



Besluit van de Autoriteit Consument en Markt van 16 juli 2024, kenmerk ACM/UIT/619367 tot wijziging van de tariefstructuren en voorwaarden als bedoeld in artikelen 27 en 31 van de Elektriciteitswet 1998 betreffende alternatieve transportrechten

Zaaknummer: ACM/23/187219

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.

B

Artikel 7.1, derde tot en met het zevende lid komen te luiden:

3. 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.
4. De in het derde lid bedoelde vormen van transportrecht kunnen separaat of, voor zover beschikbaar, voor dezelfde aansluiting in combinatie worden gecontracteerd.
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.
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. Bij de beslissing om het transportrecht op te schorten houdt de netbeheerder rekening met de mate en frequentie van de schending van de voorwaarden van artikel 7.1b, artikel 7.1c of artikel 7.1d. De netbeheerder beëindigt de opschorting uit de vorige volzin wanneer de aangeslotene aan de netbeheerder aantoonbaar maatregelen te hebben getroffen die voorkomen dat de aangeslotene nogmaals de voorwaarden van artikel 7.1b, artikel 7.1c of artikel 7.1d overtreedt.
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, kan de netbeheerder het transportrecht waarvan de voorwaarden geschonden zijn, laten vervallen. Bij de beslissing om het transportrecht te laten vervallen houdt de netbeheerder rekening met de mate en frequentie van de schending van de voorwaarden van artikel 7.1b, artikel 7.1c of artikel 7.1d.



C

Na artikel 7.1 worden vier artikelen ingevoegd, luidende:

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 Tarievcodes elektriciteit van toepassing.

Artikel 7.1b

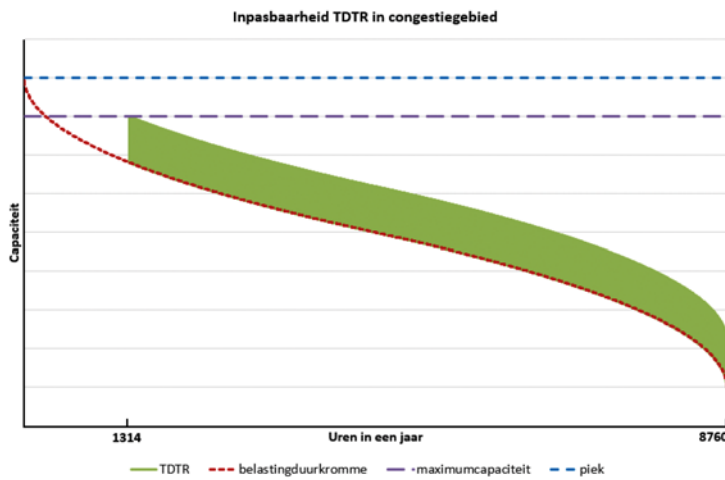
1. Een volledig variabel recht op transport geeft de aangeslotene recht op transport ter grootte van het transportvermogen dat de netbeheerder uiterlijk voor de gatesluitingstijd van de day-aheadmarkt op de dag voorafgaande aan de dag waarop het beoogde transport zal plaatsvinden ten behoeve van de aangeslotene 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 23, 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 Tarievcodes 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

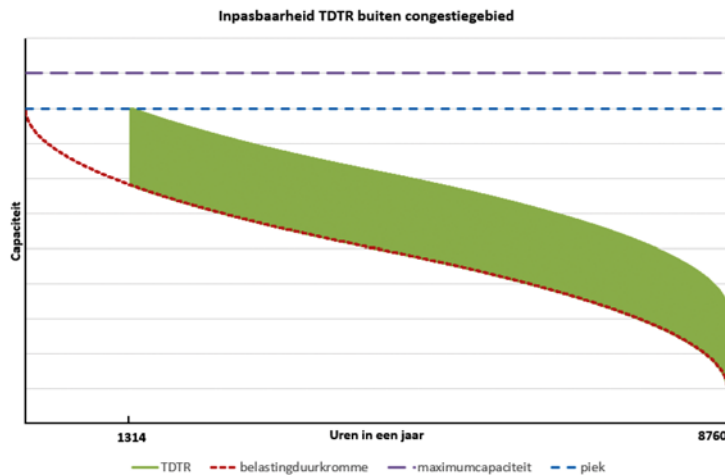
1. Een tijdsduurgebonden recht op transport geeft de aangeslotene recht op transport tot een hoeveelheid ter grootte van het op de aansluiting gecontracteerde transportvermogen voor afname of voor invoeding, gedurende het in de aansluit- en transportovereenkomst genoemde percentage van het aantal uren 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 23, eerste lid, vast in de aansluit- en transportovereenkomst.
3. Het tijdsduurgebonden recht op transport, als bedoeld in het eerste lid, kan door de netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet worden aangeboden aan 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 1 april 2025 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 1.314 uur, ter rechterzijde door de lijn van 8.760 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 1.314 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 1.314 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 Tarievenscode 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 23, 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.

D

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'.

E

In artikel 9.2, vierde lid wordt 'artikel 7.1, tweede lid,' vervangen door 'artikel 7.1a, eerste lid, artikel 7.1b, eerste lid, artikel 7.1c, eerste lid en artikel 7.1d, eerste lid'.

F

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'.

G

Na artikel 15.7 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 15.8

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 1 april 2040 van bedoelde regeling.

H

Na Bijlage 22 wordt een bijlage ingevoegd, luidende:

Bijlage 23 bij artikelen 7.1b, tweede lid, 7.1c, tweede lid, en 7.1d, tweede lid: Productvoorwaarden

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 Tarievcodes voor elektriciteit wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 3.7.15, aanhef, zoals dat komt te luiden na inwerkingtreding van besluit ACM/UIT/622421, wordt 'artikel 7.1, derde lid,' 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, $\text{kW}_{\text{maxgewogen}}$ 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, $\text{kW}_{\text{maxgewogen}}$ 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 $kW_{\text{gecontracteerd}}$ 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. voor verbruikers in de tariefcategorie, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel f, met een aansluiting met een doorlaatwaarde groter dan 3x80A:
 - 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

De Netcode elektriciteit wordt gewijzigd als volgt:

In artikel 7.1c, derde lid wordt 'kan door de netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet worden aangeboden aan' vervangen door 'is beschikbaar voor'.

ARTIKEL IV

A

Artikel I en II treden in werking op 1 april 2025.

B

Artikel III treedt in werking op 1 oktober 2025.

's-Gravenhage, 16 juli 2024

*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 restcapaciteit 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 restcapaciteit in het elektriciteitsnet. De nieuwe alternatieve transportrechten geven een aangeslotene een bepaalde mate van zekerheid over hoeveel of wanneer zij het net zal kunnen gebruiken, en geven daarmee meer zekerheid dan het volledig variabele transportrecht. Dat maakt deze transportrechten een belangrijke aanvulling op het volledig variabele transportrecht. 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 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.

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



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

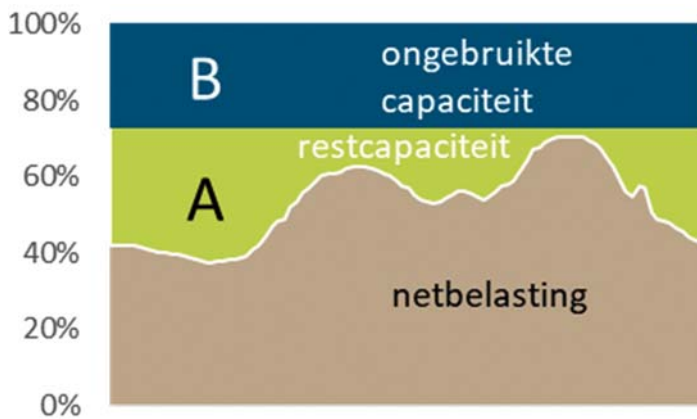
9. Dit besluit maakt het voor netbeheerders mogelijk om, naast het bestaande vaste transportrecht en het recent ingevoerde volledig variabele transportrecht (ook wel non-firm ATO genoemd)², ook een tijdsduurgebonden transportrecht en een tijdsblokgebonden transportrecht aan te bieden. Deze twee transportrechten 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. In niet-congestie gebieden is er ook ongebruikte capaciteit aanwezig. Dit is de ruimte tussen de bestaande piek en de bestaande capaciteit van het net, in figuur 1 weergegeven met het blauwe vak aangeduid met letter B. Deze ongebruikte capaciteit is niet beschikbaar voor ATR's. 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.

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: Verschil tussen restcapaciteit en ongebruikte capaciteit

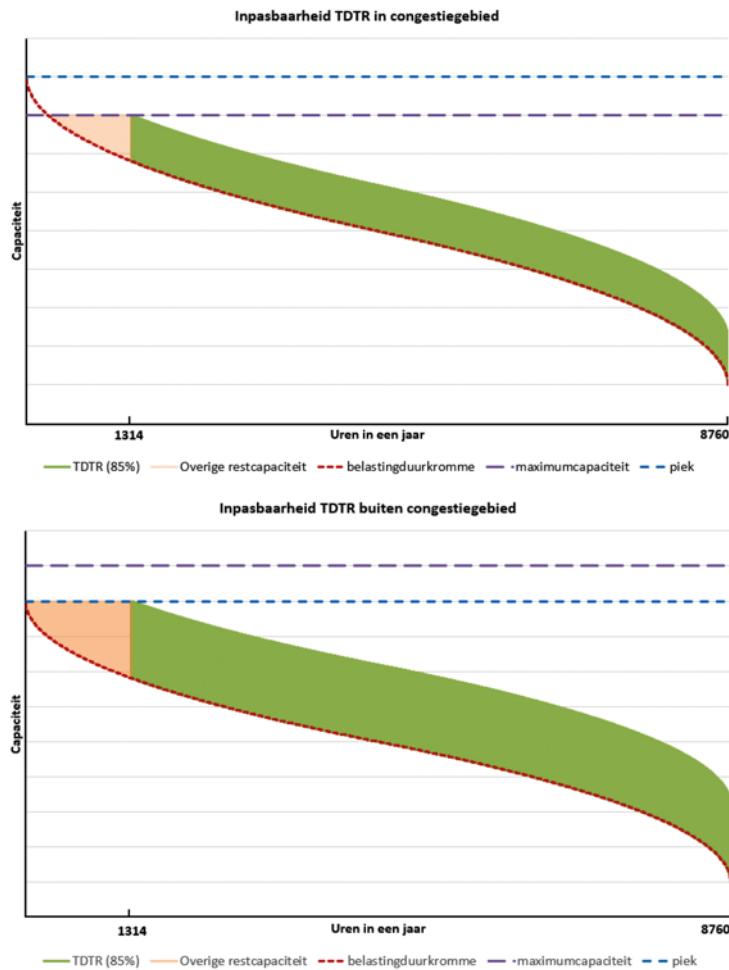


13. In het voorstel van de gezamenlijke netbeheerders worden twee nieuwe alternatieve transportrechten geïntroduceerd; een 'tijdsduurgebonden transportrecht' voor op het landelijk hoogspanningsnet en een 'tijdsblokgebonden transportrecht' voor op de regionale netten. Daarnaast stellen de netbeheerders 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 inclusief het vaste transportrecht en het volledig variabele transportrecht 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 congestie management 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 7.446 uren per jaar zekerheid over de beschikbaarheid van de gecontracteerde transportcapaciteit heeft. Dit betekent ook dat de aangeslotene voor maximaal 15% van het jaar (1.314 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.
18. Afhankelijk van de dagelijkse beschikbare restcapaciteit kan de daadwerkelijke beperking in de praktijk ook minder dan 15% per jaar zijn, maar nooit meer. De daadwerkelijke restcapaciteit die op dagelijkse basis aan een TDTR aangeslotene wordt toegekend kan dus gunstiger uitvallen. De netbeheerder zal de TDTR aangeslotene namelijk enkel afschakelen als deze op basis van dagelijkse prognoses verwacht dat er voor de volgende dag geen restcapaciteit beschikbaar is. In de onderstaande figuren is de totale beschikbare restcapaciteit het groene gebied plus het oranje gebied. Dit is de hoeveelheid restcapaciteit die een TDTR aangeslotene in de dagelijkse praktijk maximaal kan krijgen. De gecontracteerde transportcapaciteit waar een aangeslotene met een TDTR recht op heeft en die dus gegarandeerd toegekend zal worden bedraagt evenwel 85% van de uren op jaarbasis. Dit is aangegeven met het groene gebied in de figuren.

Figuur 2: Verduidelijking additioneel in te zetten restcapaciteit binnen en buiten congestiegebieden



19. Een TDTR wordt overal op het landelijke hoogspanningsnet beschikbaar gesteld 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.
20. 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 en een daarbij behorende uniforme korting op het tarief vast te stellen, zoals bij het TDTR het geval is. 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 (zie hieronder). 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'

21. 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 het net. Wat de piekmomenten zijn en op welke momenten er restcapaciteit

- beschikbaar is, kan per locatie verschillen. Het TBTR geeft de mogelijkheid om afhankelijk van de behoefte van de aangeslotene en de lokale situatie in het net bepaalde tijdsblokken te contracteren. De tijdsblokken kunnen dagelijkse tijdsblokken zijn (bijvoorbeeld vaste uren in de nacht), maar het kan ook om een week- of maandpatroon 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. Dit is afhankelijk van de hoeveelheid uren die gecontracteerd wordt. Voor hoe meer uren er transportcapaciteit gecontracteerd wordt, hoe hoger het tarief.
22. 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.
 23. 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 worden dat er in bepaalde tijdsblokken altijd restcapaciteit beschikbaar is. 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 (zie hiervoor). De ACM acht het wenselijk dat op termijn, wanneer er meer ervaring is met beide nieuwe transportrechten, wordt bezien in hoeverre beide transportrechten op alle netten kunnen worden aangeboden.

3.2.4 Tarifiering

Tarieven tijdsduurgebonden transportrecht

24. 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.
25. Het op nul stellen van de tariefdrager $kW_{\text{gecontracteerd}}$ reflecteert dat de 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.
26. In het voorstel van de gezamenlijke netbeheerders wordt het tarief voor gebruik door 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

27. 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.
28. 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.
29. 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

30. 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.
31. 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.
32. 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

33. Een aangeslotene kan, net als voor de bestaande transportrechten, een aanvraag doen voor een nieuwe ATR indien die wordt aangeboden op het net waarop hij is aangesloten. 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).
34. 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.
35. Een aangeslotene kan ook op enig moment 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

36. 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.
37. 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 23 in lid 1 onder e verduidelijkt dat voor het TDTR de beschikbaarheid uiterlijk een half uur voor de gatesluitingstijd van de FRR-veiling plaatsvindt, oftewel uiterlijk om 08:30 uur.
38. 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 over de beschikbare transportcapaciteit voorafgaand aan de FCR veiling te communiceren. 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 wanneer dat mogelijk is. De ACM acht het wenselijk dat deze operationele verbetering binnen afzienbare tijd na introductie van het TDTR wordt doorgevoerd, en ook formeel wordt vastgelegd. De ACM verwacht daarom een codewijzigingsvoorstel voor aanpassing van het tijdstip van de gezamenlijke netbeheerders een jaar na invoering van het TDTR. De ACM zal hierover met de netbeheerders in gesprek gaan.

39. 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. Ook is het van belang zijn dat netbeheerders eerst ervaring op kunnen doen met de verdeling van schaarse transportcapaciteit tussen aangeslotenen met een ATR, om tot een goede definitieve methode te komen. De ACM moedigt de gezamenlijke netbeheerders aan om in samenspraak met relevante aangeslotenen en hun representatieve organisaties op tijdige wijze een codewijzigingsvoorstel in te dienen waarin de te hanteren methode wordt vastgelegd. De ACM verwacht een dergelijk voorstel van de gezamenlijke netbeheerders een jaar na invoering van de ATR's, tezamen met het voorstel voor vervroeging van het tijdstip van communiceren van beschikbaarheid. De ACM zal hierover met de netbeheerders in gesprek gaan.
40. 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

41. 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.
42. 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 de mogelijkheid tot het laten vervallen 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.
43. 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 twee of meer keer zijn overschreden. De netbeheerder dient bij haar beslissing over opschorting

de mate en de frequentie van de overschrijding van de voorwaarden door de afnemer te betrekken. Opschorting kan pas geschieden 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.

44. 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. De netbeheerder dient bij het beslissen over deze maatregel de omstandigheden van het geval te betrekken, waaronder in ieder geval de mate en de frequentie van de overschrijding van de voorwaarden door de afnemer.

Relatie ontwerpbesluit gecontracteerd transportvermogen

45. 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

46. 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

47. 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.
48. 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.
49. 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

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

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 markttimeenheden waarvoor de netbeheerder wel transportcapaciteit heeft vergeven.

3.2.8 Toekomstbestendigheid nieuwe transportrechten

50. De codewijzigingen in onderhavig besluit 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

51. 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.
52. 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.
53. In haar zienswijze op het ontwerpbesluit heeft Netbeheer Nederland naar voren gebracht dat ingebruikname van de benodigde toepassingen voor het TDTR op zijn vroegst wordt verwacht in het vierde kwartaal van 2025. De ACM houdt hier rekening mee en stelt daarom de datum waarop het TDTR voor alle aangeslotenen op het landelijk hoogspanningsnet beschikbaar komt op 1 oktober 2025. Per die datum is de landelijk netbeheerder verplicht om het TDTR aan te bieden aan aangeslotenen.
54. De ACM biedt tevens de mogelijkheid aan de beheerder van het landelijk hoogspanningsnet om het TDTR al vanaf 1 april 2025 het TDTR aan te bieden. Hier kan de beheerder van het landelijk hoogspanningsnet gebruik van maken indien de implementatie van de benodigde toepassingen toch sneller gerealiseerd kan worden, of als er op beperkte schaal met meer handmatig oplossingen gewerkt kan worden. De beheerder van het landelijk hoogspanningsnet is dan nog niet verplicht om het TDTR aan (alle) aangeslotenen aan te bieden.
55. De ACM acht het niet wenselijk om voor het TDTR 1 april 2026 als inwerkingtredingsdatum te nemen. De ACM hecht veel belang aan een spoedige implementatie en verwacht dat indien de beheerder van het landelijk hoogspanningsnet zich tot het uiterste inspant, generieke invoering per uiterlijk 1 oktober 2025 haalbaar is. De datum voor het beschikbaar komen van het TBTR voor aangeslotenen stelt de ACM, zoals in het oorspronkelijke voorstel van de gezamenlijke netbeheerders, op 1 april 2025.

3.2.10 Conclusie

56. 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
57. 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

58. De ACM heeft de uniforme openbare voorbereidingsprocedure zoals bedoeld in afdeling 3.4 van de Awb van toepassing verklaard op de totstandkoming van dit besluit. De ACM heeft van xx tot en met xx belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om een zienswijze op het ontwerpbesluit in te dienen.
59. De ACM heeft de ingediende zienswijzen per onderwerp geclusterd en zal hieronder per onderwerp op de zienswijzen reageren. De ACM geeft op deze manier op een zo overzichtelijk mogelijke wijze weer waarover verschillende partijen al dan niet standpunten delen en in hoeverre die zienswijzen hebben geleid tot een wijziging van het besluit.
60. De ACM heeft zienswijzen ontvangen van:
 - i. Applied Medical Europe B.V. (hierna: Applied Medical)
 - ii. Corre Energy Storage General Partner B.V. (hierna: Corre)
 - iii. Vattenfall N.V. (hierna: Vattenfall)
 - iv. Copenhagen Infrastructure Energy Transition Fund I K/S en Copenhagen Infrastructure Energy Transition Fund I SCSp (hierna gezamenlijk: CIP)
 - v. Equans Nederland N.V. / Equans Infra & Mobility B.V. (hierna gezamenlijk: Equans)
 - vi. LC Energy B.V., mede namens Lion Storage Netherlands B.V., GIGA Storage B.V., NOVAR Nederland B.V., SemperPower B.V. en Dispatch B.V. (hierna gezamenlijk: Batterijencoalitie)
 - vii. Vereniging NLHydrogen (hierna: NLHydrogen)
 - viii. Vereniging Energie, Milieu en Water (hierna: VEMW)
 - ix. Stichting Energy Storage NL (hierna: ESNL)
 - x. Vereniging Energie-Nederland (hierna: E-NL)
 - xi. Nobian Industrial Chemicals B.V. (hierna: Nobian)
 - xii. Essent Nederland N.V. (hierna: Essent)
 - xiii. Vereniging Netbeheer Nederland (hierna: Netbeheer Nederland)
61. Hieronder gaat de ACM in op de zienswijzen van partijen. De volledige zienswijzen van partijen zijn tevens gepubliceerd op de website van de ACM.

4.1 Beschikbaarheid verschillende alternatieve transportrechten

Zienswijze

62. De ACM heeft van VEMW, ESNL, Equans en Nobian zienswijzen ontvangen die zien op de beschikbaarheid van de alternatieve transportrechten op de verschillende onderdelen van het net. VEMW is van mening dat de nieuwe transportrechten TDTR en TBTR zowel op het landelijk hoogspanningsnet als op de regionale netten zouden moeten worden aangeboden. ESNL verzoekt om in ieder geval het TDTR behalve op het landelijk net ook op de regionale netten aan te bieden. Equans zou graag zien dat het TBTR ook voor bepaalde partijen met kleinverbruikaansluitingen beschikbaar komt, zoals bijvoorbeeld laadpalen.

Reactie ACM

63. De ACM is van mening dat idealiter beide nieuwe transportrechten op een zo groot mogelijk deel van het net beschikbaar zijn. De ACM heeft daarom in de toelichting opgenomen het wenselijk te vinden dat op termijn, wanneer er meer ervaring is met beide nieuwe transportrechten, wordt bezien in hoeverre beide transportrechten op alle netten kunnen worden aangeboden.
64. Op dit moment is het, zoals toegelicht in het voorstel van de netbeheerders, nog niet mogelijk om beide nieuwe transportrechten op alle netten in te voeren. Een complicatie bij het invoeren van het TDTR op de regionale netten is dat het belastingprofiel op regionale netten sterk kan verschillen van locatie tot locatie. Het is daarom lastig om voor alle regionale netten een generiek percentage voor minimale beschikbaarheid vast te stellen. Hier is additioneel onderzoek voor nodig. Voor invoering van het TBTR geldt dat de belasting van het landelijk hoogspanningsnet sterk kan verschillen van dag tot dag. Hierdoor kan niet op voorhand gegarandeerd dat er in bepaalde tijdsblokken altijd restcapaciteit beschikbaar is. Los hiervan kan het aanbieden van beide transportrechten er ook toe leiden dat beide transportrechten elkaar 'in de weg zitten', waardoor bijvoorbeeld een TBTR ervoor zorgt dat er geen TDTR meer kan worden aangeboden.
65. De ACM acht het daarom redelijk dat in deze fase het TDTR alleen op het landelijk hoogspanningsnet wordt aangeboden en het TBTR alleen op de regionale netten. Ook gezien de gewenste snelheid, heeft dit volgens de ACM de voorkeur boven nader onderzoek doen naar introductie van beide varianten op hetzelfde deel van het net.
66. Uitbreiding van het TBTR naar bepaalde kleinverbruikaansluitingen acht de ACM een interessant



idee. Hier zijn evenwel op dit moment nog twee obstakels voor. Ten eerste is de tariefstructuur voor kleinverbruikers anders waardoor de korting zoals die geldt voor grootverbruikers met een TBTR niet aan kleinverbruikers kan worden gegeven. Ten tweede lijkt het niet wenselijk dat huishoudens door het afsluiten van een TBTR op bepaalde uren in het geheel zonder stroom komen te zitten. Als onderdeel van de Actieagenda netcongestie laagspanning wordt er gewerkt aan een nieuw tariefmodel voor kleinverbruikers en naar het introduceren van slim laden. (Een vorm van) het TBTR kan hierbij betrokken worden.

4.2 Andere varianten van tijdsduurgebonden transportrecht

Zienswijze

67. De ACM heeft van VEMW, Nobian en Vattenfall zienswijzen ontvangen waarin wordt verzocht om verschillende varianten op het minimum van 85% vast transportrecht bij het TDTR te introduceren. Daarbij worden zowel varianten met een hoger als een lager gegarandeerd percentage voorgesteld. Daarnaast heeft de ACM van ESNL, de Batterijencoalitie, Nobian en Corre Energy zienswijzen ontvangen over de onderbouwing van de minimale beschikbaarheid van 85% van de uren bij het TDTR.

Reactie ACM

68. De bedoeling van het TDTR is om een standaard transportrecht aan te bieden dat voor zoveel mogelijk partijen op zoveel mogelijk plekken in het landelijk hoogspanningsnet beschikbaar is. De minimale beschikbaarheid van 85% van de uren is gebaseerd op het door de beheerder van het landelijk hoogspanningsnet verwachte maximale aantal piekuren op plekken in het landelijk hoogspanningsnet. Naar verwachting zijn dit 15% van de uren. Een recht op transport voor minimaal 85% van de tijd is daardoor ook de beste garantie voor kostenreflectiviteit van het tarief voor het TDTR. Aangezien een beperking van 15% voldoende is om te verzekeren dat een aangeslotene met een TDTR niet bijdraagt aan de piekbelasting op het net, dienen er voor deze aangeslotene geen uitbreidingsinvesteringen gedaan te worden en worden er dus minder kosten gemaakt om in de transportbehoefte van de aangeslotene te voorzien. Dit rechtvaardigt het op nul stellen van de tariefdrager $\text{kW}_{\text{gecontracteerd}}$. Een beperking van meer uren leidt in beginsel niet tot een verdere besparing van kosten en zou derhalve ook niet tot een verdere verlaging van de tarieven leiden. Een beperking van minder uren zou ertoe kunnen leiden dat de aangeslotene wel de piekbelasting gaat verhogen en er geen investeringen vermeden worden. Een verlaging van het tarief zou dan niet meer gerechtvaardigd zijn. Een TDTR met een recht op transport voor 85% van de tijd is daarom op basis van de huidige inzichten van de beheerder van het landelijk hoogspanningsnet de beste garantie voor beschikbaarheid van het TDTR en kostenreflectiviteit van de tariefstelling. Het is mogelijk dat opgedane ervaring met het TDTR of nieuwe informatie over de (verwachte) netbelasting leidt tot nieuwe inzichten. De ACM vraagt daarom de netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet om twee jaar na inwerkintreding van het TDTR te bezien of binnen dezelfde randvoorwaarden van brede beschikbaarheid en een kostenreflectief tarief het percentage voor minimale beschikbaarheid van transportcapaciteit kan worden verhoogd, bijvoorbeeld naar 90%.
69. Met het TDTR wordt beoogd om een gestandaardiseerd transportrecht toe te voegen dat voor zoveel mogelijk partijen op zoveel mogelijk plekken beschikbaar is. Maatwerk is echter tot op zekere hoogte mogelijk, deels binnen het TDTR en deels met aanvullende afspraken. Voor aangeslotenen met een TDTR op plekken in het net waar minder dan 15% van de tijd beperking nodig is, zal beheerder van het landelijk hoogspanningsnet de beperking ook minder vaak afroepen. En in situaties waar voor een aangeslotene met een TDTR vanwege drukte op het net toch meer beperking dan 15% van de tijd nodig is, kunnen netbeheerder en de aangeslotene op basis van de bepalingen in de netcode over congestiemanagement overeenkomen dat de aangeslotene tegen vergoeding op meer momenten het net niet zal gebruiken. Tot slot is het op locaties in het net met heel weinig piekuren in beginsel ook mogelijk om een vast transportrecht aan te vragen en op basis van congestiemanagement maatwerkafspraken te maken over ontlasten van het net op bepaalde momenten.

4.3 Tarieven opslag en conversie

Zienswijze

70. De ACM heeft van de NLHydrogen NL, Corre Energy, CIP, Vattenfall en Essent zienswijzen ontvangen waarin wordt benoemd dat (de ontwikkeling van) de (hoge) transporttarieven een belemmering vormen voor de realisatie van flexibiliteitsopties zoals opslag en conversie. Ook het ongelijk speelveld met omringende landen, waarin hogere kortingen op het transporttarief worden vergeven, speelt een belemmerende rol in deze realisatie. De korting op het transporttarief die een

ATR biedt neemt deze belemmering onvoldoende weg.

Reactie ACM

71. De ACM ziet het belang van flexibiliteit in een duurzaam energiesysteem. Met de introductie van ATR tracht de ACM de ontwikkeling van flexibiliteitsopties met in achtneming van de uitgangspunten van de tariefstructuur zo goed mogelijk te faciliteren. De korting op het transporttarief voor een ATR dient daarbij volgens de geldende Europese regelgeving wel gebaseerd te worden op het uitgangspunt van kostenreflectiviteit. Het is daarom niet mogelijk om ter stimulering van opslag en conversie de tarieven verder te verlagen. De ACM licht in paragraaf 3.2.4 toe hoe het tarief (en de korting) voor een ATR tot stand komt.
72. De ACM onderschrijft het belang van een Europees gelijk speelveld. De ACM zet zich daarom in internationaal verband in voor een eenduidige toepassing van de Europese regelgeving en harmonisatie van de transporttarieven.

4.4 Beschikbare capaciteit voor het tijdsduurgebonden transportrecht

4.4.1 Verduidelijken beschikbare capaciteit tijdsduurgebonden transportrecht

Zienswijze

73. De ACM heeft van de Batterijencoalitie, ESNL en Nobian zienswijzen ontvangen waarin wordt verzocht om de beschikbare capaciteit te verduidelijken. De figuren in artikel 7.1c, lid 3, sub c van de Netcode suggereren volgens de Batterijencoalitie en ESNL dat de netbeheerder een TDTR aangeslotene altijd 15% van het jaar zal afschakelen, ook als er nog restcapaciteit beschikbaar is. Daarnaast verzoeken alle partijen om de ongebruikte capaciteit in niet-congestiegebieden ook beschikbaar te stellen voor TDTR.

Reactie ACM

74. Er dient onderscheid te worden gemaakt in de beschikbare restcapaciteit bij het doen van een aanvraag voor een TDTR en de daadwerkelijke restcapaciteit die in de dagelijkse praktijk aan TDTR aangeslotenen wordt toegekend. Het groene gebied in de figuren weerspiegelt de restcapaciteit waar een TDTR aangeslotene recht op heeft. Bij een TDTR aanvraag kijkt de netbeheerder of de gevraagde restcapaciteit voor 85% van het jaar kan worden gegarandeerd. Dit bepaalt of de netbeheerder een TDTR aanvraag wel of niet kan toekennen.
75. De daadwerkelijke restcapaciteit die op dagelijkse basis aan een TDTR aangeslotene wordt toegekend kan gunstiger uitvallen. De netbeheerder zal de TDTR aangeslotene namelijk enkel afschakelen als deze op basis van dagelijkse prognoses verwacht dat er voor de volgende dag geen restcapaciteit beschikbaar is. Dit met in acht neming van de maximale afschakeling van 15% over het gehele kalenderjaar.
76. De ACM heeft ter verduidelijking in de toelichting bij randnummer 18 twee figuren opgenomen waarin ter verduidelijking het deel van de restcapaciteit waar een aangeslotene met een TDTR recht op heeft en het deel dat een aangeslotene met een TDTR in de praktijk additioneel toegewezen kan krijgen. In de figuren is de totale beschikbare restcapaciteit het groene gebied plus het oranje gebied. Dit is hoeveelheid restcapaciteit die een TDTR aangeslotene in de dagelijkse praktijk maximaal kan krijgen. De TDTR aangeslotene heeft slechts voor 85% van de tijd recht op de gecontracteerde capaciteit (het groene gebied).
77. In niet-congestiegebieden is naast restcapaciteit ook sprake van ongebruikte capaciteit. De ACM licht in randnummer 12 van de toelichting reeds toe waarom het vanuit het oogpunt van kostenreflectiviteit niet gerechtvaardigd is om ongebruikte capaciteit voor een TDTR beschikbaar te stellen. De ACM ziet geen aanleiding om dit aan te passen.
78. De enige uitzondering waarin de netbeheerder ongebruikte capaciteit voor een ATR mag gebruiken, is wanneer de netbeheerder onvoldoende restcapaciteit beschikbaar heeft om een ATR aangeslotene te voorzien in het vaste deel van de gecontracteerde transportcapaciteit, dus waar de ATR aangeslotene recht op heeft. Dit is tevens beschreven in randnummer 38 van de toelichting.

4.4.2 Verdeling capaciteit bij transportschaarste

Zienswijze

79. De ACM heeft van ESNL, E-NL, Nobian en NL Hydrogen zienswijzen ontvangen waarin wordt verzocht om uitwerking van de manier waarop de alternatieve transportrechten worden verdeeld in een situatie van transportschaarste voor deze producten. ESNL, E-NL en NL Hydrogen vragen om een deadline voor de netbeheerders om het beleid voor het verdelen van capaciteit vast te leggen en bekend te maken.

Reactie ACM

80. De netbeheerders dienen bij de verdeling van de beschikbare transportcapaciteit bij de aanvraag van ATR's uit te gaan van dezelfde uitgangspunten als bij vaste transportrechten. Deze regels zijn voldoende beschreven in de relevante wet- en regelgeving.
81. Bij de dagelijkse verdeling van schaarse transportcapaciteit tussen verschillende aangeslotenen met dezelfde transportrechten, merkt de ACM op dat de netbeheerder non-discriminatoir dient te handelen. Ten aanzien van een individuele aangeslotene is de netbeheerder verplicht om de overeengekomen voorwaarden na te komen.
82. 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 op dit moment nog niet uitgewerkt. Tegelijkertijd constateert de ACM dat er op dit moment nog geen sprake is van de situatie zoals beschreven in de eerste volzin van dit randnummer. Ook is het van belang zijn dat netbeheerders eerst ervaring op kunnen doen met de verdeling van schaarse transportcapaciteit tussen aangeslotenen met een ATR, om tot een goede definitieve methode te komen. De ACM moedigt de gezamenlijke netbeheerders aan om in samenspraak met relevante aangeslotenen en hun representatieve organisaties op tijdige wijze een codewijzigingsvoorstel in te dienen waarin de te hanteren methode wordt vastgelegd. De ACM is het eens met de zienswijzen van de hierboven genoemde partijen dat het goed is om een moment vast te stellen waarop dit wordt vastgelegd. De ACM verwacht het codewijzigingsvoorstel van de gezamenlijke netbeheerders een jaar na invoering van de ATR's. De ACM zal hierover met de netbeheerders in gesprek gaan. De toelichting bij dit besluit is hier op aangepast.

4.4.3 Informatie over verwachte afschakelmomenten

Zienswijze

83. De ACM heeft van de Batterijencoalitie een zienswijze ontvangen waarin wordt verzocht de netbeheerders te verplichten een afnemer voor afsluiten van een alternatief transportrecht van meer informatie te voorzien over te verwachten afschakelingen.

Reactie ACM

84. In haar zienswijze vraagt de Batterijencoalitie om meer informatie over te verwachten afschakelingen. Volgens de ACM is inherent aan het alternatieve transportrecht dat een afnemer wenst af te nemen, dat dit onzekerheid met zich meebrengt. Deze onzekerheid bedraagt bij een TDTR maximaal 15%. De ACM heeft begrip voor het verzoek van de Batterijencoalitie, aangezien het vooruitzicht op meer transportcapaciteit kan leiden tot een beter vooruitzicht voor een afnemer. Het brengt tegelijkertijd wel met zich mee dat de netbeheerder schaarse personeelscapaciteit moet inzetten om berekeningen uit te voeren die verder gaan dan het aan te bieden product. Daarom acht de ACM het niet doelmatig om de netbeheerder hier toe te verplichten.
85. Uiteraard staat het wel aan de netbeheerder vrij om een afnemer van meer informatie te voorzien, wanneer het deze beschikbaar heeft. Beschikbaarheid van dergelijke informatie zal naar verwachting ook afhankelijk kunnen zijn van de locatie in het net (en de bijbehorende vermazing, wat berekeningen beïnvloedt). Hier zullen door de afnemer echter geen rechten aan kunnen worden ontleend.

4.4.4 Prikkel netbeheerders minimalisering afschakeling

Zienswijze

86. De ACM heeft van de Batterijencoalitie en ESNL zienswijzen ontvangen waarin wordt verzocht om prikkels voor netbeheerders te introduceren om aangeslotenen met een TDTR of TBTR slechts het minimale af te schakelen, dat wil zeggen minder dan 15% van het jaar of in zo weinig mogelijk tijdsblokken. De Batterijencoalitie verzoekt specifiek om een *right-to-challenge*, waarbij de aangeslotene het recht heeft om de netbeheerder te bevragen over de redelijkheid van de gelimiteerde tijdsduur of gekozen tijdsblok in de dagelijkse praktijk, inclusief juridische mogelijkheden tot financiële compensatie bij overvraging.

Reactie ACM

87. Dit verzoek is niet relevant voor een TBTR, aangezien een TBTR de aangeslotene altijd recht geeft op de gecontracteerde transportcapaciteit gedurende de vooraf afgesproken tijdsblokken. Er is geen sprake van een keuze voor de netbeheerder voor het in de dagelijkse praktijk wel of niet

toekennen van transportcapaciteit gedurende deze tijdsblokken.

88. Bij een TDTR is er – binnen de maximale afschakeling van 15% van het jaar – op dagelijkse basis wel sprake van een keuze voor de netbeheerder voor het wel of niet toekennen van transportcapaciteit aan een TDTR aangeslotene. De ACM vindt het wenselijk dat een TDTR aangeslotene niet meer dan nodig wordt afgeschakeld. De netbeheerder zal een TDTR aangeslotene enkel afschakelen als deze op basis van prognoses voorziet dat er voor de volgende dag geen restcapaciteit beschikbaar is. De netbeheerder heeft geen reden om een aangeslotene af te schakelen als er restcapaciteit beschikbaar is. Enkel in situaties waarin het onzeker is of er de volgende dag net wel of net geen restcapaciteit beschikbaar is zal de netbeheerder waarschijnlijk vanuit voorzichtigheid geneigd om de TDTR aangeslotene in het betreffende gebied wel af te schakelen. De ACM vindt dit in geval van onzekerheid een logische en wenselijke keuze.
89. Vanwege het gebrek aan een reden voor de netbeheerder om aangeslotenen zonder een verwachte redelijke kans op onvoldoende beschikbare restcapaciteit af te schakelen, acht de ACM een expliciete prikkel voor minimale afschakeling niet nodig.
90. Daarnaast is de ACM van mening dat het verzoek voor *een right-to-challenge* waarbij de TDTR aangeslotene het recht heeft om de netbeheerder te bevragen over de redelijkheid van de gelimiteerde tijdsduur, inclusief eventuele financiële compensatie, het doel van een TDTR voorbij gaat. Zoals in randnummer 12 van de toelichting wordt beschreven is het doel van een TDTR is om het net efficiënter te benutten door beter gebruik te maken van de beschikbare restcapaciteit. Een essentieel onderdeel van dergelijke contractvorm is dat de netbeheerder zekerheid heeft dat een TDTR nooit de piek in het betreffende gebied zal verhogen. Dat is ook de reden waarom een kortingstarief gerechtvaardigd is, er hoeven immers nooit uitbreidingsinvesteringen voor een TDTR aangeslotene worden gedaan.

4.5 Tijdstip afroep beperking transportcapaciteit

Zienswijze

91. De ACM heeft van de Batterijencoalitie, ESNL, E-NL, NL Hydrogen en Vattenfall zienswijzen ontvangen waarin wordt verzocht het uiterlijke tijdstip van afroepen van flexibiliteit onder het TDTR wordt vervroegd naar 7.30 uur.

Reactie ACM

92. De ACM heeft in het ontwerpbesluit al besloten tot een vervroeging van het uiterlijke tijdstip van afroepen van flexibiliteit naar 8.30 uur. Volgens de ACM zijn netbeheerders momenteel niet in staat om te garanderen dat het uiterlijke tijdstip van afroepen van flexibiliteit onder het TDTR nog verder kan worden vervroegd. Wel verwacht de ACM van netbeheerders dat zij dit tijdstip zo snel als mogelijk vervroegen en deze vervroeging al in de praktijk brengen, zoals ook in randnummer 39 van het besluit is uitgelegd. Op deze manier kunnen afnemers met dit transportrecht zo snel als mogelijk aan nog meer balanceringsmarkten deel nemen.
93. Daarnaast verwacht de ACM dat de vervroeging naar 7.30 uur als uiterlijke tijdstip wordt opgenomen in het voorstel tot verdere uitwerking van de operationele voorwaarden dat de netbeheerders uiterlijk een jaar na de start van het gebruik van TBTR en TDTR in dient te dienen.
94. De bewoording in de codetekst over het uiterlijke tijdstip betekent overigens dat het de netbeheerders vrij staat om eerder duidelijkheid te verschaffen, nu de bekendmaking uiterlijk om 8.30 uur dient te gebeuren. De ACM roept netbeheerders dan ook op dit zo veel als mogelijk te doen.

4.6 Gevolgen bij schending van de voorwaarden

Zienswijze

95. De ACM heeft van ESNL, E-NL, NL Hydrogen en Applied Medical zienswijzen ontvangen waarin wordt verzocht om verdere uitwerking van de bepalingen over de gevolgen van de schending van de voorwaarden van de alternatieve transportrechten.

Reactie ACM

96. De ACM volgt de zienswijzen waarin wordt opgemerkt dat het laten vervallen van het transportrecht disproportioneel kan zijn wanneer sprake is een kleine overtreding van de voorwaarden en de gevolgen daarvan voor het transportnet. Daarom kiest de ACM er voor om de tekst van artikel 7.1 zesde en zevende lid te wijzigen en aan te vullen. Gewijzigd wordt dat de netbeheerder de keuze heeft het transportrecht te laten vervallen in plaats van dat er sprake van is dat het transportrecht bij een overtreding standaard vervalt. Ook voegt de ACM toe dat de netbeheerder bij de beslissing om het transportrecht te laten vervallen rekening houdt met de mate en de frequentie van de overtreding. Daarmee kunnen netbeheerders schrijnende gevallen (zoals twee minimale

- overtredingen verspreid over vele jaren) voorkomen.
97. De codetekst en de toelichting worden overeenkomstig aangepast.

4.7 Relatie met congestiemanagement

Zienswijze

98. E-NL stelt in haar zienswijze vragen over de mate waarin alternatieve transportrechten een aanvullende werking hebben naast de congestiemanagementdiensten die de netbeheerder inkoop in congestiegebieden. E-NL geeft aan dat het ook mogelijk is om via capaciteitsbeperkingscontracten (CBC's) afspraken te maken over het netgebruik.

Reactie

99. De ACM is het eens dat congestiemanagementdiensten en alternatieve transportrechten elkaar dienen aan te vullen. De ACM merkt op dat het contracteren en inzetten van congestiemanagementdiensten als bedoeld in artikel 9.31 van de Netcode bedoeld is om overschrijdingen van de aanwezige transportcapaciteit (N-1) te voorkomen, terwijl alternatieve transportrechten zoals TDTR en TBTR juist bedoeld zijn om de benutting van het stroomnet te verhogen op momenten dat er geen fysieke congestie dreigt, oftewel op momenten dat de gezamenlijke vraag naar transport de limieten niet overschrijdt. Congestiemanagementdiensten en alternatieve transportrechten verschillen daarmee in scope.
100. De ACM merkt op dat de ATR, NFA en congestiediensten, in tegenstelling tot hetgeen gesteld in de zienswijze van E-NL, wel degelijk een aanvullende werking hebben. De netbeheerder verzoekt om inzet van congestiediensten om voorziene fysieke congestie op te lossen. De netbeheerder vergeeft transportcapaciteit aan partijen met een ATR op bepaalde momenten in de aanname dat dit niet zal leiden tot overschrijdingen van de aanwezige transportcapaciteit. Indien de netbeheerder in de dagelijkse bedrijfsvoering alsnog fysieke congestie voorziet op momenten dat aan partijen met een ATR transportcapaciteit is vergeven (bijvoorbeeld bij de TDTR voor de volgende dag), dan kan de netbeheerder die voorziene fysieke congestie uitsluitend met inzet van congestiediensten oplossen. De ACM constateert hierbij een interactie tussen de verschillende instrumenten.
101. De ACM merkt op dat de netbeheerder, om fysieke congestie enerzijds te voorkomen en anderzijds op een kostenefficiënte manier op te lossen, naar verwachting eerst zal overgaan tot het niet vergeven van transportcapaciteit binnen de ATR contracten, voor zover mogelijk, en vervolgens zal overgaan tot het inzetten van congestiediensten.

4.8 Inwerkingtreding

Zienswijze

102. De ACM heeft van VEMW, ESNL, E-NL, CIP, Nobian, NL Hydrogen en Vattenfall zienswijzen ontvangen ter ondersteuning van de door de ACM voorgestelde vervroegde inwerkingtreding per 1 april 2025. Verder verzoeken E-NL en NL Hydrogen om indien mogelijk de inwerkingtreding verder te vervroegen, en VEMW ESNL, Nobian en Vattenfall verzoeken het mogelijk te maken voor netbeheerders om ATR's ook voor 1 april 2025 op vrijwillige basis aan te bieden. Aan de andere kant heeft de ACM van Netbeheer Nederland een zienswijze ontvangen waarin wordt verzocht om het TDTR niet per 1 april 2025 maar per de oorspronkelijk door de gezamenlijke netbeheerders voorgestelde datum van 1 april 2026 in te voeren. Netbeheer Nederland licht toe dat de instrumenten die nodig zijn voor het TDTR, ook benodigd zijn voor het volledig variabele transportrecht en voor dynamische CBC's. Oplevering van deze instrumenten verwacht Netbeheer Nederland eind 2024 voor de dynamische CBC's. Daarna volgt in het tweede kwartaal van 2025 de uitrol voor het volledig variabele transportrecht. In het vierde kwartaal van 2025 zouden de instrumenten dan volgens Netbeheer Nederland uitgerold kunnen worden voor het TDTR. Rekening houdend met mogelijke vertraging stelt Netbeheer Nederland voor om de inwerkingtreding van het TDTR op 1 april 2026 te stellen.

Reactie ACM

103. De ACM ziet in de verschillende zienswijzen van partijen die invoering van het TDTR per 1 april 2025 van belang achten en het liefst al eerder de mogelijkheid zouden krijgen, een bevestiging van het belang van een spoedige implementatie van het TDTR. Dit was de belangrijkste reden om de inwerkingtreding in het ontwerpbesluit te stellen op 1 april 2025. Dit geldt wellicht niet – zoals Netbeheer Nederland aangeeft – voor potentiële aangeslotenen die nog een aansluiting moeten aanvragen, maar wel voor bestaande aangeslotenen die een TDTR willen afsluiten en nieuwe aangeslotenen die al bezig zijn een aansluiting te realiseren.

104. De zienswijze van Netbeheer Nederland heeft de ACM meer inzicht gegeven in het implementatietraject van het TDTR. De ACM heeft begrip voor de werklast bij de netbeheerders die de implementatie van verschillende nieuwe transportrechten met zich meebrengt. De ACM blijft evenwel 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.
105. De ACM wil de beheerder van het landelijk hoogspanningsnet bij de implementatie van het TDTR niet voor een onmogelijke taak stellen, maar wil wel dat netbeheerder zich tot het uiterste inspant om het TDTR zo snel mogelijk te kunnen aanbieden. Zoals in de zienswijze van Netbeheer Nederland aangegeven, wordt ingebruikname van de benodigde toepassingen voor het TDTR verwacht in het vierde kwartaal van 2025. De ACM houdt hier rekening mee en stelt daarom de datum waarop het TDTR voor alle aangesloten op het landelijk hoogspanningsnet beschikbaar komt op 1 oktober 2025. Per die datum is de landelijk netbeheerder verplicht om het TDTR aan te bieden aan aangesloten.
106. De ACM biedt tevens de mogelijkheid aan de beheerder van het landelijk hoogspanningsnet om het TDTR al vanaf 1 april 2025 het TDTR aan te bieden. Hier kan de beheerder van het landelijk hoogspanningsnet gebruik van maken indien de implementatie van de benodigde toepassingen toch sneller gerealiseerd kan worden, of als er op beperkte schaal met meer handmatig oplossingen gewerkt kan worden. De beheerder van het landelijk hoogspanningsnet is dan nog niet verplicht om het TDTR aan (alle) aangesloten aan te bieden.
107. De ACM acht het niet wenselijk om mee te gaan in het verzoek van Netbeheer Nederland om rekening te houden met mogelijke vertraging en 1 april 2026 als inwerkingtredingdatum te nemen. De ACM hecht veel belang aan een spoedige implementatie en verwacht dat indien de beheerder van het landelijk hoogspanningsnet zich tot het uiterste inspant, generieke invoering per uiterlijk 1 oktober 2025 haalbaar is. De datum voor het beschikbaar komen van het TBTR voor aangesloten stelt de ACM, zoals in het oorspronkelijke voorstel van de gezamenlijke netbeheerders, op 1 april 2025.

4.9 Overige zienswijzen

4.9.1 Richting van de beperking

Zienswijze

108. ESNL verzoekt om in de Netcode vast te leggen dat de aangeslotene slechts in één richting tegelijk (invoeding of afname) kan worden beperkt.

Reactie ACM

109. Met betrekking tot het verzoek van ESNL om op te nemen dat een aangeslotene slechts in één richting tegelijk kan worden beperkt, merkt de ACM het volgende op. Een congestiegebied kan zowel invoedings- als afnamecongestie hebben. Dit betekent dat aan aangesloten in het gebied kan worden gevraagd, afhankelijk van de aard van hun productie-, opslag- of verbruikseenheid, om verschillende congestiediensten te leveren en dat zij, indien zij een ATR hebben, de beperking in beide richtingen kan worden opgelegd. De ACM merkt ook op dat verschillende netbeheerders in theorie op hetzelfde moment tegengestelde congestiebehoeften kunnen hebben. De netbeheerders zijn verantwoordelijk voor de onderlinge afstemming, die dient te leiden tot een duidelijk verzoek aan specifieke aangesloten ten aanzien van het gewenste invoedings- of verbruiksniveau. Dat een partij in de praktijk dus niet tegelijkertijd in twee richtingen wordt beperkt, dient dus voornamelijk te volgen uit de dagelijkse bedrijfsvoering. De ACM merkt echter op dat het wel wenselijk kan zijn dat bepaalde eenheden in verschillende situaties specifieke beperkingen kunnen worden opgelegd. Deze beperkingen volgen de afspraken zoals vastgelegd in de ATO.

4.9.2 Gebruik van de vluchtstrook

Zienswijze

110. De ACM heeft van VEMW een zienswijze ontvangen die voorstelt om de vluchtstrook voor het TDTR te gebruiken.

Reactie ACM

111. De ACM merkt op dat alternatieve transportrechten tot doel hebben om de restcapaciteit binnen

aanwezige N-1 transportcapaciteit te vullen. Inzet van de vluchtstrook valt daarmee buiten de scope van dit besluit.

4.9.3 *Communicatie rondom productvoorwaarden*

Zienswijze

112. E-NL geeft in haar zienswijze aan dat het belangrijk is dat de communicatie tussen de betrokken partijen – aangeslotenen, netbeheerders, en verscheidene marktrollen zoals de BSP en CSP – op een uniforme wijze plaatsvindt. Ook stelt E-NL dat de productvoorwaarden als bedoeld in Bijlage 23 tijdig moeten worden gecommuniceerd aan marktpartijen zodat deze hun (interne) processen en producten tijdig kunnen aanpassen. Daarom verzoekt E-NL om een deadline in de Netcode op te nemen voor het publiceren van deze productvoorwaarden.
113. De ACM is het eens met E-NL dat de communicatie tussen alle betrokken partijen erg belangrijk is en efficiënt moet verlopen. De effectieve implementatie van alternatieve transportrechten vergt een samenwerking tussen netbeheerder, de aangeslotene en de marktrollen die hierbij een faciliterende rol spelen. De ACM merkt op dat de netbeheerder vanaf de in dit besluit vastgelegde termijnen de TDTR of TBTR moet aanbieden. De netbeheerder heeft zelf ook belang bij een brede toepasbaarheid van de TDTR of TBTR. De afstemming tussen marktpartijen zoals de CSP en BRP is opgenomen in Hoofdstuk 9 van de Netcode. De ACM oordeelt dat het vastleggen van een aparte deadline voor het publiceren van de productvoorwaarden niet noodzakelijk is, omdat een specifieke deadline niet direct gevolgen heeft voor de adequate afstemming tussen de hier bedoelde marktrollen.

4.9.4 *Interactie met andere wijzigingen*

Zienswijze

114. De ACM heeft van de Batterijencoalitie, CIP en ESNL zienswijzen ontvangen waarin wordt verzocht om verduidelijking van de interactie met tijdsafhankelijke tarieven (time-of-use) en een eventueel invoedingstarief.

Reactie ACM

115. Gelijktijdig met dit definitieve besluit neemt de ACM ook het definitieve besluit Tijdgebonden transporttarieven hoogspanningsnetten waarmee een tijdsafhankelijk (time-of-use) kW_{max} tarief voor alle aangeslotenen op het landelijk hoogspanningsnet wordt ingevoerd. Het gedifferentieerde kW_{max} tarief zal dus ook gelden voor aangeslotenen met een TDTR, waardoor bij maximaal ontlastend gebruik van het net er een totale korting van circa 65 procent op het standaard tarief gerealiseerd kan worden.
116. De ACM doet op dit moment alleen nog onderzoek invoering van een invoedingstarief, en kan daarom nog niet vooruitlopen op eventuele invoering van een invoedingstarief. Uiteraard zal de ACM, indien wordt overgegaan tot invoering van een invoedingstarief, rekening houden met de reeds bestaande regelgeving voor transportrechten en transporttarieven, en ook met het TDTR. Ook zal er bij een dergelijke wijziging voldoende gelegenheid zijn voor het naar voren brengen van zorgen en aandachtspunten en zal de ACM hier zo goed mogelijk rekening mee houden.

4.9.5 *Geldigheid alternatieve transportrechten*

Zienswijze

117. De ACM heeft van ESNL een zienswijze ontvangen waarin wordt gevraagd om het opnemen van een minimale geldigheidstermijn van contracten voor TDTR en TBTR van tien jaar. Ook wordt in die zienswijze verdere toelichting gevraagd over het beleid bij afloop van dergelijke contracten.

Reactie ACM

118. De netbeheerders hebben de mogelijkheid om de verschillende in de codes opgenomen producten aan afnemers aan te bieden. Andere producten mag zij niet aanbieden. Zolang de TBTR en TDTR producten onderdeel van de codes uitmaken, kunnen netbeheerders en afnemers hier dus gebruik van maken. De looptijd van een product is afhankelijk van civielrechtelijke afspraken die de netbeheerder en de afnemer maken, dat valt buiten de reikwijdte van dit besluit.
119. De vraag hoe om moet worden gegaan met TBTR en TDTR wanneer de ACM in een wijziging van de codes besluit deze producten uit de codes te verwijderen, is een vraag die op dat specifieke moment moet worden beantwoord. De eventuele introductie van bepalingen over hoe



om te gaan met op dat moment bestaande afnemers met een TDTR of TBTR product zal dan moeten plaatsvinden.

4.9.6 Evaluatie

Zienswijze

120. De ACM heeft van ESNL een zienswijze ontvangen waarin wordt verzocht om een jaarlijkse evaluatie van de transportrechten.

Reactie

121. De ACM is voorstander van het doorlopend evalueren van de toegevoegde waarde van de verschillende producten en van de bestaande codebepalingen. De ACM verwacht dan ook dat dit doorlopend gebeurt. Echter, het is onnodig om dit in de codetekst op te nemen. De ACM verwacht dat de netbeheerders en afnemers gezamenlijk de doeltreffendheid monitoren en, waar nodig, voorstellen tot verbetering bij de ACM zullen indienen.

4.10 Conclusie

122. De ACM heeft naar aanleiding van de zienswijzen de volgende wijzigingen aangebracht:
- In artikel 7.1, zesde lid, is toegevoegd dat de netbeheerder bij haar beslissing over opschorting de mate en de frequentie van de overschrijding van de voorwaarden door de afnemer dient te betrekken.
 - In artikel 7.1, zevende lid, is aangepast dat het transportrecht na opnieuw schenden van de voorwaarden niet direct komt te vervallen maar dat de netbeheerder het kan laten vervallen. Verder is in dit lid aangepast dat de netbeheerder bij haar beslissing over het laten vervallen van het transportrecht de mate en de frequentie van de overschrijding van de voorwaarden door de afnemer dient te betrekken.
 - Bij de inwerkingtreding van het besluit per 1 april 2025 wordt voor de beheerder van het landelijk hoogspanningsnet de mogelijkheid gecreëerd om het TDTR aan te bieden, maar er zal dan nog direct een verplichting gelden om dit aan (alle) aangeslotenen aan te bieden. Per 1 oktober 2025 zal hier wel een verplichting voor gelden.
 - De toelichting bij het besluit is op verschillende onderdelen verduidelijkt. Tevens heeft de ACM aangegeven dat het voor twee operationele aanpassingen een jaar na invoering van de ATR's een codewijzigingsvoorstel van de gezamenlijke netbeheerders verwacht. Dit betreft het vervroegen van het tijdstip van communiceren over beschikbaarheid van transportcapaciteit op basis van een TDTR, en de wijze van verdeling van transportcapaciteit tussen verschillende aangeslotenen met een ATR.



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 vraagrespons. 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.