorgestelde tariefstructuur voor de nieuwe ATR's voldoende aansluit bij de bepalingen in de Elektriciteitsverordening, artikel 18, eerste tot en met vierde, zevende en achtste lid, en de bepalingen in artikel 36, eerste en tweede lid, van de E-wet.

3.2.5 Overige voorwaarden

Aanvraag van een alternatief transportrecht

32. Een aangeslotene kan, net als voor de bestaande transportrechten, een aanvraag doen voor een van de nieuwe ATR's. Een aangeslotene kan ook een combinatie van een vast transportrecht en een ATR aanvragen, of zijn bestaande vaste transportrecht uitbreiden met een ATR. Het uitbreiden van een bestaand transportrecht met een ATR geldt daarbij als een nieuwe aanvraag. De netbeheerder behandelt aanvragen voor een ATR op volgorde van binnenkomst. De netbeheerder zal de aanvraag voor een ATR toewijzen indien er voldoende restcapaciteit beschikbaar is. Indien de netbeheerder constateert dat er onvoldoende restcapaciteit beschikbaar is, zal de netbeheerder dit met een onderbouwing aantonen (zoals ook artikel 24, tweede lid, van de E-wet vereist).
33. Een aangeslotene is vrij om het gewenste transportrecht aan te vragen. Het kan echter voorkomen dat een bepaald transportrecht niet direct beschikbaar is. Er kan bijvoorbeeld onvoldoende capaciteit voor een vast transportrecht zijn. In dat geval kan de aangeslotene ervoor kiezen om een ATR aan te vragen, indien die wel beschikbaar zijn. De aangeslotene kan dan gelijktijdig een vast transportrecht aanvragen en voor die aanvraag plaatsnemen in de wachtrij. Wanneer het vaste transportrecht beschikbaar komt, kan de aangeslotene het alternatieve transportrecht opzeggen.
34. Een aangeslotene kan zijn bestaande transportrecht omzetten in een ander transportrecht. Een aangeslotene kan bijvoorbeeld verzoeken om zijn ATR om te zetten in een vast transportrecht. Indien het aangevraagde transportrecht beschikbaar is, zal de netbeheerder dit aanbieden. Indien het aangevraagde transportrecht niet beschikbaar is, komt de aangeslotene met zijn aanvraag in de wachtrij. Zolang de aangeslotene in de wachtrij staat, behoudt de aangeslotene zijn bestaande transportrecht.

Beschikbaarheid transportcapaciteit

35. Bij een TBTR weet de aangeslotene langtijdig welke uren van de dag zij transportcapaciteit beschikbaar heeft. Bij een TDTR weet de aangeslotene wel hoeveel uur zij tenminste transportcapaciteit beschikbaar zal hebben, maar niet precies welke uren. De netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet geeft daarom iedere dag voor de daaropvolgende dag aan of de transportcapaciteit overeenkomstig het TDTR beschikbaar is. Om aangeslotenen met een TDTR de kans te geven om op effectieve wijze deel te nemen aan de dagelijkse veiling voor balanceringscapaciteit, geven de gezamenlijke netbeheerders in de toelichting bij het voorstel aan dat de netbeheerder uiterlijk om 08:30 uur, een half uur voor de gate closure tijd van de veiling voor aFRR en mFRR, de beschikbaarheid van transportcapaciteit aan de aangeslotene communiceert. In het codevoorstel van de netbeheerders was dit echter niet gespecificeerd en werd volstaan met het vermelden van de gatesluitingstijd van de day-aheadmarkt (12:00 uur) als uiterlijk tijdstip voor het communiceren van de beschikbaarheid van transportcapaciteit. Ten behoeve van de duidelijkheid en zekerheid voor aangeslotenen heeft de ACM in de

productvoorwaarden van bijlage 20 in lid 1 onder e verduidelijkt dat voor het TDTR de beschikbaarheid uiterlijk een half uur voor de gatesluitingstijd van de FRR-veiling plaatsvindt.

36. De gezamenlijke netbeheerders lichten bij het voorstel toe dat het de wens van zowel marktpartijen als de netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet is om de informatie over beschikbaarheid van transportcapaciteit ook voorafgaand aan de FCR veiling, die om 8 uur 's ochtends aanvangt, reeds te verstrekken. Operationele verbeteringen om dit mogelijk te maken, zullen enige tijd vergen. De ACM is van mening dat het wenselijk is dat de beschikbaarheid van transportcapaciteit voor de FCR veiling wordt gecommuniceerd. Wanneer de processen hiervoor adequaat zijn ingericht kan de netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet er direct toe overgaan om beschikbare transportcapaciteit voorafgaand aan de FCR veiling te communiceren. Hier zal geen aparte codewijziging voor nodig zijn. Door de in onderhavig besluit gekozen formulering dat de netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet uiterlijk een half uur voor de sluiting van de FRR markt aangeeft of en in welke mate de transportcapaciteit voor de volgende dag beschikbaar zal zijn, staat het de netbeheerder vrij om dit eerder te doen.
37. Het is mogelijk dat in de toekomst meerdere aangeslotenen met (verschillende varianten van) een ATR zullen zijn aangesloten in hetzelfde netgebied. Indien dit het geval is dient er duidelijkheid te bestaan over de methode van verdeling van schaarse, overeenkomstig ATR vergeven transportcapaciteit tussen de verschillende aangeslotenen. Deze methode is in het voorstel van de gezamenlijke netbeheerder nog niet uitgewerkt. Tegelijkertijd constateert de ACM dat er tot op heden nog geen sprake is van de situatie zoals beschreven in de eerste volzin van dit randnummer. De ACM ziet op dit moment geen reden om dit in het ontwerpbesluit op te nemen en moedigt de gezamenlijke netbeheerders aan om in samenspraak met relevante aangeslotenen en hun representatieve organisaties op tijdige wijze hiertoe codewijzigingsvoorstellen in te dienen wanneer de praktische noodzaak ontstaat.
38. De netbeheerder biedt een ATR aan op basis van een berekening van de restcapaciteit die nu en in de toekomst beschikbaar is. De netbeheerder houdt daarbij rekening met verwachte ontwikkelingen in de toekomst. Het kan echter voorkomen dat er op een gegeven moment onvoldoende restcapaciteit beschikbaar is, bijvoorbeeld door een verandering in het belastingprofiel van de relevante locatie in het net. Dit betekent echter niet dat de netbeheerder de transportcapaciteit van een aangeslotene met een TDTR vaker dan het afgesproken percentage uren kan beperken of een aangeslotene met TBTR kan beperken gedurende de uren met gecontracteerde vaste capaciteit. De aangeslotene heeft en houdt recht op de afgesproken beschikbaarheid van de gecontracteerde capaciteit. De ACM acht dit met het oog op de gewenste zekerheid voor de aangeslotene redelijk. De insteek van de nieuwe ATR's is juist dat de aangeslotene geen volledige, maar wel enige zekerheid wordt geboden. Zou de toegezegde beschikbaarheid in de toekomst kunnen veranderen, dan zou een ATR (voor de langere termijn) te weinig zekerheid bieden. De netbeheerder zal in het geval van onvoorziene ontwikkelingen waardoor de beschikbare restcapaciteit onvoldoende wordt dus andere maatregelen moeten treffen, zoals de netcapaciteit uitbreiden of het bij uitzondering inzetten van ongebruikte capaciteit voor ATR's.

Borgen netveiligheid

39. De ACM stelt vast dat aangeslotenen met een ATR de plicht hebben om de met de netbeheerder afgesproken en door de netbeheerder gecommuniceerde beschikbaarheid van transportcapaciteit te respecteren. Indien dit niet goed gebeurt en de aangeslotene transport van elektriciteit realiseert op moment dat geen capaciteit beschikbaar is gesteld (een overschrijding), kan dit immers tot overbelasting van netcomponenten leiden. Het is daarom wenselijk om duidelijke prikkels op te nemen voor aangeslotenen met een ATR om dit gedrag te voorkomen. Het is ook mogelijk dat de netbeheerder voor het afsluiten van een ATR een technische voorziening vereist, om de in dit randnummer bedoelde overschrijding te voorkomen.
40. In het voorstel hebben de netbeheerders opgenomen dat het transportrecht van een aangeslotene komt te vervallen indien de aangeslotene twee keer de voorwaarden van een ATR

heeft overschreden. Deze mogelijke sanctie moet aangeslotenen ervan weerhouden om de aan hun beschikbaar gestelde capaciteit te overschrijden. De ACM heeft er begrip voor dat de gezamenlijke netbeheerders maatregelen willen kunnen treffen om te voorkomen dat aangeslotenen de toegewezen transportcapaciteit overschrijden. Het vervallen van het transportrecht is naar de mening van de ACM echter een zeer zware maatregel. Daarom oordeelt de ACM dat dit met een aantal waarborgen dient te worden omkleed en er een aantal stappen moet worden doorlopen voordat het alternatieve transportrecht uiteindelijk komt te vervallen. Met dit doel voegt de ACM artikel 7.1, zesde en zevende lid toe aan de Netcode.

41. Artikel 7.1, zesde lid introduceert de mogelijkheid voor de netbeheerder om het alternatieve transportrecht tijdelijk op te schorten indien de voorwaarden van het alternatieve transportrecht tweemaal zijn overschreden. Dit mag pas wanneer de netbeheerder de afnemer schriftelijk heeft geïnformeerd, wat garandeert dat de afnemer op de hoogte is van het schenden van de voorwaarden. Gedurende de opschortingsperiode mag de afnemer geen gebruik maken van het opgeschorte transportrecht. Om het betreffende transportrecht terug te krijgen, dient de afnemer maatregelen te treffen om een nieuwe schending van de voorwaarden van het transportrecht te voorkomen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een technische voorziening die een toekomstige overschrijding kan voorkomen. De netbeheerder dient de opschorting onmiddellijk te beëindigen, wanneer de afnemer overtuigend aan de netbeheerder heeft aangetoond dat zij voldoende maatregelen heeft getroffen om een nieuwe overschrijding te voorkomen.
42. Indien de aangeslotene na het opheffen van de opschorting, ondanks de getroffen maatregelen, opnieuw de voorwaarden schendt, kan de conclusie worden getrokken dat de aangeslotene niet aan de voorwaarden van een ATR kan of wil voldoen. Naar het oordeel van de ACM is het in dat geval redelijk dat de netbeheerder de uiteindelijke mogelijkheid heeft om het betreffende transportrecht te laten vervallen. Dit is opgenomen in artikel 7.1, zevende lid. Ook in deze situatie zal de netbeheerder bij het beslissen over deze maatregel de omstandigheden van het geval dient te betrekken.

Relatie ontwerpbesluit gecontracteerd transportvermogen

43. De gezamenlijke netbeheerders stellen voor om de nieuwe ATR's aan te bieden in overeenstemming met nieuwe regels voor het vaststellen en wijzigen van het gecontracteerd transportvermogen. De ACM heeft een ontwerpbesluit gepubliceerd waarmee nieuwe regels over het gecontracteerd transportvermogen worden opgenomen in een nieuw voorgestelde paragraaf 7.4 van de Netcode elektriciteit.³ De ACM heeft echter nog geen definitief besluit genomen. Om een volledig beeld te geven van de voorwaarden die van toepassing zullen zijn op de nieuwe ATR's, heeft de ACM in het voorliggende ontwerpbesluit de door de netbeheerders voorgestelde verwijzing naar paragraaf 7.4 van de Netcode elektriciteit reeds overgenomen.

3.2.6 Compensatieregeling

44. In het voorstel beschrijven de gezamenlijke netbeheerders dat een aanpassing van de compensatieregeling nodig is. De compensatieregeling in artikel 8.8 van de Netcode geeft aan dat bij een storing na een (van het netvlak afhankelijke) bepaalde tijd de netbeheerder een vergoeding verschuldigd is. In het voorstel is opgenomen dat voor een ATR de standaard storingscompensatie alleen geldt indien de storing plaatsvindt gedurende uren waarvoor de netbeheerder daadwerkelijk transportcapaciteit heeft toegewezen aan de aangeslotene. De ACM acht dit redelijk; bij een storing tijdens uren waarin de aangeslotene geen transportcapaciteit toegewezen heeft gekregen, ondervindt de aangeslotene immers geen nadeel.

3.2.7 Relatie met congestiemanagement

45. Aangezien ATR's alleen gebruikmaken van restcapaciteit in het net, kunnen ATR's niet leiden tot een overschrijding van de aanwezige transportcapaciteit als bedoeld in artikel 9.6, eerste lid en artikel 9.7, eerste lid en dus ook niet tot een vooraankondiging van een congestiegebied.

³ Ontwerpbesluit van de ACM van 18 december 2023, zaaknummer ACM/22/180691, zie <https://www.acm.nl/nl/publicaties/ontwerp-codebesluit-gecontracteerd-transportvermogen>.

46. In een gebied dat reeds een congestiegebied is, past een netbeheerder congestiemanagement toe. De netbeheerder hoeft geen congestiemanagement toe te passen voor de vraag naar transport die groter is dan de technische grens. Aangezien een ATR alleen gebruikmaakt van restcapaciteit, dienen ATR's niet te worden betrokken bij de bepaling of de technische grens bereikt is. Dit is te meer zo omdat de netbeheerder een mogelijkheid heeft om bij een ATR een technische voorziening te vereisen, waarmee de netbeheerder ervoor kan zorgen dat de aangeslotene met een ATR het net niet kan gebruiken als er geen capaciteit is. Een ATR heeft daarom geen invloed op de veiligheid van het net en daarmee de technische grens. De ACM past artikel 9.10, tweede lid, onderdeel d, van de Netcode zo aan dat daarin vastgelegd wordt dat een TDTR of TBTR, net zoals reeds geldt voor het volledig variabele transportrecht, geen invloed hebben op de technische grens.
47. De gezamenlijke netbeheerders benoemen in de toelichting bij het voorstel dat ook aangeslotenen met een TDTR of TBTR kunnen worden verplicht om een aanbod te doen voor het leveren van congestiemanagementdiensten als bedoeld in artikel 9.1, derde en vierde lid. In dit geval is de aangeslotene verplicht om, afhankelijk van de situatie, regelbaar vermogen in de vorm het redispatch product of het capaciteitsbeperkingsproduct – overeenkomstig respectievelijk Bijlage 11 en Bijlage 12 van de Netcode aan te bieden. Dit is alleen mogelijk voor momenten waarop de aangeslotene in de betreffende richting – invoeding dan wel afname – transportcapaciteit toegewezen heeft gekregen. De aangeslotene geeft hierbij aan welke vergoeding hij wenst te krijgen voor de inzet van deze congestiediensten. De aangeslotene zal geen negatieve financiële gevolgen ondergaan als gevolg van de inzet van het redispatch- en/of het capaciteitsbeperkingsproduct. De ACM is daarom van mening dat het aanvaardbaar is dat de in dit randnummer bedoelde diensten worden verzocht van partijen met een TDTR of TBTR voor marktjideenheden waarvoor de netbeheerder wel transportcapaciteit heeft vergeven.

3.2.8 Toekomstbestendigheid nieuwe transportrechten

48. De codewijzigingen in onderhavig ontwerpbesluit gelden in beginsel voor onbepaalde tijd. Eventuele toekomstige wijzigingen kunnen op initiatief van de gezamenlijke netbeheerders worden ingediend, of de ACM kan dit ambtshalve doen. De gezamenlijke netbeheerders hebben in de toelichting bij het voorstel toegezegd om 15 jaar vanaf het moment van inwerkingtreding van huidige codewijziging, geen aanpassingen op de regeling voor TDTR's te initiëren. Hiermee beogen de gezamenlijke netbeheerders om zekerheid te bieden aan (toekomstig) aangeslotenen voor wie het afsluiten van een TDTR gepaard gaat met een grote investering. De ACM onderschrijft dit belang van investeringszekerheid. Om vroegtijdig duidelijkheid te bieden over de situatie na de initiële 15 jaar, hebben de gezamenlijke netbeheerders in hun voorstel in artikel 15.6 van de Netcode opgenomen dat 5 jaar na inwerkingtreding van de bepalingen over de TDTR een onderzoek zal worden uitgevoerd naar de wenselijkheid van continuering of eventuele wijziging van het TDTR. De ACM acht het wenselijk om dit onderzoek na 5 jaar uit te voeren.

3.2.9 Inwerkingtreding

49. De gezamenlijke netbeheerders stellen voor de codewijziging betreffende het TDTR op 1 april 2026 in werking te laten treden en de codewijziging betreffende het TBTR per 1 april 2025. De gezamenlijke netbeheerders onderschrijven dat voor afnemers spoedige besluitvorming gewenst is, maar leggen tegelijkertijd uit dat zij tijd nodig hebben ter implementatie van de nieuwe ATR's.
50. De ACM heeft er begrip voor dat netbeheerders tijd nodig hebben om de nieuwe ATR's te implementeren. Echter, de ACM is van mening dat een implementatietermijn van twee jaar onevenredig lang is wanneer dit wordt afgewogen tegen het belang van netgebruikers bij een spoedige implementatie, en de urgentie van integratie van nieuwe flexibele netgebruikers zoals energieopslag in het energiesysteem, die het TDTR kan faciliteren. De ACM betreft bij de overweging ook dat netbeheerders per heden al het volledig variabel transportrecht in congestiegebieden kunnen aanbieden en dit per 1 februari 2025 moeten doen. Voor het volledige variabele transportrecht en het TDTR zullen veelal dezelfde processen en systemen gebruikt kunnen worden, zij het dat dit bij het TDTR nauwer luistert omdat de netbeheerder een bepaalde beschikbaarheid van de transportcapaciteit moet garanderen. Alles overwegend acht de ACM het

wenselijk om de datum van inwerkingtreding voor het TDTR net als die voor het TBTR te stellen op 1 april 2025, zodat per die datum op alle netten er een aanvullend transportrecht ter beschikking komt.

3.2.10 Conclusie

51. De ACM komt tot het oordeel dat de wijzigingen die de gezamenlijke netbeheerders voorstellen niet in strijd zijn met de belangen, regels en eisen bedoeld in artikel 36, eerste en tweede lid, van de Elektriciteitswet 1998
52. ACM heeft grammatica, spelling en interpunctie in het codevoorstel waar nodig gecorrigeerd. Daarnaast heeft de ACM enkele tekstuele aanpassingen gedaan om de codebepalingen te verduidelijken.

4 Reactie op ontvangen zienswijzen

53. [PM]

Bijlage – Wettelijk kader

1. Voor dit besluit en de beoordeling van het voorstel van de gezamenlijke netbeheerders zijn de volgende wettelijke bepalingen relevant.

Elektriciteitsrichtlijn

2. Artikel 6, eerste lid, van Richtlijn (EU) 2019/944 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2019 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit en tot wijziging van Richtlijn 2012/27/EU (hierna: Elektriciteitsrichtlijn):

De lidstaten dragen zorg voor de invoering van een systeem voor toegang van derden tot de transmissie- en distributiesystemen, gebaseerd op bekendgemaakte tarieven die voor alle afnemers gelden en die objectief worden toegepast zonder onderscheid te maken tussen systeemgebruikers. De lidstaten zorgen ervoor dat deze tarieven of de aan de berekening daarvan ten grondslag liggende methoden voorafgaand aan hun toepassing worden goedgekeurd overeenkomstig artikel 59 en dat deze tarieven en, wanneer alleen de methoden zijn goedgekeurd, de methoden worden bekendgemaakt voordat zij in werking treden.

3. Artikel 40, eerste lid, aanhef en onderdeel f, van de Elektriciteitsrichtlijn:

Elke transmissiesysteembeheerder heeft de volgende verantwoordelijkheden: zich onthouden van discriminatie tussen systeemgebruikers of categorieën systeemgebruikers, met name van die ten gunste van verwante bedrijven;

4. Artikel 31, tweede lid, van de Elektriciteitsrichtlijn:

De distributiesysteembeheerder mag in geen geval tussen gebruikers of categorieën systeemgebruikers discrimineren, met name niet ten gunste van verwante bedrijven.

5. Artikel 59, zevende lid, aanhef en onderdeel a, van de Elektriciteitsrichtlijn:

Behalve in gevallen waarin ACER bevoegd is [...], zijn de regulerende instanties bevoegd voor de vaststelling of de voldoende ruim aan de inwerkingtreding voorafgaande goedkeuring van ten minste de nationale methoden voor het berekenen of vastleggen van de voorwaarden inzake: de aansluiting op en toegang tot nationale netten, inclusief de transmissie- en distributietarieven of de methoden daarvoor; die tarieven of methoden maken het mogelijk dat de noodzakelijke investeringen in de netten op een zodanige wijze worden uitgevoerd dat deze investeringen de levensvatbaarheid van de netten kunnen waarborgen;

Elektriciteitsverordening

6. Artikel 18, eerste tot en met vierde en zevende en achtste lid, van Verordening (EU) 2019/943 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2019 betreffende de interne markt voor elektriciteit (hierna: de Elektriciteitsverordening):

1. De door de netwerkbeheerders gehanteerde tarieven voor nettoegang, met inbegrip van tarieven voor de aansluiting op de netten, tarieven voor het gebruik van netten en, indien van toepassing, tarieven voor gerelateerde versterkingen van netten, moeten kostenreflectief en transparant zijn, rekening houden met de noodzakelijke zekerheid van het netwerk en flexibiliteit en een afspiegeling vormen van de werkelijk gemaakte kosten, voor zover deze overeenkomen met die van een efficiënte en structureel vergelijkbare netbeheerder en op niet-discriminerende wijze worden toegepast. Deze tarieven omvatten geen ongerelateerde kosten ter ondersteuning van ongerelateerde beleidsdoelstellingen.

Zonder afbreuk te doen aan artikel 15, leden 1 en 6, van Richtlijn 2012/27/EU en de criteria van bijlage XI bij die richtlijn ondersteunt de voor het bepalen van de netwerktarieven gebruikte methode op neutrale wijze de algehele systeemefficiëntie op lange termijn door middel van prijssignalen aan afnemers en producenten en wordt zij in het bijzonder zodanig toegepast dat niet op positieve of negatieve wijze wordt gediscrimineerd tussen op distributieniveau aangesloten productie en op transmissieniveau aangesloten productie. Door middel van de netwerktarieven vindt noch op positieve, noch op negatieve wijze discriminatie plaats ten opzichte van energieopslag of aggregatie en worden geen negatieve prikkels tot stand gebracht met betrekking tot zelfproductie, zelfconsumptie of participatie in vraagrespon. Zonder afbreuk te doen aan lid 3 van dit artikel zijn deze tarieven niet afstandsgebonden.

2. De tariefmethodologieën reflecteren de vaste kosten van de transmissiesysteembeheerders en de distributiesysteembeheerders en bieden de transmissiesysteembeheerders en de distributiesysteembeheerders passende stimulansen op zowel lange als korte termijn om de efficiëntie, waaronder de energie-efficiëntie, te verbeteren, de marktintegratie en de voorzieningszekerheid te versterken en toereikende investeringen en verwante onderzoeksactiviteiten te ondersteunen en innovatie in het belang van de consument te bevorderen op gebieden zoals digitalisering, flexibiliteitsdiensten en interconnectie.

3. Wanneer passend, worden in het op producenten of eindafnemers van toepassing zijnde tarief locatiespecifieke signalen op Unieniveau ingebouwd en wordt rekening gehouden met de omvang van de veroorzaakte netverliezen en congestie en met de investeringskosten voor infrastructuur.

4. Bij de vaststelling van de tarieven voor nettoegang wordt rekening gehouden met:

a) de uit het vergoedingsmechanisme voor elektriciteitsstromen tussen transmissiesysteembeheerders voortvloeiende betalingen en ontvangsten;

b) de werkelijk verrichte en ontvangen betalingen, alsmede de over toekomstige tijdvakken verwachte betalingen, een en ander aan de hand van ramingen over vroegere tijdvakken.

[...]

7. De distributietarieven zijn kostenreflectief, rekening houdend met het gebruik van het distributienet door systeemgebruikers, met inbegrip van actieve afnemers. De distributietarieven kunnen elementen bevatten met betrekking tot capaciteiten voor aansluiting op het net en kunnen worden gedifferentieerd naargelang van de verbruiks- of productieprofielen van de systeemgebruikers. Wanneer de lidstaten de uitrol van slimme metersystemen hebben geïmplementeerd, houden de regulerende instanties bij het vaststellen of goedkeuren van transmissietarieven of distributietarieven of hun methodologieën overeenkomstig artikel 59, van Richtlijn (EU) 2019/944 rekening met aan bepaalde tijdsbestekken gekoppelde nettarieven en kunnen bepaalde tijdsbestekken gekoppelde nettarieven indien nodig worden ingevoerd, waarbij rekening wordt gehouden met het gebruik van het net en zodanig te werk wordt gegaan dat het voor de eindafnemer transparant, kostenefficiënt en voorzienbaar is

8. De methodologieën inzake distributietarieven stimuleren de distributiesysteembeheerders tot de meest kostenefficiënte exploitatie en ontwikkeling van hun netten, inclusief door de aankoop van diensten. Daartoe nemen de regulerende instanties de relevante kosten in aanmerking en nemen zij deze op in de distributietarieven, en kunnen zij prestatiedoelstellingen vaststellen teneinde de distributiesysteembeheerders te stimuleren om de efficiëntie in hun netten te verbeteren,

inclusief door middel van energie-efficiëntie, flexibiliteit en de uitrol van slimme netten en intelligente bemetering.

[...]

Elektriciteitswet 1998

7. Artikel 24 van de E-wet:

1. De netbeheerder is verplicht aan degene die daarom verzoekt een aanbod te doen om met gebruikmaking van het door hem beheerde net ten behoeve van de verzoeker transport van elektriciteit uit te voeren tegen een tarief en tegen andere voorwaarden die in overeenstemming zijn met de paragrafen 5 en 6 van dit hoofdstuk.

2. De verplichting, bedoeld in het eerste lid, geldt niet voor zover de netbeheerder voor het gevraagde transport redelijkerwijs geen capaciteit ter beschikking heeft. Een weigering transport uit te voeren als bedoeld in de vorige volzin is met redenen omkleed. De netbeheerder verschaft degene aan wie transport is geweigerd desgevraagd en ten hoogste tegen kostprijs de relevante gegevens over de maatregelen die nodig zijn om het net te versterken. Indien ten aanzien van duurzame elektriciteit een weigering transport uit te voeren als bedoeld in de eerste volzin plaatsvindt, meldt de netbeheerder dit aan de Autoriteit Consument en Markt, waarbij de netbeheerder aangeeft welke maatregelen worden genomen om toekomstige weigeringen te voorkomen.

3. De netbeheerder onthoudt zich van iedere vorm van discriminatie tussen degenen jegens wie de verplichting, bedoeld in het eerste lid, geldt.

8. Artikel 36, eerste en tweede lid, van de E-wet:

1. De netbeheerder onthoudt zich van iedere vorm van discriminatie tussen degenen jegens wie de verplichting, bedoeld in het eerste lid, geldt.

a. het voorstel van de gezamenlijke netbeheerders als bedoeld in artikel 27, 31 of 32 en de resultaten van het overleg, bedoeld in artikel 33, eerste lid,

b. het belang van het betrouwbaar, duurzaam, doelmatig en milieuhygiënisch verantwoord functioneren van de elektriciteitsvoorziening,

c. het belang van de bevordering van de ontwikkeling van het handelsverkeer op de elektriciteitsmarkt,

d. het belang van de bevordering van het doelmatig handelen van afnemers

e. het belang van een goede kwaliteit van de dienstverlening van netbeheerders,

f. het belang van een objectieve, transparante en niet discriminatoire handhaving van de energiebalans op een wijze die de kosten weerspiegelt,

g. de in artikel 26b bedoelde regels,

h. hetgeen is gesteld bij of krachtens verordening 2019/943 en de richtlijn en

i. artikel 15 van 2012/27/EU van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende energie-efficiëntie, tot wijziging van Richtlijnen 2009/125/EG en 2010/30/EU en houdende intrekking van de Richtlijnen 2004/8/EG en 2006/32/EG (PbEU 2012, L 315).

2. De Autoriteit Consument en Markt stelt de voorwaarden niet vast dan nadat zij zich met inachtneming van artikel 5 van de richtlijn ervan vergewist heeft dat de voorwaarden de interoperabiliteit van de netten garanderen en objectief, evenredig en niet-discriminatoir zijn, alsmede voor zover dat op grond van de notificatierichtlijn noodzakelijk is, aan de Europese Commissie in ontwerp zijn meegedeeld en de van toepassing zijnde termijnen, bedoeld in artikel 6 van de notificatierichtlijn, zijn verstreken.