



Consultatie

Alternatieve transportrechten en use it or lose it



Inhoudsopgave

1	Inleiding en doel	3
2	Vaste transportrechten	4
3	Alternatieve transportrechten	5
3.1	Flexibele transportrechten	5
3.2	Tijdsgebonden vaste transportrechten	6
3.3	Gecombineerde transportrechten	7
4	Aandachts- en discussiepunten bij alternatieve transportrechten	7
4.1	Non-discriminatie	8
4.2	Voor wie?	9
4.3	Wanneer: binnen en buiten (dreigende) congestiegebieden?	10
4.4	Afnemersbescherming	11
4.5	Transportzekerheid	12
4.6	Tarieven	13
4.7	Congestie management	16
4.8	Netveiligheid	18
5	Use it or lose it	18
5.1	Hoe werkt UIOLI?	19
5.2	Randvoorwaarden bij de toepassing van UIOLI	20

1 Inleiding en doel

1. Door de energietransitie en de elektrificatie van de industrie is sprake van een groeiende vraag naar transportcapaciteit op het Nederlandse elektriciteitsnet. Mede daardoor is er forse transportschaarste op het net ontstaan. In gebieden zoals Amsterdam, Noord-Brabant en Limburg moest het net zelfs (tijdelijk) 'op slot' voor nieuwe partijen en bestaande afnemers die wilden uitbreiden. Er dreigde fysieke congestie. Netbeheerders zijn verplicht om in zo'n situatie congestiemanagement toe te passen. In Noord-Brabant en Limburg heeft congestiemanagement ervoor gezorgd dat het net weer open is. Daarmee is de congestieproblematiek echter nog niet verdwenen.
2. In artikel 24 van de Elektriciteitswet 1998 (hierna: E-wet) en artikel 7.1 van de Netcode elektriciteit (hierna: de Netcode) is vastgelegd dat partijen de netbeheerder kunnen verzoeken om elektriciteitstransport te verrichten. De netbeheerder doet dit op basis van vaste transportrechten. Partijen die vaste transportrechten hebben gecontracteerd kunnen op elk moment van de dag gebruik maken van dat transportvermogen.. Als partijen transportvermogen overeen zijn gekomen met de netbeheerder, hebben zij daar recht op totdat de overeenkomst wordt beëindigd.
3. Naast toegang via vaste transportrechten zijn ook andere vormen van toegang tot het net denkbaar. De ACM noemt dit toegang via alternatieve transportrechten. Met alternatieve transportrechten doelt de ACM op flexibele, tijdsgebonden en gecombineerde transportrechten. Alternatieve transportrechten geven afnemers minder transportzekerheid omdat netgebruik niet altijd zeker is. Op piekmomenten kan geen gebruik worden gemaakt van het net. Via alternatieve transportrechten kan gebruik worden gemaakt van de netcapaciteit die beschikbaar is buiten de piekmomenten om. Dit leidt tot efficiënter gebruik van de nog beschikbare netcapaciteit en dus van het net. Voor afnemers betekent dit dat zij mogelijk eerder toegang krijgen tot het net en tegen lagere transporttarieven.
4. Alternatieve transportrechten zijn op dit moment niet toegestaan.¹ Daarvoor is een codewijziging nodig. De ACM denkt dat alternatieve transportrechten een waardevolle toevoeging kunnen zijn de bestaande vaste transportrechten en kunnen bijdragen aan een betere benutting van de netcapaciteit. Een randvoorwaarde daarvoor is wel dat onder meer afnemersbescherming en de tarifiering goed worden geregeld en de netveiligheid is geborgd. Ook de wisselwerking tussen alternatieve transportrechten en congestiemanagement is een aandachtspunt.
5. Naast alternatieve transportrechten kan *use it or lose it* (hierna: UIOLI) leiden tot een betere benutting van de netcapaciteit. Ook UIOLI is op dit moment niet toegestaan.² UIOLI staat los van alternatieve transportrechten. UIOLI houdt in dat de door afnemers niet gebruikte transportcapaciteit onder voorwaarden kan worden teruggenomen door de netbeheerder. Deze capaciteit kan vervolgens worden vergeven aan nieuwe partijen of bestaande afnemers. Door UIOLI komt dus netcapaciteit vrij die opnieuw kan worden vergeven. Indien UIOLI via een codewijziging mogelijk wordt is een aandachtspunt dat voor netbeheerders en afnemers duidelijk is wanneer en onder welke voorwaarden UIOLI mogelijk is.
6. Het vertrekpunt van de ACM is dat alternatieve transportrechten en UIOLI waardevolle toevoegingen kunnen zijn aan de bestaande kaders. Alternatieve transportrechten en UIOLI kunnen namelijk bijdragen aan efficiënter netgebruik en aan het beperken van capaciteitsproblemen, zowel binnen als buiten (dreigende) congestiegebieden. Die bijdrage is volgens de ACM wenselijk.
7. Om vanuit een breed perspectief informatie op te halen over de uitwerking, randvoorwaarden en voor- en nadelen van alternatieve transportrechten en UIOLI start de ACM deze consultatie.

¹ Zie het besluit van de Autoriteit Consument en Markt van 24 mei 2022 kenmerk ACM/UIT/577139 tot wijziging van de voorwaarden als bedoeld in artikel 31 van de Elektriciteitswet 1998 betreffende regels rondom transportschaarste en congestiemanagement (hierna: Wijzigingsbesluit congestiemanagement) (Stcrt. 2022, [14201](#)), mrs. 82-83; bijlage, mrs. 50-53.

² Zie geschilbesluit van 2 maart 2022 met zaaknummer ACM/21/[052730](#), mrs. 44-54.

8. De ACM nodigt u uit om te reageren op dit consultatiedocument. De ACM verzoekt u **uiterlijk 4 november 2022** op deze consultatie te reageren. Kort na afloop van deze termijn zal de ACM de consultatiereacties publiceren op haar website. Indien delen van uw reactie vertrouwelijk zijn, verzoekt de ACM u daarom om dat duidelijk aan te geven. Op basis van onder meer de consultatiereacties zal de ACM vervolgens beoordelen op welke wijze alternatieve transportrechten en/of UIOLI uitgewerkt kunnen worden. Dit vraagt om een wijziging van in elk geval de Netcode, de Tarieencode elektriciteit (Tarieencode) en de Begrippencode elektriciteit (Begrippencode). Het vaststellen of goedkeuren van regels over de toegang tot het net, waaronder regels met betrekking tot aansluitingen en transportrechten, valt onder de exclusieve bevoegdheid van de ACM.³
9. Dit consultatiedocument is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 gaat de ACM in op de huidige invulling van vaste transportrechten. In hoofdstuk 3 beschrijft de ACM verschillende vormen van alternatieve transportrechten. In hoofdstuk 4 benoemt de ACM aandachtspunten gekoppeld aan alternatieve transportrechten. In hoofdstuk 5 gaat de ACM in op UIOLI. Per onderwerp stelt de ACM verschillende consultatievragen. De ACM verzoekt u uw antwoord per vraag toe te lichten. Het staat u uiteraard ook vrij om in aanvulling op de beantwoording van de vragen te reageren als de inhoud daartoe aanleiding geeft.
 - 1) Denkt u dat alternatieve transportrechten en UIOLI kunnen bijdragen aan een efficiëntere benutting van het elektriciteitsnet? Kunt u uw antwoord toelichten?

2 Vaste transportrechten

10. Artikel 24 van de E-wet regelt het recht op transport. Het uitgangspunt is dat iedereen een non-discriminatoir recht heeft op transport, tenzij er redelijkerwijs geen transport beschikbaar is. Artikel 7.1 van de Netcode regelt dat de transportrechten die de netbeheerder aan afnemers geeft vaste rechten zijn. Dit betekent dat een afnemer in principe altijd gebruik kan maken van het transport dat hij heeft gecontracteerd, en wanneer hij dat niet kan, hij daarvoor een vergoeding ontvangt.⁴ Het staat afnemers vrij om in te vullen op welke manier en op welke momenten zij gebruik willen maken van hun vaste transportrechten. Vaste transportrechten geven afnemers daarmee transportzekerheid. Alleen in het geval van storingen en onderhoud bij enkelvoudige niet-redundante aansluitingen kan sprake zijn van transportonderbrekingen. Afhankelijk van de duur van een storing hebben afnemers recht op een storingsvergoeding.⁵
11. Netbeheerders moeten bij hun netplanning en bij netverzwaring rekening houden met verleende vaste transportrechten. Om de netbelasting te berekenen maken netbeheerders gebruik van, de gecontracteerde capaciteit, de geschatte gelijktijdigheid van transport (bijvoorbeeld met behulp van belastingsprofielen) en het werkelijke netgebruik van afnemers. Het gecontracteerde vaste transportvermogen is dus niet het belangrijkste uitgangspunt bij het berekenen van de netbelasting. Dat is de daadwerkelijke verwachte netbelasting van afnemers. Afnemers zijn niet verplicht om zich aan de geschatte belastingsprofielen te houden. Zij kunnen zelf bepalen op welke wijze zij gebruik willen maken van hun transportrechten. Er blijft daardoor onzekerheid bestaan over de verwachte belasting van het net. Indien de fysieke netbelasting gelijk aan of groter is dan de totale netcapaciteit is sprake van congestie. In die situatie kan de netbeheerder nieuwe transportverzoeken afwijzen totdat het net is verzaagd. Voordat netbeheerders mogen concluderen dat er geen transportcapaciteit meer beschikbaar is en transportverzoeken mogen afwijzen, moeten zij congestiemanagement toepassen.
 - 2) Vindt u deze beschrijving van vaste transportrechten toereikend? Zo nee, kunt u uw reactie toelichten?

³ Artikel 59, zevende lid, onderdeel a, Richtlijn 2019/944. Zie ook EUHvJ 3 december 2020, ECLI:EU:C:2020:984

⁴ Een uitzondering hierop is de marktrestrictie, zie artikel 9.2 vierde lid van het Wijzigingsbesluit congestiemanagement.

⁵ Zie de artikelen 8.2 en 8.8 van de Netcode.

3 Alternatieve transportrechten

12. Alternatieve transportrechten zijn transportrechten die niet, of niet volledig, vast zijn. De meest voor de hand liggende vormen van alternatieve transportrechten lijken volgens de ACM flexibele transportrechten, tijdsgebonden vaste transportrechten en gecombineerde transportrechten te zijn. Hieronder beschrijft de ACM wat zij onder deze rechten verstaat en hoe zij conceptueel werken.⁶ Op basis van de consultatiereacties zullen deze rechten verder kunnen worden vormgegeven.

3) Mist u vormen van alternatieve transportrechten? Zo ja, welke?

3.1 Flexibele transportrechten

13. Flexibele transportrechten geven partijen het recht om het net te gebruiken voor zover er capaciteit beschikbaar is. Met flexibele transportrechten kunnen partijen gebruik kunnen maken van de capaciteit die beschikbaar is in het net buiten piekmomenten om. Het maximale vermogen is gekoppeld aan het maximaal gecontracteerde flexibele vermogen.
14. De inzet en werking van flexibele transportrechten zijn afhankelijk van de netcapaciteit die nog beschikbaar is, naast de capaciteit die reeds wordt benut via vaste transportrechten. De ACM ziet twee manieren waarmee kan worden bepaald wat de beschikbare netcapaciteit voor flexibele transportrechten is. Dit kan door uit te gaan van de totale netcapaciteit of door uit te gaan van de feitelijke netbelasting en de daarbinnen bestaande pieken.
15. Indien wordt uitgegaan van de totale netcapaciteit, zal een flexibel transportrecht in de praktijk vergelijkbaar zijn met een vast transportrecht als er geen sprake is van schaarste. In dat geval is er namelijk voldoende netcapaciteit om aan de totale transportvraag te voldoen. De pieken in het net als gevolg van vaste transportrechten zullen dan onder het niveau van de totale netcapaciteit blijven. Dat betekent dat er, naast de ruimte buiten de pieken om, ook tijdens de pieken nog ruimte is voor de inzet van flexibele transportrechten. Als er sprake is van schaarste, dan wordt het recht op flexibel transport en dus het gebruik van het net beperkt(er), wat tot (meer) onzekerheid bij afnemers kan leiden. Er is dan namelijk minder netcapaciteit beschikbaar voor flexibel transport omdat de beschikbare netcapaciteit op piekmomenten al volledig wordt benut door partijen die vast vermogen hebben gecontracteerd. Hoe minder capaciteit beschikbaar is, hoe beperkter afnemers het net kunnen gebruiken. Daarnaast geldt dat als meer partijen gebruik maken van flexibele transportrechten, er minder transportcapaciteit per afnemer beschikbaar is. De capaciteit moet dan worden verdeeld over afnemers. Als op bepaalde momenten de volledige netcapaciteit is vergeven via vaste transportrechten en het net fysiek volledig wordt benut, geven flexibele transportrechten afnemers geen recht op transport. Er is dan namelijk geen capaciteit meer te verdelen en afnemers met flexibele transportrechten kunnen het net op dat moment dus niet gebruiken.
16. Een andere manier om te bepalen welke capaciteit beschikbaar is voor de inzet van flexibele transportrechten, is om uit te gaan van de feitelijke netbelasting en de daarbinnen bestaande pieken. De beschikbare capaciteit is dan niet gelijk aan de totale netcapaciteit, maar gekoppeld aan de piekbelasting. Partijen met een flexibel transportrecht mogen de pieken in de feitelijke netbelasting niet verhogen, ondanks dat er meer netcapaciteit beschikbaar is. Partijen kunnen dus niet invoeden of afnemen op piekmomenten. Zij kunnen het net alleen gebruiken op de dalmomenten. Daarmee kan opportunistisch gebruik van flexibele transportrechten worden voorkomen. Dat is een verschil met de totale netcapaciteit benadering uit het vorige randnummer. Voor het overige is de werking van flexibele transportrechten vergelijkbaar met de beschrijving in het vorige randnummer vanaf het moment dat sprake is van schaarste.

⁶ In paragraaf 4.2 beschrijft de ACM, mede op basis van een aantal voorbeelden, voor welke partijen alternatieve transportrechten volgens de ACM aantrekkelijk zouden kunnen zijn.

17. Flexibele transportrechten zijn direct gekoppeld aan de nog beschikbare netcapaciteit. Via flexibele transportrechten kunnen afnemers gebruik maken van deze capaciteit. Het verlenen van deze rechten leidt ertoe dat de beschikbare netcapaciteit wordt verdeeld. Hierdoor kunnen meer afnemers worden aangesloten op basis van de beschikbare netcapaciteit, zonder dat er capaciteit bij komt. Het net kan daarmee efficiënter worden gebruikt. Daarnaast wordt verhoging van de reeds bestaande piekbelasting van het net voorkomen.
18. Het feit dat partijen alleen gebruik kunnen maken van flexibele transportrechten buiten de piekmomenten om, de toegang tot het net relatief onzeker is en het net efficiënter wordt gebruikt, is voor de ACM aanleiding om een lager transporttarief te overwegen (zie paragraaf 4.6).
 - 4) Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van flexibele transportrechten? Kunt u uw antwoord toelichten?
 - 5) Wat vindt u van de twee beschreven opties om de beschikbare transportcapaciteit voor flexibele transportrechten te bepalen? Ziet u nog andere opties?
 - 6) Zouden flexibele transportrechten aantrekkelijk voor u zijn? Zo ja, waarom en in welke gevallen? Zo nee, waarom niet?

3.2 Tijdsgebonden vaste transportrechten

19. Bij tijdsgebonden vaste transportrechten is het netgebruik van een partij gekoppeld aan een vooraf bepaald vast tijdsblok. Gedurende dat tijdsblok is de gecontracteerde capaciteit vast. Omdat de tijdsgebonden capaciteit vast is geven tijdsgebonden vaste transportrechten partijen zekerheid over hun netgebruik.
20. Netbeheerders werken op dit moment al met geschatte belastingsprofielen. Op basis van deze profielen en verschillende transportprognoses schatten zij hoe afnemers het net zullen gebruiken en berekenen zij de verwachte netbelasting. Het daadwerkelijke netgebruik van afnemers kan in de praktijk afwijken van deze profielen. Het uitgangspunt bij afnemers met vaste transportrechten is namelijk dat zij altijd aanspraak kunnen maken op hun gecontracteerde transportcapaciteit. Verder kan het verbruik van afnemers toenemen indien hun gecontracteerde capaciteit dat toelaat en/of kunnen de pieken in netgebruik zich bijvoorbeeld verplaatsen. Bij nieuwe afnemers is de onzekerheid over hun belastingsprofiel vaak nog wat groter. Omdat het daadwerkelijk netgebruik nog onzeker is, is het minder goed mogelijk om de netbelasting betrouwbaar te schatten.
21. Tijdsgebonden vaste transportrechten leggen het door een partij gewenste netgebruiksmoment en daarmee ook het belastingsprofiel, inclusief de maximale transportcapaciteit, vast. Binnen het tijdsblok heeft de partij zekerheid over zijn netgebruik. De netbeheerder krijgt via deze weg ook meer zekerheid over het netgebruik van (nieuwe) afnemers. Voor netbeheerders wordt hierdoor onzekerheid over het netgebruik van individuele afnemers grotendeels weggenomen. Indien onzekerheid over netbelasting en/of de gelijktijdigheid daarvan, eraan in de weg stonden om extra afnemers aan te sluiten, kan de netbeheerder via deze weg mogelijk extra afnemers toelaten tot het net. Dit kan leiden tot efficiënter netgebruik. Ook is het mogelijk om in congestiegebieden aanvullende transportcapaciteit te verlenen in de tijdsblokken om de piekmomenten heen. Hierdoor kan verhoging van de reeds bestaande piekbelasting worden voorkomen en kunnen afnemers via vaste tijdsblokken gebruik maken van de nog beschikbare transportcapaciteit buiten de piekmomenten. Ook dit kan bijdragen aan efficiënter netgebruik.
22. Ook bij tijdsgebonden vaste transportrechten kan het net tegen zijn grenzen aan lopen. Dit is het geval wanneer meerdere afnemers vergelijkbare afspraken maken en tijdstippen overlappen of het verbruik van andere afnemers in algemene zin toeneemt. Indien op een bepaald moment sprake is van fysieke congestie, moet de netbeheerder congestiemanagement toepassen. Nieuwe partijen die verzoeken om tijdsgebonden vaste rechten komen dan in een wachtrij, net als afnemers met vaste transportrechten, of zouden een ander nog beschikbaar tijdsblok kunnen overwegen.

23. Het feit dat op basis van tijdsgebonden vaste transportrechten het net beperkter kan worden gebruikt en via tijdsgebonden transportrechten het net efficiënter kan worden benut, is voor de ACM aanleiding om een lager transporttarief te overwegen (zie paragraaf 4.6).
- 7) Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van tijdsgebonden vaste transportrechten? Kunt u uw antwoord toelichten?
- 8) Zouden tijdsgebonden vaste transportrechten aantrekkelijk voor u kunnen zijn en zo ja, onder welke voorwaarden?

3.3 Gecombineerde transportrechten

24. Het is goed denkbaar dat vaste transportrechten worden aangevuld met flexibel transportvermogen of tijdsgebonden vast transportvermogen. Vaste tijdsgebonden transportrechten kunnen ook worden uitgebreid met flexibel transportvermogen. Deze combinatievormen kunnen interessant zijn voor afnemers met een vaste of tijdsgebonden basislast en een behoefte aan aanvullend, maar flexibel vermogen. Hun vaste transporttarief kan daardoor dalen, omdat zij voor hun basislast in een lagere tariefcategorie terecht kunnen komen. Voor het aanvullende flexibele of tijdsgebonden vermogen overweegt de ACM, zoals hiervoor opgemerkt, een lager transporttarief. Combinatievormen geven afnemers relatief veel zekerheid over hun netgebruik.
25. Gecombineerde transportrechten kunnen ertoe leiden dat de basisbelasting van het net lager wordt. Partijen kunnen hun vast vraag namelijk beperken. Indien vast vermogen wordt gecombineerd met flexibele transportrechten, komt er netcapaciteit vrij. Met het aanvullende flexibele vermogen hoeft de netbeheerder in principe namelijk geen rekening te houden bij het berekenen van de netbelasting. Hiervan kan alleen gebruik worden gemaakt indien de aanvullende capaciteit beschikbaar is. Indien sprake is van piekmomenten is er geen capaciteit beschikbaar. Daarmee wordt belasting op piekmomenten wordt uitgesloten. Deze combinatie leidt ertoe dat netcapaciteit vrijkomt. Dit geldt in het bijzonder als bestaande afnemers van vaste rechten overschakelen naar gecombineerde rechten. Een deel van hun gereserveerde vaste capaciteit komt dan namelijk vrij. Via de vrijgekomen capaciteit kunnen nieuwe partijen toegang krijgen of bestaande afnemers uitbreiden. Dit kan leiden tot efficiënter netgebruik.
26. Voor nieuwe partijen geldt dat hun netbelasting beperkter is ten opzichte van vaste transportrechten, zodat met hetzelfde vermogen, meer afnemers toegang tot het net kunnen krijgen. Een andere optie is dat het aanvullende vermogen wordt gecontracteerd via tijdsgebonden vaste rechten. In dit geval is het aanvullend vermogen beter planbaar voor de netbeheerder. Het belastingsprofiel wordt namelijk scherper vastgelegd. De netbeheerder krijgt daarmee meer zekerheid over de wijze waarop zijn net wordt benut. Indien onzekerheid over netbelasting eraan in de weg staat om extra afnemers met vaste transportrechten aan te sluiten, kan de netbeheerder via deze weg mogelijk extra afnemers toelaten tot het net. Indien het aanvullende vermogen via vaste tijdblokken om piekmomenten heen kan worden gestuurd, kan de netbeheerder piekbelasting voorkomen en extra afnemers toegang geven. Dit kan leiden tot efficiënter netgebruik.
- 9) Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van gecombineerde transportrechten? Kunt u uw antwoord toelichten?
- 10) Zouden gecombineerde transportrechten aantrekkelijk voor u kunnen zijn? Zo ja, waarom en welke combinatie? Zo nee, waarom niet?

4 Aandachts- en discussiepunten bij alternatieve transportrechten

27. Het invoeren van alternatieve transportrechten kan er toe bijdragen dat het net en de beschikbare netcapaciteit efficiënter wordt benut. Dat is maatschappelijk wenselijk. Daarnaast kunnen

alternatieve transportrechten interessant zijn voor nieuwe partijen en bestaande afnemers, vanwege een lager transporttarief en snellere toegang tot het net in congestiegebieden. Het invoeren van alternatieve transportrechten lijkt dus een wenselijke toevoeging op de bestaande vaste transportrechten. Tegelijkertijd ziet de ACM aandachts- en discussiepunten die samenhangen met alternatieve transportrechten en de eventuele invoering daarvan. Hierna gaat de ACM in op non-discriminatie (paragraaf 4.1), de vraag voor wie alternatieve transportrechten interessant kunnen zijn (paragraaf 4.2), de vraag op welke momenten zij kunnen worden verleend (paragraaf 4.3), afnemersbescherming (paragraaf 4.4), transportzekerheid (paragraaf 4.5), tarifieringsvraagstukken (paragraaf 4.6), de wisselwerking met congestiemanagement (paragraaf 4.7) en netveiligheid (paragraaf 4.8).

4.1 Non-discriminatie

28. Het Europese recht op non-discriminatoire toegang tot elektriciteitsnetten uit artikel 6 van Richtlijn 2019/944 is een fundamenteel recht dat tot doel heeft een eerlijk gebruik door partijen van elektriciteitsnetten mogelijk te maken. Netbeheerders kunnen alleen toegang weigeren indien zij geen netcapaciteit beschikbaar hebben. In dat geval moeten zij eerst congestiemanagement toepassen (zie paragraaf 4.7). Daarnaast geldt in algemene zin dat netbeheerders op basis van de artikelen 31, tweede lid, en 40, eerste lid, onderdeel f, van Richtlijn 2019/944 bij de uitoefening van hun taken niet mogen discrimineren. Non-discriminatie verplicht er in de kern toe dat gelijke partijen gelijk behandeld moeten worden en ongelijke partijen ongelijk, op basis van objectieve en redelijke gronden.⁷
 29. In Nederland is het Europese recht op toegang uitgewerkt via het aansluit- en transportrecht uit de artikelen 23 en 24 van de E-wet. Via het aansluitrecht hebben partijen op een non-discriminatoire wijze en binnen een redelijke termijn recht op een fysieke aansluiting op het net. Het transportrecht voorziet in een non-discriminair recht op transport voor partijen, tenzij er geen transportcapaciteit beschikbaar is. Wanneer een netbeheerder redelijkerwijs geen capaciteit ter beschikking heeft en congestiemanagement geen uitkomst biedt, mag hij nieuwe transportverzoeken weigeren. Artikel 24, eerste en derde lid, van de E-wet bepalen dat de netbeheerder zich bij het verlenen van transport dient te onthouden van iedere vorm van discriminatie.
 30. Een verzoek om een alternatief transportrecht valt onder artikel 6 van Richtlijn 2019/944 en artikel 24 van de E-wet. Op basis van het verzoek krijgt een partij namelijk toegang tot het net en doet de netbeheerder een transportaanbod. Bij het verlenen van alternatieve transportrechten door de netbeheerder is het non-discriminatiebeginsel dus (ook) van toepassing.
 31. Netbeheerders maken bij het toekennen van transportcapaciteit op dit moment onderscheid tussen invoeders en afnemers van elektriciteit. In congestiegebieden zijn er daardoor verschillende transportwachtrijen voor afnemers en invoeders. Dat onderscheid is volgens de ACM non-discriminair, omdat het netgebruik van deze partijen objectief verschilt.
 32. Op basis van alternatieve transportrechten kan een nader non-discriminair onderscheid worden gemaakt tussen partijen met en zonder flexibiliteit in hun netgebruik. Het netgebruik en de netbelasting van flexibele partijen verschilt volgens de ACM namelijk objectief van partijen zonder flexibiliteit. Met een alternatief transportrecht wordt de flexibiliteit juridisch vastgelegd en bindend. Dit kan er in congestiesituaties toe leiden dat partijen (invoeders en afnemers) met flexibiliteit eerder toegang krijgen tot het net dan partijen zonder flexibiliteit. Hoewel afnemers met vaste transportrechten een vergelijkbare flexibiliteit kunnen hebben of bieden, zijn zij hiertoe op basis van vaste transportrechten niet verplicht.
- 11) Kunt u zich vinden in de interpretatie van de ACM van het non-discriminatie beginsel? Kunt u uw antwoord toelichten?

⁷ Er is uitgebreide jurisprudentie over de uitleg van het non-discriminatie in het kader van het Europese recht op toegang, zie voor een overzicht EUHvJ 27 januari 2022, ECLI:EU:C:2022:58, nrns 69-72 en de daar aangehaalde rechtspraak, en de conclusie van 9 september 2021 van AG Pikamäe, ECLI:EU:C:2021:731, nrns 62-65 en de daar aangehaalde rechtspraak.

4.2 Voor wie?

33. De beschreven vormen van alternatieve transportrechten zullen niet voor alle partijen en in alle situaties aantrekkelijk zijn. Vooral partijen met een vorm van flexibiliteit in hun transportbehoefte kunnen op een zinvolle manier gebruik maken van alternatieve transportrechten. Met flexibiliteit bedoelt de ACM dat partijen in staat zijn om bijvoorbeeld hun transportbehoefte of piekvraag te verplaatsen of te beperken. Partijen die het net slechts op gezette tijden, buiten de piekmomenten, belasten vallen hier ook onder. Net als partijen voor wie het niet uitmaakt op welk moment van de dag zij het net belasten, zolang dat maar op een moment kan. Het gaat de ACM dus niet om partijen of afnemers die tegen vergoeding afzien van het gebruik van (een deel van) hun vaste transportrechten, zoals bij congestiemanagement. Het gaat de ACM om partijen en afnemers die van nature ten minste gedeeltelijk flexibel zijn in de manier waarop zij het net gebruiken en belasten. Denk aan batterijen, elektrolyzers, aanbieders van laadpalen, afnemers en invoeders met opslagfaciliteiten en afnemers met afschakelbare productie- en bedrijfsprocessen. De keuze voor een alternatief transportrecht zal daarbij in elk geval afhangen van de mate van flexibiliteit en transportzekerheid die een partij wenst (zie ook paragraaf 4.5). Om dit concreter te maken, werkt de ACM hieronder drie voorbeelden uit.

Voorbeeld toepassing flexibele transportrechten

Flexibele transportrechten kunnen aantrekkelijk zijn voor partijen die veel flexibiliteit hebben in hun netbelasting en deze daarom kunnen afstemmen op de beschikbare capaciteit van het net. Een voorbeeld hiervan is een batterijopslag. Hoewel ook deze partijen er een voorkeur voor kunnen hebben om op een specifiek moment gebruik te maken van het net is dat niet voor al hun activiteiten noodzakelijk. Daarnaast kan een batterijopslagsysteem piekbelasting verminderen. Indien sprake is van een invoedingspiek en er dus (te)veel elektriciteitsaanbod is, kan een batterij opladen. Hierdoor is er meer vraag en neemt de piek af. Indien sprake is van afnamepieken er dus (te) weinig elektriciteitsaanbod is, kan een batterij invoeden. Hierdoor is er meer aanbod en neemt de piek af. Door deze flexibiliteit van inzet kan het voor dergelijke partijen interessant zijn om gebruik te maken van flexibele transportrechten wanneer hier lagere nettarieven tegenover staan of hierdoor eerder toegang tot het net mogelijk is.

Voorbeeld toepassing tijdsgebonden vaste transportrechten

Wanneer een aangeslotene op gezette tijden gebruik wil maken van het elektriciteitsnet maar deze momenten zich wel buiten de piekmomenten bevinden, kunnen tijdsgebonden vaste transportrechten een optie zijn. Een voorbeeld hiervan is een transport/vervoersbedrijf dat gebruik maakt van elektrische voertuigen die vooral 's nachts worden geladen. Een tijdsgebonden transportrecht voor enkel de momenten wanneer er geladen wordt, biedt het bedrijf voldoende transportcapaciteit om haar werkzaamheden uit te voeren tegen een lager tarief dan een vast transportrecht. Indien het bedrijf ook buiten de laadmomenten nog een beperkte hoeveelheid transportcapaciteit wil contracteren kunnen de tijdsgebonden transportrechten gecombineerd worden met een vast transportrecht voor een lager vermogen.

Voorbeeld toepassing gecombineerde transportrechten

Voor aangeslotenen waarvan het netgebruik gekenmerkt wordt door een voornamelijk constante basislast zijn enkel flexibele transportrechten of tijdsgebonden transportrechten geen optie. Dergelijke rechten geven de aangeslotene te weinig zekerheid over de beschikbaarheid van netcapaciteit om de bedrijfsvoering op in te richten. Dat de vraag voornamelijk constant is betekent echter niet dat geen enkel deel van de vraag flexibel ingericht kan worden. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan processen waarvoor geldt dat die eenmaal per dag of week moeten plaatsvinden, maar dat er geen specifiek moment is waarop dit moet plaatsvinden. Voor de netcapaciteit benodigd voor deze processen zou de aangeslotene een flexibel of tijdsgebonden transportrecht kunnen afsluiten, in aanvulling op een vast transportrecht om in de basislast te voorzien. Een dergelijk gecombineerd transportrecht stelt de aangeslotene in staat om de zekerheid van netcapaciteit vast te leggen die nodig is voor het bedrijfsproces en tegelijk zijn netbelasting te beperken ten opzichte van vaste transportrechten.

34. Partijen zonder dergelijke flexibiliteit zullen in de praktijk geen gebruik kunnen maken van alternatieve transportrechten. Bijvoorbeeld omdat hun netbelasting niet of heel beperkt stuurbaar is, zoals bij continue productie- en bedrijfsprocessen of bedrijven waarbij het af- en inschakelen van

productie- en bedrijfsprocessen kostbaar is en/of veel tijd in beslag neemt. Daarnaast kan worden gedacht aan de invoeding van zonne- of windenergie. Dit soort duurzame producenten willen kunnen invoeden op het moment dat de zon schijnt of het waait indien zij niet beschikken over een vorm van opslag. Aangezien partijen geen invloed hebben op deze natuurlijke omstandigheden is het moment waarop zij de door hen geproduceerde energie kunnen invoeden niet stuurbaar. Tot slot zullen er ook partijen zijn met vormen van flexibiliteit die dat niet vast willen leggen via alternatieve transportrechten. Deze flexibiliteit kan mogelijk via capaciteitsbeperkingscontracten (hierna: CBC) vrijwillig worden ontsloten indien sprake is van fysieke congestie (zie paragraaf 4.7).

35. De ACM meent dat alternatieve transportrechten moeten kunnen worden afgesloten door bestaande afnemers en nieuwe partijen. Een andere interpretatie zou volgens de ACM leiden tot discriminatie, voor zover het netgebruik van bestaande afnemers en nieuwe partijen niet verschilt.
36. Gecombineerde transportrechten kunnen mogelijk ook interessant zijn voor kleinverbruikers die bijvoorbeeld een laadpaal voor hun elektrische auto bezitten. Van belang is dan dat wordt voorzien in hun vaste energiebehoefte en de levering van energie daarvoor is gegarandeerd. In aanvulling op hun vaste energiebehoefte kunnen zij dan flexibel of tijdsgebonden vermogen contracteren voor het opladen van een elektrische auto. De ACM verwacht echter dat het aantal kleinverbruikers dat gebruik zal maken van alternatieve transportrechten beperkt is en dat alternatieve transportrechten mogelijk ook te complex zijn voor kleinverbruikers. De ACM verwacht dat kleinverbruikers via goede voorlichting over de impact die zij hebben op de netbelasting en over de manier waarop zij piekbelasting kunnen voorkomen, bijvoorbeeld door elektrische auto's pas later op de avond op te laden, op vergelijkbare wijze kunnen bijdragen aan efficiëntere benutting van de beschikbare netcapaciteit.
- 12) Voor welke partijen kunnen alternatieve transportrechten volgens u interessant zijn en waarom?

4.3 Wanneer: binnen en buiten (dreigende) congestiegebieden?

37. Naast de vraag voor wie alternatieve transportrechten interessant kunnen zijn, is ook de vraag van belang in welke situaties dit soort rechten kunnen worden verleend. Volgens de ACM kunnen alternatieve transportrechten worden verleend binnen en buiten (dreigende) congestiegebieden. De uitwerking van alternatieve transportrechten verschilt daarbij.
38. Indien alternatieve transportrechten worden gekoppeld aan (dreigende) congestie, kunnen partijen via alternatieve transportrechten gebruik kunnen maken van de netcapaciteit die nog beschikbaar is buiten piekmomenten om. Via alternatieve transportrechten kunnen extra partijen toegang krijgen tot het net op de dalmomenten. Partijen kunnen daarmee eerder toegang krijgen tot het net dan op basis van een vaste transportrecht mogelijk is. De beschikbare netcapaciteit en het net wordt daarmee efficiënter benut. Daarnaast zal het transporttarief bij alternatieve transportrechten lager uitvallen (zie paragraaf 4.6).
39. Alternatieve transportrechten kunnen volgens de ACM ook buiten (dreigende) congestiegebieden worden verleend. Ook buiten dreigende congestiegebieden kunnen alternatieve transportrechten volgen de ACM een waardevolle toevoeging zijn aan de bestaande vaste transportrechten.
40. Door het verlenen van flexibele transportrechten hoeft de netbeheerder bij zijn netplanning in principe geen rekening te houden met capaciteit die is vergeven op basis van flexibele transportrechten. Op basis van flexibele transportrechten kunnen partijen in principe dus altijd toegang krijgen tot het net, zonder dat de piekbelasting toeneemt.
41. Daarnaast kan het verlenen van tijdsgebonden vaste transportrechten ertoe leiden dat de grenzen van de netcapaciteit minder snel in zicht komen, indien belastingsprofielen beter kunnen worden geschat. Via tijdsgebonden transportrechten wordt namelijk inzichtelijk op welk moment partijen het

net belasten. De netbeheerder krijgt daarmee meer duidelijkheid over eventuele gelijktijdigheid van netgebruik.

42. Ook het verlenen van gecombineerde transportrechten is volgens de ACM goed denkbaar buiten congestiegebieden. Gecombineerde transportrechten leiden er namelijk toe dat meer partijen het net op kunnen omdat de vaste belasting van partijen lager is in het geval van aanvullende capaciteit op basis van flexibele transportrechten. Daarmee kan de beschikbare netcapaciteit worden verdeeld over meer afnemers. Via aanvullende tijdsgebonden vaste transportrechten zijn de belastingsprofielen van partijen waarschijnlijk beter planbaar, zodat er extra partijen kunnen worden toegelaten.
43. In al deze gevallen ligt een lager transporttarief volgens de ACM voor de hand. De ACM werkt dit uit in paragraaf 4.6.
 - 13) Deelt u de opvatting dat alternatieve transportrechten interessant kunnen zijn binnen en buiten gebieden met (dreigende) congestie? Waarom wel/niet?

4.4 Afnemersbescherming

44. Buiten congestiegebieden kunnen partijen kiezen voor vaste transportrechten en alternatieve transportrechten. Binnen (dreigende) congestiegebieden is dat anders. De keuze tussen geen toegang op basis van vaste transportrechten of beperktere toegang via alternatieve transportrechten speelt dan een rol. In beide gevallen vindt de ACM het belangrijk dat partijen op basis van juiste en volledige informatie een weloverwogen keuze kunnen maken over hun gewenste transportrecht. Partijen moeten dus goed weten waarvoor ze kiezen en wat de gevolgen daarvan zijn. Om partijen daartoe in staat te stellen moet de netbeheerder een aanbod doen voor een vast transportrecht (al dan niet met een CBC) en een alternatief transportrecht, waarbij de verschillen tussen de rechten inzichtelijk moeten worden gemaakt door de netbeheerder.
45. Alternatieve transportrechten kunnen alleen worden verleend in onderling overleg tussen de afnemer en de netbeheerder. De afnemer en de netbeheerder moeten dus instemmen met het verlenen van een alternatief transportrecht. Daarbij geldt volgens de ACM dat de netbeheerder alternatieve transportrechten alleen kan weigeren in verband met de netveiligheid. Vooralsnog ziet de ACM geen andere weigeringsgronden voor de netbeheerder. Het is belangrijk dat de netbeheerder een dergelijke weigering op een begrijpelijke wijze motiveert, vergelijkbaar met een transportweigering op basis van artikel 24, tweede lid, van de E-wet. Wanneer de netbeheerder het alternatieve transportrecht weigert te verlenen, biedt de netbeheerder de afnemer een vast transportrecht aan voor zover die capaciteit beschikbaar is. Indien een afnemer het niet eens is met de weigering van het alternatieve transportrecht, kan de afnemer dit via geschilbeslechting voorleggen aan de ACM.
46. Een ander aandachtspunt is de looptijd van alternatieve transportrechten. Ten aanzien van de looptijd kan onderscheid gemaakt worden tussen gebieden met en zonder (dreigende) congestie.
47. Indien sprake is van (dreigende) congestie ziet de ACM twee opties. De eerste optie neemt als uitgangspunt dat alternatieve transportrechten tijdelijk worden verleend, totdat het net is verzwaard. Op het moment dat het net is verzwaard, wordt het alternatieve transportrecht automatisch omgezet in een vast transportrecht, tenzij een afnemer expliciet aangeeft alleen een alternatief transportrecht te willen. De ACM denkt dat dit uitgangspunt goed aansluit bij de wensen van partijen die toegang willen tot het net. Veel partijen zullen waarschijnlijk vaste transportrechten willen, maar een alternatief transportrecht kiezen omdat zij daardoor eerder toegang krijgen tot het net. In deze situatie meent de ACM dat netbeheerders de totale capaciteit die via alternatieve transportrechten is vergeven, in hun netplanning moeten meenemen. Dat past bij het uitgangspunt dat partijen in de meeste gevallen waarschijnlijk een vast transportrecht zullen willen. De tweede optie is om de verantwoordelijkheid te leggen bij de verzoekende partij zelf. Tijdelijkheid is dan niet het uitgangspunt. Indien een partij binnen een (dreigend) congestiegebied een verzoek doet om een alternatief transportrecht, kan dat ertoe leiden dat deze partij sneller toegang krijgt tot het net.

Tegelijk met het verzoek om een alternatief transportrecht, kan deze partij een verzoek om een vast transportrecht indienen. Indien de partij de netbeheerder ook verzoekt om een vast transportrecht, dient de netbeheerder deze gevraagde capaciteit automatisch mee te nemen binnen zijn netplanning. Het verzoek om het vaste transportrecht komt vervolgens in een wachtrij terecht en wordt ingewilligd op het moment dat het net is verzwaard. Op het moment dat het net is verzwaard, krijgt de partij dus een vast transportrecht en zegt hij zijn alternatieve transportrecht op. In deze situatie ligt de verantwoordelijkheid bij de verzoekende partij. Zolang partijen goed worden voorgelicht over hun transportrechten, zijn beide opties denkbaar voor de ACM.

48. De ACM meent dat buiten (dreigende) congestiegebieden de verzoekende partij in overleg met de netbeheerder de looptijd zou moeten bepalen. Indien gewenst kan een alternatief transportrecht op verzoek worden omgezet in een ander alternatief transportrecht of een vast transportrecht.
 - 14) Deelt u bovenstaande uitgangspunten over afnemersbescherming? Waarom wel/niet?
 - 15) Zijn er andere gronden denkbaar dan netveiligheid op basis waarvan de netbeheerder een verzoek om een alternatief transportrecht kan weigeren?

4.5 Transportzekerheid

49. Alternatieve transportrechten geven partijen minder zekerheid over hun netgebruik dan vaste transportrechten. Dit is een aandachtspunt, omdat een vorm van transportzekerheid belangrijk is. De gewenste mate van transportzekerheid verschilt volgens de ACM per alternatief transportrecht.
50. De transportzekerheid wordt volgens de ACM het meest beperkt bij flexibele transportrechten. Flexibele transportrechten verdelen namelijk de nog beschikbare netcapaciteit over partijen. Hoe minder netcapaciteit beschikbaar is en hoe meer partijen flexibele transportrechten afsluiten, hoe beperkter de mogelijkheid tot netgebruik is. De beschikbare netcapaciteit moet dan namelijk worden verdeeld over partijen. De transportzekerheid neemt dus af naar mate (1) de beschikbare netcapaciteit beperkter is en (2) meer partijen gebruik maken van flexibele transportrechten.
51. De ACM meent dat het belangrijk is dat partijen voorafgaand aan het afsluiten van een flexibel transportrecht duidelijk en tijdig worden geïnformeerd over de werking van flexibele transportrechten, de hoeveelheid transportcapaciteit die op dat moment nog beschikbaar is en het aantal afnemers dat op dat moment reeds gebruik maakt van flexibele transportrechten of het totaal van het op dat moment gewenste flexibele vermogen. Een prognose van de toekomstige netbelasting op de korte en middellange termijn kan volgens de ACM ook relevant zijn, omdat partijen op basis daarvan kunnen inschatten of flexibele transportrechten zinvol zijn. Er zou ook kunnen worden gewerkt met een maximaal aantal partijen dat gebruik kan maken van flexibele transportrechten binnen een bepaald gebied. Op deze wijze kan worden voorkomen dat het netgebruik op basis van flexibele transportrechten volledig wordt uitgehold. Daarnaast is van belang dat de nog beschikbare netcapaciteit op een eerlijke en inzichtelijke wijze wordt verdeeld over afnemers met flexibele transportrechten. Tot slot is van belang dat netbeheerders afnemers duidelijk en tijdig informeren hoeveel transportcapaciteit zij op een gegeven moment mogen gebruiken.
52. Op basis van deze informatie en randvoorwaarden kunnen partijen inschatten of zij op een zinvolle manier gebruik kunnen maken van flexibele transportrechten, maar ook dan leiden flexibele transportrechten tot enige mate van onzekerheid over transport. Dat is volgens de ACM inherent aan deze rechten. Dat hoeft geen probleem te zijn zolang afnemers bewust voor deze rechten kiezen en op de hoogte zijn van de onzekerheid die deze rechten met zich meebrengen.
53. Hoewel tijdsgebonden vaste transportrechten en gecombineerde transportrechten afnemers minder zekerheid geven over hun transport dan vaste transportrechten, denkt de ACM dat dit soort rechten afnemers voldoende transportzekerheid kunnen geven indien hun transportbehoefte ten minste gedeeltelijk flexibel is. Bij tijdsgebonden vaste transportrechten spreken partijen met de netbeheerder af op welk moment zij het net kunnen gebruiken. Op deze wijze krijgen zij zekerheid over hun netgebruik. Bij gecombineerde transportrechten krijgen partijen zekerheid over hun basislast.

Eventueel aanvullend vermogen via flexibele transportrechten is onzekerder, maar die onzekerheid is alleen beperkt tot het aanvullende vermogen. Wel moeten partijen, zoals hiervoor opgemerkt, goed worden geïnformeerd over de bruikbaarheid van het aanvullende flexibele vermogen in de praktijk. Aanvullend tijdsgebonden vermogen is vast en resulteert daarmee niet in transportonzekerheid. Het beperkt alleen het moment van het aanvullende transport.

- 16) Deelt u de uitgangspunten van de ACM over transportzekerheid van alternatieve transportrechten? Waarom wel/ niet?

4.6 Tarieven

54. De tariefstructuren in de Tarievenscode gaan uit van vaste transportrechten. Het uitgangspunt binnen de tarieven is dus dat partijen altijd gebruik kunnen maken van het net. Bij alternatieve transportrechten is dit uitgangspunt niet van toepassing. Met flexibele transportrechten kan het net op piekmomenten bijvoorbeeld niet worden gebruikt en vaste tijdsgebonden transportrechten geven alleen zekerheid over het netgebruik tijdens de overeengekomen tijdsblokken. Alternatieve transportrechten geven partijen in principe dus minder transportzekerheid en beperken het netgebruik ten opzichte van vaste transportrechten. Partijen met alternatieve transportrechten belasten het net in algemene zin dus minder zwaar dan afnemers met vaste transportrechten. In het bijzonder dragen partijen met alternatieve transportrechten niet, of in zeer kleine mate, bij aan de piekbelasting van het net. De aan hen verleende rechten zijn er immers op gericht om buiten de piekmomenten gebruik te maken van het net. Het vergroten van de piekcapaciteit van het net is een belangrijke en forse kostenpost voor de netbeheerder. Omdat partijen met alternatieve transportrechten hier niet of nauwelijks aan bijdragen acht de ACM het waarschijnlijk dat partijen met alternatieve transportrechten minder kosten veroorzaken dan partijen met vaste transportrechten. Daarnaast dragen partijen met alternatieve transportrechten bij aan efficiënter netgebruik door de benutting van de netcapaciteit gedurende dalmomenten te vergroten. Hierdoor kunnen er meer partijen toegelaten worden tot het net, zonder dat de netcapaciteit hoeft te worden uitgebreid. De totale kosten van het net worden zo uitgespreid over meer afnemers, wat in algemene zin tot lagere tarieven kan leiden. Dit zou volgens de ACM ook kunnen worden beloofd. In het licht van het voorgaande, meent de ACM dat een ander en lager transporttarief voor alternatieve transportrechten voor de hand ligt.
55. De uitwerking van de tarieven voor alternatieve transportrechten in de Tarievenscode is een belangrijk aandachtspunt. Een dergelijk tarief moet onder meer objectief, transparant, niet-discriminatoir en kostenreflectief zijn. Daarnaast wil de ACM voorkomen dat via alternatieve transportrechten kosten kunnen worden afgewenteld op andere afnemers of dat de netbeheerder zijn netinvesteringkosten niet kan terugverdienen.
56. Zoals hiervoor opgemerkt benutten partijen met alternatieve transportrechten de beschikbare transportcapaciteit en zorgen zij niet of in mindere mate voor een verhoging van de piekvraag. Om tot lagere tarieven te komen, zou het transportafhankelijke transporttarief kunnen worden verlaagd voor partijen met alternatieve transportrechten. De transportafhankelijke transporttarieven dekken de afschrijvingslasten van de infrastructuur van netbeheerders, het redelijk rendement op het geïnvesteerde vermogen in de netinfrastructuur, de kosten voor instandhouding van de netinfrastructuur en meer. Het betreft kostenposten van de netbeheerder die doorgaans toenemen naarmate de capaciteit van het net toeneemt. Aangezien partijen met alternatieve transportrechten met name gebruik zullen maken van de bestaande infrastructuur, ligt het voor de hand om voor hen een lager transportafhankelijke transporttarief vast te stellen. Hun gebruik van het net vereist namelijk niet of in mindere mate aanvullende investeringen in de capaciteit van het net.
57. Een eerste aandachtspunt dat de ACM ziet is het onderscheid in tarifiering tussen grootverbruikers en kleinverbruikers. Voor grootverbruikers lijkt een verlaagd tarief conceptueel te kunnen worden ingepast via de bestaande systematiek van het gecontracteerd vermogen (kWgecontracteerd), de piekcapaciteit (kWmax) en/of het getransporteerd volume (kWh). Bij overschrijding van kWgecontracteerd wordt de gecontracteerde waarde opgehoogd met het vermogen waarmee de

waarde is overgeschreden. Kleinverbruikers, zoals laadpalen, betalen enkel een tarief gebaseerd op de aansluitwaarde. Dit is het capaciteitstarief. Een verlaagd tarief voor alternatieve transportrechten past hier minder goed bij, omdat daarmee zou worden afgeweken van een tarief gebaseerd op de aansluitwaarde. Een afwijking van het capaciteitstarief lijkt in deze situatie voor de hand te liggen. In randnummer 63 doet de ACM een eerste voorzet voor berekeningswijze van tarieven voor alternatieve transportrechten.

58. Op de tweede plaats constateert de ACM dat er verschillen in kostenveroorzaking kunnen zitten tussen (dreigende) congestiegebieden en niet-congestiegebieden.
59. In (dreigende) congestiegebieden wordt het net op piekmomenten volledig benut. Daarmee is zeker dat de netbeheerder via de tarieven zijn (efficiënte) investeringskosten kan terugverdienen via bestaande afnemers. Partijen met alternatieve transportrechten vullen de dalmomenten op. Zij betalen minder, maar zij hebben ook daadwerkelijk minder transportzekerheid en beperkter netgebruik.
60. In niet-congestiegebieden staat niet direct vast dat partijen met alternatieve transportrechten minder transportzekerheid en beperkter netgebruik hebben. Dit is dus een aandachtspunt. De ACM gaat hierna in op tijdsgebonden vaste transportrechten en flexibele transportrechten. Voor gecombineerde transportrechten gelden vergelijkbare argumenten, afhankelijk van de manier waarop het aanvullende vermogen wordt afgenomen.
61. Bij tijdsgebonden vaste transportrechten is dat beperktere netgebruik een gegeven, indien het tijdsgebonden transportrechten buiten pieken betreft. Een lager tarief ligt dan volgens de ACM voor de hand. Via tijdsgebonden transportrechten verandert de piekvraag dan namelijk niet. Een aandachtspunt in dit geval is de situatie dat partijen tijdsgebonden vaste transportcapaciteit willen contracteren op piekmomenten. Het is de vraag of een lager tarief in die situatie terecht is, omdat in dat geval de piekbelasting van het net wordt verhoogd. De netbeheerder maakt hiervoor kosten. Tegelijkertijd is het netgebruik feitelijk nog steeds beperkt ten opzichte van vaste transportrechten.
62. Flexibele transportrechten sluiten netbelasting op piekmomenten uit. Een lager transporttarief ligt daarmee voor de hand. Flexibele transportrechten kunnen echter ook zorgen voor opportunistisch gedrag. Een flexibel transportrecht is in de praktijk namelijk vergelijkbaar met een vast transportrecht in gebieden waar genoeg netcapaciteit beschikbaar is. Beperkte transportzekerheid of netgebruik is daarmee niet aan de orde. Naast partijen die daadwerkelijk uit de voeten kunnen met flexibele transportrechten, kan dit partijen aantrekken die vanwege lagere tarieven tijdelijke flexibele transportrechten afsluiten, terwijl zij feitelijk behoefte hebben aan transportzekerheid. Zij liften dan mee op de netcapaciteit die wordt aangelegd voor afnemers met vaste transportrechten, zonder dat zij hieraan mee betalen. Deze kosten worden betaald door afnemers met vaste transportrechten. Vervolgens schakelen zij over op een vast transportrecht indien de netcapaciteit beperkter wordt. Of en in welke mate dit gedrag reëel is, moet nader worden onderzocht, onder meer op basis van de consultatiereacties. Een manier om dit te voorkomen is om bij het afsluiten van flexibele transportrechten uit te gaan van de piekbelasting van het net op dat moment en niet van de volledige transportcapaciteit. Een voorwaarde voor het afsluiten van flexibele transportrechten zou dan kunnen zijn dat partijen de bestaande pieken in netbelasting niet verhogen (zie ook randnummer 16), in feite vergelijkbaar met de situatie binnen congestiegebieden. Op deze wijze is verhogen van de piekbelasting uitgesloten, worden bestaande dalmomenten opgevuld en wordt opportunistisch gebruik van flexibele transportrechten voorkomen. Een andere optie is om het tarief voor flexibele transportrechten te koppelen aan de netbelasting. Indien er voldoende capaciteit beschikbaar is, zal het tarief vergelijkbaar zijn met het tarief voor een vast transportrecht. Pas op het moment dat er beperkingen in het netgebruik optreden, geldt een lager tarief.
63. Hieronder beschrijft de ACM haar eerste ideeën over de tarifiering van alternatieve transportrechten. Die gelden in elk geval binnen (dreigende) congestiegebieden, maar de ACM verwacht dat ze ook bruikbaar zijn in niet-congestiegebieden, zolang opportunistisch gedrag kan worden voorkomen. Deze voorbeelden zijn bedoeld als aanzet voor een discussie. Daarbij is de ACM uitgegaan van de

bestaande tariefdragers. Onder meer op basis van de consultatiereacties kunnen deze voorbeelden verder worden uitgewerkt en/of aangepast. Daarbij is ook van belang om de impact op de bestaande tariefsystematiek zorgvuldig in beeld te brengen. Dat heeft de ACM vooralsnog niet gedaan.

Grootverbruikers - flexibele transportrechten

Bij volledige flexibele transportrechten meent de ACM dat alleen daadwerkelijk verricht transport het uitgangspunt voor de tarieven zou moeten zijn. Er is namelijk geen vast gecontracteerd vermogen en de afnemer heeft hierover ook geen zekerheid. Van betalen voor gecontracteerd vermogen kan dan ook geen sprake zijn. Voor flexibele transportrechten zijn daarmee volgens de ACM de tariefdragers kWmax en kWh relevant. De tariefdrager kWgecontracteerd wordt niet gebruikt of moet op nul worden gezet. Op deze manier worden afnemers volgens de ACM afgerekend op hun daadwerkelijke netgebruik.

Grootverbruikers - tijdsgebonden transportrechten

Bij tijdsgebonden vaste transportrechten is binnen een tijdsblok sprake van een vast transportrecht. Er is sprake van gecontracteerd transportvermogen en van transport. De ACM meent daarom dat de tariefdragers kWgecontracteerd, kWmax en kWh relevant zijn. kWgecontracteerd zou bijvoorbeeld kunnen worden gekoppeld aan de huidige invulling van kWgecontracteerd, waarbij aanvullend gekeken wordt naar het aantal uren netgebruik. Indien bijvoorbeeld wordt gewerkt met een tijdsblok van twaalf uren, zou de kWgecontracteerd waarde 12/24 van het gebruikelijke vaste transportrecht zijn. kWmax en kWh worden bepaald op basis van het daadwerkelijke netgebruik, gelijk met vaste transportrechten.

Grootverbruikers - gecombineerde transportrechten

Gecombineerde transportrechten zouden opgeknipt kunnen worden in twee delen: het vaste transportrecht en het alternatieve transportrecht. Het vaste transportrecht volgt de bestaande uitwerking uit de Tarievenscode. Het gekozen alternatieve transportrecht wordt uitgewerkt langs de hierboven genoemde uitgangspunten.

Kleinverbruikers – gecombineerde transportrechten

Voor kleinverbruikersaansluitingen, waaronder laadpalen veelal vallen, geldt een capaciteitstarief. Er wordt enkel betaald voor de omvang van de aansluiting en niet voor gecontracteerd vermogen. Laadpalen kunnen echter waardevolle flexibiliteit bieden, met name in gebieden met (dreigende) congestie. Zo kunnen laadpalen ingesteld worden om tijdens de pieken niet of minder snel op te laden en zo het netwerk minder te belasten. Omdat sprake is van een capaciteitstarief zijn de hiervoor beschreven voorbeelden niet direct van toepassing. De ACM verwacht echter dat alternatieve transportrechten, en dan met name gecombineerde transportrechten, ook bij laadpalen tot meer flexibiliteit en innovatie kunnen leiden. Een denkrichting is om in deze gevallen het capaciteitstarief (gedeeltelijk) los te laten bij gecombineerde transportrechten. Partijen krijgen dan een grotere aansluiting dan waarvoor ze betalen, onder de voorwaarde dat ze hun volledige capaciteit alleen mogen gebruiken buiten piekmomenten om. De ACM heeft geen voorbeelden uitgewerkt voor flexibele en tijdsgebonden transportrechten voor kleinverbruikers, omdat de ACM verwacht dat deze rechten voor hen in de praktijk niet goed zullen passen.

64. Naast de mogelijke uitwerking van de tarifiering voor alternatieve transportrechten ziet de ACM nog drie aandachtspunten.
65. In de Tarievenscode bestaan op dit moment speciale tarieven voor afnemers op de hoogste vier netvlakken (EHS, HS, TS en trafo HS+TS/MS) die het net maximaal 600 uur per jaar belasten. De tariefdrager kW max wordt bij deze afnemers afgerekend op grond van de wekelijkse vermogenspiek (kW max per week) in plaats van per maand (kW max per maand). Ook geldt voor deze afnemers een ander, lager tarief voor de jaarlijkse vermogenspiek. De vraag dient zich aan in hoeverre de bestaande regeling voor 600 uursaansluitingen nog relevant is indien de ACM alternatieve

transportrechten mogelijk maakt. Met bijvoorbeeld een tijdsgebonden transportrecht zou het tarief voor dit type afnemer ook al meer gericht kunnen inspelen op de netbelasting van deze afnemer.

66. Ten tweede wijst de ACM erop dat de Tarievenscode op dit moment enkel transportafhankelijke tarieven bevat voor afnemers en niet voor invoeders/producenten. Voor invoeders/producenten zijn er vanuit het perspectief van tarifiering geen voordelen aan alternatieve transportrechten ten opzichte van vaste transportrechten. Het transportafhankelijke tarief is bij alle transportrechten voor invoeders/producenten namelijk nul. Een financieel voordeel voor een invoeder/producent kan pas gecreëerd worden als de ACM in de toekomst een producententarief zou invoeren. Een reden om een producententarief in te voeren zou kunnen zijn dat invoeders hierdoor geprikkeld worden om na te denken over de wijze waarop zij het net belasten en of dat nodig is. Die prikkel ontbreekt op dit moment, terwijl een dergelijke prikkel volgens de ACM wel nuttig kan zijn, bijvoorbeeld om netcongestie in de toekomst te beperken. Aan de andere kant zou een producententarief ook nadelen met zich mee kunnen brengen en is de maximale hoogte van een eventueel producententarief op basis van Europese regelgeving sterk beperkt. Het eventueel invoeren van een producententarief staat verder los van alternatieve transportrechten.
67. Tot slot wijst de ACM erop dat een bredere herziening van de tariefstructuren in de toekomst denkbaar is. De gezamenlijke netbeheerders zijn op dit moment bijvoorbeeld bezig met een verkenning van aanpassingen van de nettarieven voor grootverbruikers en kleinverbruikers. Het stimuleren van efficiënt netgebruik is hierbij ook een belangrijk doel.
- 17) Deelt u de uitgangspunten van de ACM over de tarifiering van alternatieve transportrechten? Waarom wel/niet?
- 18) Hoe kan volgens u het risico op opportunistisch gebruik van flexibele transportrechten of combinatievormen met aanvullende flexibele transportrechten worden voorkomen?
- 19) Wat vindt u van de suggesties van de ACM voor de wijze waarop de tarieven voor flexibele transportrechten, tijdsgebonden vaste transportrechten en gecombineerde transportrechten berekend zouden kunnen worden? Heeft u nog suggesties voor verdere uitwerking?
- 20) Is het bestaande 600 uurstarief nog nodig indien alternatieve transportrechten worden geïntroduceerd?
- 21) Is de invoering van een producententarief volgens u wenselijk met het oog op de eventuele invoering van alternatieve transportrechten? Waarom wel/niet?

4.7 Congestie management

68. Het Wijzigingsbesluit congestie management bevat regels om congestie op te lossen of te beperken. Hiertoe zijn twee mogelijkheden: capaciteitsbeperkingscontracten (CBC) en redispatchcontracten. Hoewel CBC en alternatieve transportrechten qua effect op elkaar kunnen lijken, hebben zij volgens de ACM duidelijk verschillende vertrekpunten.
69. CBC hebben een vast transportrecht als vertrekpunt. Dat transportrecht wordt door een afnemer vrijwillig, tijdelijk en tegen betaling beperkt vanwege fysieke congestie. Voor een meer gedetailleerde uitwerking verwijst de ACM naar artikel 9.1, eerste lid en bijlage 12 van het Wijzigingsbesluit congestie management. De afnemer zal zijn vaste transportrecht weer volledig kunnen en willen gebruiken als de congestie is opgelost. De afnemer biedt dus alleen en tegen betaling flexibiliteit aan omdat sprake is van congestie.
70. Alternatieve transportrechten kennen een ander vertrekpunt. Partijen kiezen via alternatieve transportrechten bewust voor een flexibeler en beperkter netgebruik. Dit kunnen zij doen omdat zij standaard een bepaalde mate van flexibiliteit in hun energiebehoefte hebben. Daarvoor worden zij beloond via een ander en lager transporttarief. Daarnaast zijn er naar verwachting partijen die tijdelijk kiezen voor een alternatief transportrecht, omdat zij het net hierdoor alvast kunnen gebruiken, ondanks (dreigende) congestie. Zij kiezen er in deze situatie voor om flexibiliteit in te zetten in ruil voor snellere nettoegang. Vanwege de beperktere transportzekerheid, vindt de ACM het ook logisch

dat deze partijen een lager transporttarief betalen. De insteek van deze afnemers verschilt dus van partijen die gebruik maken van CBC.

71. De ACM vindt het belangrijk dat het voor afnemers duidelijk is welke mogelijkheden zij in een congestiegebied hebben. Dit geldt zowel voor alternatieve transportrechten als voor congestiemanagement. Een afnemer met een alternatief transportrecht heeft naar verwachting beperktere of geen ruimte om een CBC af te sluiten. Hij heeft zijn flexibiliteit namelijk al grotendeels ingezet via het alternatieve transportrecht. Het is van belang voor een afnemer om dit vooraf te weten. Verder is van belang dat afnemers zich ervan bewust zijn dat zij hun gevraagde vaste transportvermogen via een CBC tegen betaling tijdelijk kunnen verlagen. Op deze wijze kan een afnemer mogelijk ook eerder toegang krijgen tot het net, indien sprake is van (dreigende) congestie.
 72. Verder is van belang dat met name flexibele transportrechten door netbeheerders niet worden ingezet als alternatieve en goedkope vorm van congestiemanagement. Bij flexibele transportrechten is het transport namelijk gekoppeld aan de beschikbare transportcapaciteit. Indien die capaciteit door fysieke congestie niet beschikbaar is, heeft de afnemer geen transport. De netbeheerder hoeft met deze afnemers geen CBC te sluiten om hun vraag te beperken. De mogelijkheid om de vraag te beperken is inherent aan het flexibele transportrecht. Zoals opgemerkt in paragrafen 4.4 en 4.5 en randnummer 71 moeten partijen goed worden geïnformeerd over de verschillende transportrechten. De relatie tussen flexibele transportrechten en CBC valt hier ook onder.
 73. Tot slot merkt de ACM op dat ook afnemers een rol kunnen hebben bij het voorkomen van congestie. De congestieproblematiek in bijvoorbeeld Noord-Brabant, Limburg en Amsterdam maakt duidelijk dat er niet altijd genoeg netcapaciteit is om de snelle groei van de vraag naar elektriciteit te accommoderen. Individuele afnemers kunnen bijdragen aan het beperken of voorkomen van de netcongestie door hun individuele netbelasting aan te passen. Via congestiemanagement en CBC kunnen zij hiervoor een financiële vergoeding krijgen. Via een CBC worden afnemers als het ware beloond voor wenselijk gedrag. Indien afnemers zich hier op dit moment nog onvoldoende bewust van zijn, kan actievere deelname van afnemers mogelijk worden bereikt via zorgvuldige voorlichting van netbeheerders aan afnemers.
 74. Indien na zorgvuldige voorlichting door netbeheerders blijkt dat afnemers op basis van congestiemanagement onvoldoende bereid zijn om hun netgebruik aan te passen en alternatieve transportrechten evenmin of te beperkt bijdragen aan het ontsluiten van flexibiliteit bij afnemers, kunnen andere prikkels worden overwogen om afnemers tot flexibiliteit te bewegen. Mogelijk kan een verhoging van het transporttarief op piekmomenten afnemers financieel meer prikkelen om het net niet of beperkter te belasten op (dreigende) congestiemomenten, zoals aangekondigd in de kamerbrief van de Minister van Klimaat en Energie van 9 september 2022 over transportschaarste.⁸ Dit kan ervoor zorgen dat piekbelasters hun netgebruik aanpassen en netbeheerders minder kosten hoeven te maken voor congestiemanagement. Naar nut, noodzaak en (juridische) haalbaarheid van een dergelijke prikkel moet eerst zorgvuldig onderzoek worden gedaan. De impact op bestaande afnemers en bijvoorbeeld het lokale vestigingsklimaat moeten daarbij ook worden meegenomen. Verder wijst de ACM erop dat de huidige netcongestieproblemen er niet toe zouden moeten leiden dat de focus vooral komt te liggen op het gedrag van individuele afnemers. Individuele afnemers zijn namelijk niet de oorzaak van congestie. De oorzaak daarvan is een gebrek aan netcapaciteit. Het blijft volgens de ACM juist relevant om te kijken naar de achterliggende oorzaak van het gebrek aan netcapaciteit en om die oorzaak vervolgens weg te nemen. De ACM meent daarom dat congestieproblemen primair zouden moeten worden voorkomen door netten op tijd te verzwaren.
- 22) Hoe kijkt u naar de wisselwerking tussen alternatieve transportrechten, congestiemanagement en de beslissing van een netbeheerder over zijn netplanning en verzwaring?
 - 23) Verwacht u dat er minder congestiemanagementmaatregelen worden ingezet als gevolg van alternatieve transportrechten?

⁸ Kamerstukken II 2021/22, 29023, nr. [343](#).

- 24) Hoe kijkt u aan tegen de wenselijkheid, noodzaak en haalbaarheid van de invoering van een verhoogd transporttarief voor afnemers die het net op piekmomenten belasten in (dreigende) congestiegebieden?

4.8 Netveiligheid

75. Bij het verlenen van alternatieve transportrechten bestaat het risico dat partijen zich niet aan hun afspraken over het netgebruik houden. Bijvoorbeeld als zij buiten de afgesproken tijdstippen het net belasten of geen rekening houden met capaciteitsbeperkingen op piekmomenten. Zeker in (dreigende) congestiegebieden kan dit de netveiligheid in gevaar brengen. De ACM is op zoek naar manieren waarop de netveiligheid het beste geborgd kan worden bij het verlenen van alternatieve transportrechten. De ACM ziet daarbij verschillende opties.
76. De veiligste optie is om bij partijen met een alternatief transportrecht een technische voorziening in de aansluiting te installeren waarmee het netgebruik kan worden geregeld. Met deze voorziening kan het transport van een afnemer worden beperkt, in lijn met de door de netbeheerder verleende alternatieve transportrechten. Indien een partij zich niet aan de gemaakte afspraken houdt, kan deze partij in het uiterste geval worden afgeschakeld door de netbeheerder. Op deze manier is de netveiligheid technisch geborgd. Een nadeel van deze optie is dat het regelbaar moeten zijn een extra barrière vormt voor bestaande afnemers die gebruik willen maken van alternatieve transportrechten, omdat dit een aanpassing in hun aansluiting vergt. Daarnaast vraagt de ACM zich af of een dergelijke voorziening in alle gevallen nodig is, of bijvoorbeeld vooral bij het verlenen van flexibele transportrechten.
77. Een andere optie is om te werken met een zogenoemde technische grens om het risico op schade aan het elektriciteitsnet te beperken. Bij congestiemanagement wordt eveneens gebruik gemaakt van een technische grens. Die grens bepaalt hoeveel aanvullende transportcapaciteit de netbeheerder met behulp van congestiemanagement mogelijk moet maken, voordat de netbeheerder nieuwe verzoeken om transport mag weigeren. Deze technische grens is opgenomen omdat een netbeheerder er niet zonder meer vanuit kan gaan dat afnemers die deelnemen aan congestiemanagement daadwerkelijk hun vraag naar transport zullen beperken wanneer zij dit hebben toegezegd. Bij alternatieve transportrechten, en dan met name flexibele transportrechten, is deze onzekerheid ook aanwezig. Doordat de technische grens de netbeheerder in staat stelt het totaal aangesloten vermogen te beperken neemt ook het risico op overbelasting van het net af. Wanneer een technische grens gehanteerd wordt beperkt dit echter ook de hoeveelheid transportvermogen die door middel van alternatieve transportrechten gefaciliteerd kan worden.
78. In aanvulling op de technische grens zouden er ook financiële consequenties kunnen worden ingevoerd indien afnemers zich niet houden aan hun afspraken. Hiermee worden aangeslotenen ontmoedigd om af te wijken van de overeengekomen voorwaarden voor het netgebruik. Dit kan civielrechtelijk worden geregeld of mogelijk via de Netcode. Een dergelijke regeling biedt echter geen zekerheid dat afnemers zich aan de gemaakte afspraken zullen houden. De vraag is daarmee of een dergelijke regeling voldoende zekerheid biedt om de netveiligheid te borgen. Een voordeel van het werken met een technische grens en/of financiële consequenties is dat bestaande afnemers gemakkelijker kunnen omschakelen naar alternatieve transportrechten dan wanneer eerst een technische voorziening moet worden geïnstalleerd.
- 25) Wat vindt u van de hierboven geschetste mogelijkheden om de netveiligheid te waarborgen bij het afsluiten van alternatieve transportrechten?
- 26) Ziet u nog andere mogelijkheden om dat te doen? Kunt u uw antwoord toelichten?

5 Use it or lose it

79. UIOLI is een transportvoorwaarde die kan worden opgenomen in aansluit- en transportovereenkomsten (hierna: ATO). Om UIOLI te verbinden aan het transportrecht van

afnemers moet de Netcode wel eerst worden aangepast.⁹ In dit hoofdstuk gaat de ACM in op die mogelijke werking en toepassing van UIOLI. In paragraaf 5.1 beschrijft ze eerst hoe UIOLI conceptueel werkt. Vervolgens gaat de ACM in paragraaf 5.2 in op de randvoorwaarden voor toepassing van UIOLI.

5.1 Hoe werkt UIOLI?

80. Als afnemers transportcapaciteit met de netbeheerder overeenkomen, hebben zij tot het beëindigen van hun ATO het recht om hun volledig gecontracteerde transportvermogen te gebruiken. Afnemers die aanzienlijk meer transportvermogen hebben gecontracteerd dan dat zij gebruiken, kunnen altijd aanspraak maken op dat vermogen. Zij betalen hier ook voor.
81. Bij UIOLI wordt een deel van het door een afnemer gecontracteerde transportvermogen teruggenomen door de netbeheerder, indien die afnemer hier voor een langere periode geen gebruik van maakt. Deze capaciteit komt dan via de netbeheerder weer vrij voor andere afnemers. UIOLI vormt dus uiteindelijk een prikkel voor afnemers om hun capaciteitsbehoefte kritisch te beoordelen en geen capaciteit te reserveren die zij niet nodig hebben. Hieronder beschrijft de ACM via een voorbeeld hoe UIOLI kan werken.

Voorbeeld werking UIOLI

Een datacenter heeft in januari 2023 50 MW transportcapaciteit gecontracteerd bij de netbeheerder. Hiermee wil hij zeker stellen dat hij voldoende gecontracteerd en beschikbaar gesteld vermogen heeft. Het datacenter blijkt in de periode tot januari 2025, waaronder op piekmomenten, maximaal slechts 60% van het gecontracteerde vermogen daadwerkelijk te benutten. Navraag door de netbeheerder leert dat het datacenter geen onderbouwing heeft waarom hij zijn oorspronkelijk aangevraagde 50 MW nodig heeft. Ook is op basis van de omstandigheden niet te verwachten dat hij binnen een redelijke termijn zijn volledig gecontracteerde capaciteit gaat inzetten. De netbeheerder besluit daarom om het door het datacenter gecontracteerde vermogen vanaf februari 2025 te verlagen naar het piekgebruik tussen januari 2023 en januari 2025. De netbeheerder houdt daarbij rekening met een marge, om rekening te houden met onvoorziene pieken en enige groei van een afnemer binnen de gecontracteerde capaciteit. Hierdoor kan het datacenter gebruik blijven maken van de transportcapaciteit die hij nodig heeft voor zijn bedrijfsvoering en heeft de netbeheerder meer ruimte om nieuwe afnemers te contracteren en daarmee toegang te geven tot zijn net.

82. Om te voorkomen dat afnemers contractueel capaciteit reserveren maar niet gebruiken, kan via een codewijziging UIOLI mogelijk worden gemaakt. UIOLI kan bijdragen aan een maatschappelijk wenselijkere benutting van de bestaande netcapaciteit. Capaciteit die wordt vastgehouden door individuele afnemers, kan namelijk worden teruggenomen en opnieuw uitgegeven.
83. Hoewel het afnemen van capaciteit een vergaande maatregel is, meent de ACM dat het invoeren van UIOLI zinvol kan zijn. Zoals eerder opgemerkt, gaan netbeheerders bij het bepalen van de netbelasting niet uit van de totale door afnemers gecontracteerde capaciteit. Netbeheerders gebruiken daarvoor belastingsprofielen, die gebaseerd zijn op historisch en verwacht netgebruik. In de regel ligt het op basis van profielen geschatte netgebruik lager dan de totale gecontracteerde capaciteit.
84. Indien er gedurende een lange periode een groot verschil zit tussen het gecontracteerde en daadwerkelijke verbruik van een afnemer, zou de netbeheerder een deel van dit verschil ook zonder gebruik te maken van UIOLI opnieuw kunnen uitgeven. De capaciteit wordt namelijk niet gebruikt door de afnemer. Een risico hierbij is dat de afnemer van wie capaciteit wordt afgenomen, alsnog gebruik kan en mag maken van zijn resterende capaciteit. De afnemer heeft hier namelijk recht op binnen zijn gecontracteerde capaciteit. Hierdoor bestaat het risico dat capaciteit gedeeltelijk dubbel wordt vergeven, namelijk aan de bestaande afnemer die recht heeft op deze capaciteit en aan een afnemer aan wie de netbeheerder voorheen ongebruikte capaciteit heeft vergeven. UIOLI neemt dit

⁹ Zie geschilbesluit van 2 maart 2022 met zaaknummer ACM/21/052730, mrs. 44-54.

risico weg. De netbeheerder kan in deze situatie de vrijgekomen capaciteit opnieuw uitgeven, zonder dat de afnemer daar nog aanspraak op kan maken. De overtollige capaciteit kan de afnemer dan worden afgenomen met een beroep op UIOLI. UIOLI kan in die zin dus bijdragen aan meer zekerheid over het maximale netgebruik van een afnemer en stelt de netbeheerder in staat om de vrijgekomen capaciteit aan andere/nieuwe afnemers te verlenen. Hierdoor kunnen bestaande afnemers uitbreiden en nieuwe partijen toegang krijgen tot het net.

- 27) Kunt u zich vinden in bovenstaande beschrijving van UIOLI? Kunt u uw antwoord toelichten?
- 28) Vindt u dat UIOLI een zinvolle bijdrage kan leveren aan een betere benutting van de bestaande netcapaciteit? Kunt u uw antwoord toelichten?

5.2 Randvoorwaarden bij de toepassing van UIOLI

85. Indien deze consultatie daartoe aanleiding geeft, kan een UIOLI-transportvoorwaarde worden ingevoerd. De ACM vindt het belangrijk dat de randvoorwaarden bij de toepassing van UIOLI duidelijk en goed worden vastgelegd. Afnemers weten dan waar zij aan toe zijn en netbeheerders weten wanneer zij capaciteit opnieuw kunnen vergeven.
86. De ACM kan zich voorstellen dat UIOLI als standaardvoorwaarde wordt opgenomen in bestaande en nieuwe ATO's met grootverbruikers. Door UIOLI mogelijk te maken bij bestaande en nieuwe grootverbruikers is de reikwijdte namelijk het grootst. Op deze manier kan zoveel mogelijk gereserveerde maar ongebruikte capaciteit worden herverdeeld over afnemers. Daarnaast denkt de ACM dat de voorwaarde niet onderhandelbaar zou moeten zijn, omdat de voorwaarde anders minder effectief is. Tot slot staat het invoeren van UIOLI volgens de ACM los van de vraag of al dan niet sprake is van (dreigende) congestie. Zowel binnen als buiten congestiegebieden is het van belang dat afnemers niet onnodig beslag leggen op transportcapaciteit. De ACM acht het niet wenselijk UIOLI in te roepen bij kleinverbruikers. De capaciteitswinst die bij kleinverbruikers behaald kan worden lijkt ook relatief beperkt.
87. Aangezien het afnemen van transportcapaciteit een vergaande maatregel is, moet het voor een afnemers duidelijk zijn dat UIOLI geldt en wanneer daar een beroep op kan worden gedaan. Ook moet duidelijk zijn welke criteria er gelden om te beoordelen of de gecontracteerde transportcapaciteit wordt afgenomen en om hoeveel capaciteit het gaat. Voordat UIOLI kan worden ingezet, moet de netbeheerder volgens de ACM een aantal stappen doorlopen. Elementen die daar in ieder geval een rol in spelen:
- De periode waarbinnen geen gebruik wordt gemaakt van een (aanzienlijk) deel van het door een afnemer gecontracteerde transportrecht moet lang genoeg zijn voordat UIOLI mag worden ingeroepen. Dit moet een duidelijke termijn betreffen, bijvoorbeeld twee jaar vanwege seizoenseffecten of ingroei richting het volledige gebruik, doordat de bouw van een installatie bijvoorbeeld gefaseerd verloopt.
 - Bij toepassing van UIOLI moet de netbeheerder voldoende rekening houden met de groei van de energiebehoefte van de afnemer. Het is dus niet toegestaan om de nieuwe gecontracteerde capaciteit gelijk te stellen aan de daadwerkelijk verbruikte capaciteit.
 - UIOLI kan pas worden ingezet bij een aanzienlijke afwijking tussen het gecontracteerde en daadwerkelijk gebruikte transportvermogen. Indien er bijvoorbeeld altijd, inclusief piekmomenten ten hoogste 75% van de gecontracteerde transportcapaciteit daadwerkelijk wordt benut kan er een bijstelling plaatsvinden. Bij een benutting van 90% vindt de ACM het minder voor de hand liggend dat er een bijstelling plaatsvindt, omdat er enige ruimte moet blijven voor groei van de energiebehoefte van de afnemer. Daarnaast leidt een contractuele wijziging bij elke minimale bijstelling voor netbeheerders naar verwachting tot onnodige administratieve lasten.
 - De netbeheerder brengt een afnemer op tijd op de hoogte van zijn voornemen om UIOLI toe te passen.
 - Een afnemer moet in de gelegenheid worden gesteld om toe te lichten en/of aan te tonen dat hij binnen een redelijke termijn gebruik zal gaan maken van het grootste deel van zijn gecontracteerde transportvermogen.

- UIOLI kan niet worden ingezet indien de afnemer kan motiveren en aan kan tonen waarom in de toekomst capaciteit nodig is.
- Indien de afnemer niet of onvoldoende kan motiveren of aantonen dat hij zijn gecontracteerde transportvermogen nodig heeft, mag de netbeheerder het gecontracteerde vermogen via UIOLI bijstellen.
- Indien een afnemer het oneens is met de toepassing van UIOLI kan de afnemer een geschilprocedure starten bij de ACM.

88. Indien alternatieve transportrechten mogelijk worden, zou UIOLI ook toegepast kunnen worden op de tijdsgebonden vaste transportrechten en combinatievormen met vaste transportrechten. De ACM vraagt zich echter af of dit zinvol is en hoeveel capaciteit dit oplevert. De ACM gaat er daarbij vanuit dat partijen met alternatieve transportrechten zich bewust zijn van hun energiebehoefte en niet onnodig veel capaciteit reserveren. In die situatie levert UIOLI weinig op, maar tegelijkertijd staat er ook niets aan de in de weg om UIOLI standaard op te nemen. Het is dan alleen onwaarschijnlijk dat UIOLI wordt ingeroepen door de netbeheerder. UIOLI kan niet worden toegepast op flexibele transportrechten, omdat flexibele transportrechten worden begrensd door het beschikbare transportvermogen en er geen sprake is van overtollige capaciteit.

- 29) Vindt u dat UIOLI toegepast moet worden voor bestaande en nieuwe grootverbruikers en los van de vraag of sprake is van (dreigende) congestie? Waarom wel/niet?
- 30) Wat vindt u van de hierboven geschetste randvoorwaarden voor de toepassing van UIOLI? Mist u aandachtspunten?