



Ontwerpbesluit

VVTR buiten congestiegebieden

Ons kenmerk : ACM/UIT/673209
Zaaknummer : ACM/25/196801
Datum : 03 juni 2026

Dit document bevat het ontwerpbesluit Volledig variabele transportrechten buiten congestiegebieden, dat ter consultatie wordt voorgelegd van 03 juni 2026 tot en met 15 juli 2026. Belanghebbenden hebben daarmee zes weken de tijd om hun zienswijze op het ontwerpbesluit schriftelijk (via de post of de mail) of mondeling in te dienen. Stuur uw schriftelijke zienswijze naar: Autoriteit Consument en Markt, Directie Energie, Postbus 16326, 2500 BH Den Haag of naar ACM-post@acm.nl. Vergeet daarbij niet het bovengenoemde zaaknummer ACM/25/196801 te vermelden. Uw zienswijze zal door de ACM worden betrokken bij het opstellen van het definitieve codebesluit en met het besluit worden gepubliceerd op de website van de ACM, zodat eenieder er kennis van kan nemen. In beginsel kan er dus geen vertrouwelijke informatie worden overgelegd. Indien u toch bepaalde informatie uit de zienswijze vertrouwelijk wenst te houden, zult u een openbare en een vertrouwelijke versie moeten overleggen. Geeft u bij de vertrouwelijke versie aan welke onderdelen daarvan vertrouwelijk zijn en motiveer dat op grond van de Wet open overheid. De ACM zal zich dan buigen over uw verzoek en daar op grond van de Awb een besluit over nemen. Dit kan inhouden dat uw verzoek niet wordt gehonoreerd. In dat geval krijgt u de gelegenheid om de zienswijze geheel of gedeeltelijk in te trekken.

Besluit van de Autoriteit Consument en Markt van codebesluit tot wijziging van de methoden en voorwaarden als bedoeld in artikel 3.121 en artikel 36 van de Elektriciteitswet 1998 juncto artikel 7.42, tweede lid, van de Energiewet betreffende een volledig variabel transportrecht buiten congestiegebieden

Gelet op artikel 3.121 van de Energiewet;

Besluit

Artikel I

De Systeemcode elektriciteit 2026 wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 7.5 wordt onder vernummering van het vierde naar het vijfde lid, een vierde lid ingevoegd, luidende:

4. Het volledig variabele transportrecht wordt aangeboden aan aangeslotenen met een aansluiting op een systeem met een spanningsniveau van 220 kV of 380 kV, buiten een congestiegebied als bedoeld in artikel 7.18, eerste lid, tenzij de aansluiting zich bevindt op een locatie in het transmissiesysteem waarvan geldt dat één of meer van de verbindingen naar die locatie kwalificeren als een kritisch systeemelement als bedoeld in artikel 2(69) van Verordening (EU) 2019/943.

B

In artikel 14.4 wordt 'artikel 7.6' vervangen door 'de artikelen 7.5, vierde lid, en 7.6'.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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

's-Gravenhage,
Datum:

Autoriteit Consument en Markt,
namens deze:

drs. 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. Door de energietransitie neemt de vraag naar transportcapaciteit sterk toe. Hierdoor ontstaat schaarste in transportcapaciteit – ook wel netcongestie genoemd – met name tijdens piekuren. Op die momenten beschikken systeembeheerders steeds vaker over onvoldoende capaciteit om extra transport op het systeem mogelijk te maken. Buiten de piekperioden is echter nog wel ongebruikte transportcapaciteit beschikbaar. Deze resterende ruimte op het elektriciteitssysteem kan worden ingezet via alternatieve transportrechten. De Autoriteit Consument & Markt (hierna: de ACM) heeft de afgelopen jaren verschillende vormen hiervan geïntroduceerd, zoals de non-firm aansluit- en transportovereenkomst, het volledig variabel transportrecht (hierna: VVTR), het tijdsduurgebonden transportrecht en het tijdsblokgebonden transportrecht.¹
2. Met dit besluit breidt de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) de inzetbaarheid van alternatieve transportrechten uit. Dit besluit maakt het mogelijk om het VVTR buiten congestiegebieden aan te bieden aan aangesloten op het transmissiesysteem van 220 of 380 kV van transmissiesysteembeheerder TenneT (hierna: EHS-systeem). Voorheen was dit alleen mogelijk binnen congestiegebieden.
3. De uitbreiding van dit alternatieve transportrecht geeft TenneT de mogelijkheid om aangesloten op het EHS-systeem buiten de piekmomenten om, in de restruimte transportcapaciteit toe te kennen. Dit transportrecht is volledig variabel en geeft aangesloten dus geen vast recht op transport. Aangesloten die hun systeemgebruik flexibel kunnen inrichten - zoals opslagpartijen - kunnen hiermee ontbrekende transportcapaciteit in- of aanvullen met beschikbare variabele capaciteit in de restruimte en zo het systeem efficiënter benutten buiten de piekmomenten. Aangesloten met een VVTR belasten namelijk niet de beschikbare transportcapaciteit voor andere aangesloten. Hierdoor kan de belasting van het systeem beter gespreid worden en blijft er tijdens piekmomenten ruimte voor andere (duurzame) partijen waardoor meer partijen toegang krijgen tot het elektriciteitssysteem. Zo kan de mogelijkheid tot het afsluiten van een VVTR bijdragen aan de energietransitie.

2 Aanleiding en gevolgde procedure

4. De ACM stelt op grond van artikel 3.121 van de Energiewet regelgeving² voor de energiemarkt vast. Dit besluit is tot stand gekomen op basis van een voorstel van de gezamenlijke systeembeheerders dat de ACM op 22 december 2025 heeft ontvangen. Met dit voorstel willen de gezamenlijke systeembeheerders het mogelijk maken dat TenneT aangesloten op het EHS-systeem buiten congestiegebieden een volledig variabel transportrecht kan aanbieden.
5. De ACM heeft op 31 maart 2026 aan TenneT aanvullende vragen gestuurd over het voorstel. TenneT heeft deze vragen op 9 april 2026 beantwoord.
6. 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 03 juni 2026. De ACM heeft

¹ Besluit van de ACM van 25 januari 2024, zaaknummer ACM/22/180165, zie <https://www.acm.nl/nl/publicaties/codebesluit-non-firm-ato> en besluit van de ACM van 16 juli 2024, zaaknummer ACM/23/187219, zie [Codebesluit Alternatieve transportrechten | ACM](#).

² Op grond van het overgangsrecht van artikel 7.42, tweede lid, van de Energiewet, zijn de bepalingen van hoofdstuk 3 van de Elektriciteitswet 1998 nog van toepassing op de voorbereiding van een besluit tot goedkeuring of vaststelling van de tariefstructuren of voorwaarden. Na vaststelling van het codebesluit gelden de goedgekeurde tariefstructuren of voorwaarden echter als vastgesteld onder artikel 3.121 van de Energiewet. Om deze reden verwijst de ACM overal in dit besluit al naar de nu geldende bepalingen en terminologie van de Energiewet.

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

7. De ACM is van mening dat het voorstel geen technische voorschriften bevat zoals bedoeld in Richtlijn 2015/1535 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij. Om die reden zijn de voorwaarden in dit besluit niet in ontwerp ter notificatie aangeboden aan de Europese Commissie.

3 Beoordeling

8. Voor het wettelijk kader verwijst de ACM naar de bijlage van dit besluit.

3.1 Procedureel

9. De ACM constateert dat het voorstel op 4 december 2025 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 als bedoeld in artikel 3.120, tweede lid, van de Energiewet.

3.2 Inhoudelijk

10. Dit besluit maakt het TenneT mogelijk om aangeslotenen op het EHS-systeem buiten congestiegebieden een VVTR aan te bieden. Dit transportrecht is een uitbreiding van de reeds beschikbare alternatieve transportrechten: een VVTR binnen congestiegebieden (ook wel non-firm aansluit- en transportovereenkomst genoemd)³ voor alle aangeslotenen, een tijdsduurgebonden transportrecht voor aangeslotenen bij TenneT (hierna: TDTR) en een tijdsblokgebonden transportrecht beschikbaar voor aangeslotenen bij de distributiesysteembeheerders.⁴
11. Het doel van dit besluit is om meer ruimte te bieden aan aangeslotenen die hun systeemgebruik flexibel kunnen inrichten – zoals opslagpartijen – zodat het systeem efficiënter benut wordt.
12. Om het voor TenneT mogelijk te maken dit alternatieve transportrecht ook op het EHS-systeem buiten congestiegebieden aan te bieden, wijzigt de ACM op voorstel van de gezamenlijke systeembeheerders de Systeemcode elektriciteit 2026 (hierna: Systeemcode elektriciteit).
13. In de hiernavolgende paragrafen licht de ACM eerst het concept ‘alternatieve transportrechten’ toe, vervolgens geeft zij een toelichting op en beoordeelt zij de uitbreiding van het VVTR binnen congestiegebieden naar een VVTR buiten congestiegebieden op het EHS-systeem. Tot slot gaat de ACM in op de tarifiering en de overige voorwaarden.

3.2.1 Concept ‘alternatieve transportrechten’

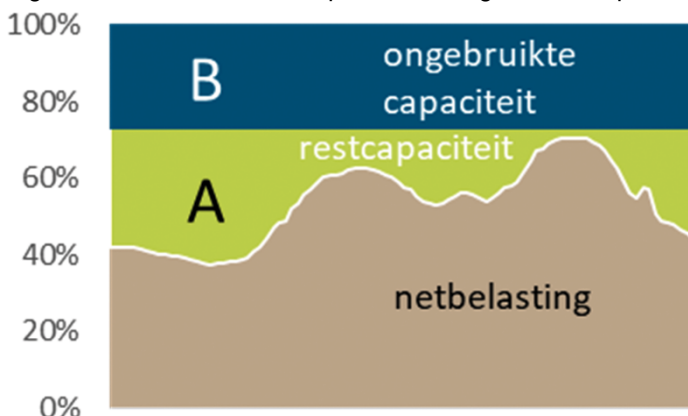
14. Alternatieve transportrechten (hierna: ATR) zijn alternatieven op het vaste transportrecht. Met een vast transportrecht heeft de aangeslotene altijd volledig recht op de gecontracteerde transportcapaciteit. Bij een alternatief transportrecht is het transportrecht volledig of deels niet-vast. Ter compensatie krijgt de aangeslotene een korting op het transporttarief.
15. Een ATR is bedoeld om het systeem efficiënter te benutten door de beschikbare transportcapaciteit buiten de pieken in de systeembelasting aan aangeslotenen met een flexibele transportbehoefte ter beschikking te stellen. Deze transportcapaciteit buiten de pieken wordt ook wel de restcapaciteit genoemd. Deze restcapaciteit is in figuur 1 weergegeven met het groene vlak aangeduid met letter A. Voor een ATR kan tot nu toe alleen deze beschikbare restcapaciteit gebruikt worden, zowel in

³ Besluit van de ACM van 25 januari 2024, zaaknummer ACM/22/180165, zie <https://www.acm.nl/nl/publicaties/codebesluit-non-firm-ato>.

⁴ Beide varianten zijn vastgesteld in het besluit van de ACM van 16 juli 2024, zaaknummer ACM/23/187219, zie <https://www.acm.nl/nl/publicaties/codebesluit-alternatieve-transportrechten>.

congestie- als niet-congestiegebieden. Buiten congestiegebieden is er ook ongebruikte capaciteit aanwezig. Dit is de ruimte tussen de bestaande piek en de bestaande capaciteit van het systeem, in figuur 1 weergegeven met het blauwe vak aangeduid met letter B. Om te borgen dat buiten congestiegebieden het systeem op piekmomenten niet verder belast wordt, is het momenteel voor ATRs enkel mogelijk om niet-vaste capaciteit te contracteren in de restcapaciteit (het groene vlak aangeduid met letter A).

Figuur 1: onderscheid restcapaciteit en ongebruikte capaciteit



3.2.2 Voorstel VVTR buiten congestiegebieden in restruimte en ongebruikte capaciteit

16. In het voorstel van de gezamenlijke systeembeheerders wordt het volledig variabel transportrecht uitgebreid voor aangeslotenen buiten congestiegebieden.
17. Een VVTR is een transportrecht waarbij de aangeslotene geen recht heeft op vaste transportcapaciteit. Het transportrecht is volledig niet-vast. Dit betekent dat een VVTR in principe altijd kan worden uitgegeven buiten de piekmomenten in de restcapaciteit. Wanneer in de restcapaciteit op het elektriciteitssysteem op een bepaald moment ook sprake is van transportschaarste, kan TenneT deze aangeslotene op deze piekmomenten beperken in zijn systeemgebruik. De aangeslotene weet op voorhand niet precies welke uren van het jaar de transportcapaciteit beperkt zal worden. Als de situatie op het systeem een beperking van de transportcapaciteit nodig maakt, informeert TenneT de aangeslotene hier uiterlijk de dag van tevoren over. Indien een aangeslotene een VVTR wil afsluiten met TenneT, moet TenneT een indicatie geven van de verwachte momenten waarop de transportcapaciteit niet kan worden vrijgegeven. Dit is dezelfde werkwijze als voor het overeenkomen van een VVTR binnen congestiegebieden.⁵ De gezamenlijke systeembeheerders geven in het voorstel de mogelijkheid om een VVTR niet alleen aan te bieden in de restruimte, maar ook in de ongebruikte capaciteit (het blauwe vak aangeduid met letter B van figuur 1).
18. Wat de piekmomenten zijn en op welke momenten er restcapaciteit beschikbaar is, kan per locatie verschillen. In het voorstel wijzen de gezamenlijke systeembeheerders erop dat voor het uitgeven van een VVTR het niet nodig is om te kijken naar de (verwachte toekomstige) systeembelasting om te bepalen of er voldoende capaciteit beschikbaar is. Een VVTR is immers volledig variabel. Dat betekent dat enkel wanneer op een bepaald moment daadwerkelijk ruimte beschikbaar is, transportcapaciteit wordt toegekend. Hierdoor gaat de ACM ervan uit dat een VVTR geen invloed heeft op de transportcapaciteit van (toekomstige) aangeslotenen met een vast of deels-vast transportrecht op het transmissie- of distributiesysteem.

3.2.2.1 Beroordeling VVTR buiten congestiegebieden in de restcapaciteit

19. De ACM acht het uitbreiden van het VVTR buiten congestiegebieden in beginsel een logische en wenselijke ontwikkeling. Het voorstel draagt bij aan een efficiënter gebruik van het

⁵ Zoals volgt uit artikel 7.5, vierde lid, van de Systeemcode elektriciteit.

elektriciteitssysteem doordat transportcapaciteit beter kan worden benut op momenten waarop feitelijk ruimte beschikbaar is op het systeem. Daarbij acht de ACM het van belang dat een VVTR niet leidt tot een verhoging van de transportpiek. Een aangeslotene met een VVTR heeft immers uitsluitend toegang tot transportcapaciteit voor zover op een bepaald moment daadwerkelijk capaciteit beschikbaar is. Indien sprake is van transportschaarste, kan de systeembeheerder het systeemgebruik van deze aangeslotene volledig beperken.

20. De ACM onderschrijft daarom het uitgangspunt van de gezamenlijke systeembeheerders dat een VVTR kan bijdragen aan een efficiënter gebruik van het bestaande systeem zonder dat aanvullende fysieke capaciteit hoeft te worden gerealiseerd. In een situatie waarin de druk op het elektriciteitssysteem toeneemt als gevolg van elektrificatie en de energietransitie, acht de ACM het van belang dat beschikbare transportcapaciteit zo doelmatig mogelijk wordt benut. Voor zover het voorstel ziet op het aanbieden van een VVTR binnen de beschikbare restcapaciteit buiten congestiegebieden, neemt de ACM dit onderdeel daarom over in dit besluit.

3.2.2.2 Beoordeling VVTR buiten congestiegebieden in de ongebruikte capaciteit

21. De ACM acht het aanbieden van een VVTR in de ongebruikte capaciteit onwenselijk omdat het contracteren van ongebruikte capaciteit voor een VVTR buiten congestiegebieden tot gevolg heeft dat ook tijdens de piekmomenten meer transportcapaciteit kan worden gebruikt. Ook acht de ACM van belang dat bij het gebruik van de onbenutte ruimte voor een VVTR buiten congestiegebieden de voorgestelde korting (hierover meer in paragraaf 3.2.4) te hoog en niet kostenreflectief zou zijn vanwege de extra systeembelasting tijdens piekmomenten. De ACM wijkt op dit punt daarom af van het voorstel van de gezamenlijke systeembeheerders om een VVTR ook in de onbenutte ruimte aan te bieden en wijst er expliciet op dat een VVTR (en alle ATRs) enkel mogelijk is in de restruimte.

3.2.3 Voorstel VVTR buiten congestiegebieden alleen voor EHS

22. In het voorstel van de gezamenlijke systeembeheerders wordt het VVTR buiten congestiegebieden vooralsnog enkel aangeboden aan aangeslotenen op het EHS-systeem van TenneT en niet op het HS-systeem en de distributiesystemen. De redenen die de gezamenlijke systeembeheerders hiervoor geven zijn voornamelijk praktisch van aard. Zo is momenteel nagenoeg het volledige HS-systeem een congestiegebied. Aangeslotenen op het HS-systeem binnen een congestiegebied hebben al de mogelijkheid om een VVTR af te sluiten.⁶ Daarnaast geven de gezamenlijke systeembeheerders aan dat om een VVTR op het HS-systeem mogelijk te maken, eerst inzicht moet worden verkregen over het effect van het toekennen van VVTR-capaciteit op de beschikbare transportcapaciteit voor de distributiesysteembeheerders die zijn aangesloten op het HS-systeem van TenneT.

3.2.3.1 Beoordeling VVTR buiten congestiegebieden alleen voor EHS

23. De ACM acht het redelijk dat het VVTR buiten congestiegebieden in deze fase alleen op het EHS-systeem van TenneT wordt aangeboden omdat TenneT heeft aangegeven dat de benodigde implementatie van de uitbreiding van de VVTR slechts kleine aanpassingen betreft. Ook is de ACM het eens met de gezamenlijke systeembeheerders dat het goed is om eerst meer duidelijkheid te krijgen over hoe een VVTR voor aangeslotenen op het HS-systeem de transportcapaciteit voor de distributiesysteembeheerders die hierop zijn aangesloten, beïnvloedt. Dit laat onverlet dat de ACM het wel wenselijk acht dat op termijn wordt bekeken in hoeverre het VVTR buiten congestiegebieden op alle systemen kan worden aangeboden.

3.2.4 Voorgestelde tarifiering VVTR buiten congestiegebieden

24. De gezamenlijke systeembeheerders stellen voor om voor een VVTR buiten congestiegebieden dezelfde korting te hanteren als voor de ATRs TDTR en VVTR binnen congestiegebieden. Dit betekent dat de tariefdrager kW_{gecontracteerd} op nul wordt gesteld. Zoals ook doorslaggevend bij de vaststelling van het TDTR⁷ en het VVTR binnen congestiegebieden,⁸ resulteert het uitgeven van

⁶ Artikel 7.5 van de Systeemcode elektriciteit.

⁷ Besluit van de ACM van 16 juli 2024, zaaknummer ACM/23/187219, zie <https://www.acm.nl/nl/publicaties/codebesluit-alternatieve-transportrechten>.

⁸ Besluit van de ACM van 25 januari 2024, zaaknummer ACM/22/180165, zie <https://www.acm.nl/nl/publicaties/codebesluit-non-firm-ato>

een VVTR niet tot extra (kosten voor) systeemverzwaringen of kosten voor congestiemanagement. Ook niet als er in de toekomst wel congestie zou ontstaan op het EHS-systeem. De verwachting van de gezamenlijke systeembeheerders is daarnaast dat de uitbreiding van dit transportrecht gaat leiden tot extra flexibele capaciteit op het EHS-systeem die anders niet zou worden aangesloten.

25. Samenvattend is de voorgestelde korting vanwege de beperkte risico's en positieve tariefffecten volgens de gezamenlijke systeembeheerders gerechtvaardigd voor een VVTR op het EHS-systeem buiten congestiegebieden.

3.2.4.1 Beoordeling voorgestelde tariefstructuur

26. De ACM is van mening dat de voorgestelde tariefstructuur bijdraagt aan het doelmatig functioneren van de elektriciteitsvoorziening, de bevordering van de ontwikkeling van het handelsverkeer op de elektriciteitsmarkt en een goede kwaliteit van de dienstverlening van de transmissiesysteembeheerder, als bedoeld in artikel 3.121, eerste lid, onderdelen b, c en e, van de Energiewet. Zoals beschreven in paragraaf 3.2.4, heeft een aangeslotene met een VVTR geen vast recht op transport. Wanneer sprake is van transportschaarste op het systeem, kan deze aangeslotene op piekmomenten worden beperkt in zijn systeemgebruik.
27. De tariefkorting die aangesloten krijgen voor een VVTR buiten congestiegebieden maakt het voor partijen die hun systeemgebruik flexibel kunnen inrichten aantrekkelijk om (een deel van) hun transportcapaciteit via een VVTR af te sluiten. Daarmee wordt op piekmomenten het systeem niet verder belast waardoor meer ruimte overblijft voor aangesloten met een minder flexibel systeemgebruik. De ACM is van mening dat hetzelfde tarief en daarmee dezelfde korting voor een VVTR buiten congestiegebieden als voor een TDTR of een VVTR binnen congestiegebieden, gerechtvaardigd, transparant en kostenreflectief is. In al deze situaties leidt het uitgeven van het variabele transportrecht namelijk niet tot een zwaardere belasting tijdens de piekmomenten en daarmee tot meer kosten voor systeemverzwaring. Hoewel de vrijstelling om te betalen voor het gecontracteerde vermogen bij een VVTR leidt tot minder inkomsten voor TenneT uit $kW_{\text{gecontracteerd}}$, gaat de ACM er daarnaast vanuit dat de uitbreiding van het VVTR nieuwe aangesloten aantrekt die zonder dit nieuwe ATR de transportcapaciteit niet gecontracteerd hadden. Dit resulteert in extra volumes $kW_{\text{maxgewogen}}$. Hiermee zorgen de nieuwe aangesloten voor extra tariefomzet en zullen de transporttarieven naar verwachting ook dalen voor bestaande aangesloten.
28. Omdat flexibel gebruik van het systeem in de restruimte de kosten voor TenneT niet verhoogt en omdat er geen zekerheid is van transportcapaciteit, vindt de ACM de korting eveneens gerechtvaardigd. Tot slot vindt de ACM dat de voorgestelde tariefstructuur de systeemefficiëntie bevordert en dat deze transparant is.

3.2.5 Voorstel voorafgaand aan VVTR een TDTR aanvragen

29. De gezamenlijke systeembeheerders stellen in het voorstel de voorwaarde dat een partij die in aanmerking wil komen voor een VVTR buiten congestiegebieden, eerst een TDTR moet aanvragen bij TenneT die de aanvraag bij onvoldoende beschikbare transportcapaciteit deels of volledig afwijst.

3.2.5.1 Beoordeling voorafgaande aan VVTR een TDTR aanvragen

30. De ACM ziet geen noodzaak om deze voorwaarde in de Systeemcode elektriciteit op te nemen. Indien nog voldoende TDTR-capaciteit beschikbaar is, zal het voor partijen in de meeste gevallen aantrekkelijker zijn om (eerst) een TDTR aan te vragen en hebben ze hier ook de mogelijkheid toe.⁹ Bij onvoldoende beschikbare transportcapaciteit voor een TDTR zou een dergelijke verplichting in de Systeemcode elektriciteit zowel bij de aanvrager als bij TenneT een onnodige administratieve last leggen om eerst een transportrecht aan te vragen dat niet meer beschikbaar is. Bovendien staat het TenneT in klantgesprekken vrij - en de ACM moedigt dit ook aan - om geïnteresseerden proactief te wijzen op de mogelijkheid van een TDTR (en andere ATRs), indien daar nog voldoende transportcapaciteit voor beschikbaar is.

⁹ Artikel 7.6 van de Systeemcode elektriciteit biedt de mogelijkheid om een TDTR aan te vragen.

3.2.6 Voorstel kritische netwerkelementen

31. De gezamenlijke systeembeheerders merken in het voorstel op dat een belangrijke technische voorwaarde voor het kunnen verkrijgen van een VVTR is dat de aansluiting van de aangeslotene zich niet bevindt op een locatie in het EHS-systeem dat kwalificeert als een kritisch netwerkelement zoals bedoeld in de Elektriciteitsverordening.¹⁰ Dit criterium is afgeleid uit het verbod van de Systeemcode elektriciteit dat een kritisch systeemelement geen deel mag uitmaken van een congestiegebied.¹¹ De reden hiervoor is dat kritische netwerkelementen sterk worden beïnvloed door internationale elektriciteitsstromen en dat deze elektriciteitsstromen zeer onvoorspelbaar zijn, ook op een dag-vooruit basis. Het vergeven van VVTR-capaciteit leidt bij deze specifieke systeemlocaties dus tot te veel onzekerheid.

3.2.6.1 Beoordeling voorstel kritische netwerkelementen

32. Om de veiligheid en betrouwbaarheid van het systeem te kunnen blijven waarborgen vindt de ACM het net als de gezamenlijke systeembeheerders belangrijk dat kritische netwerkelementen worden uitgezonderd van het vergeven van VVTRs.

3.2.7 Toekomstbestendigheid transportrecht

33. De gezamenlijke systeembeheerders stellen in het voorstel voor om dezelfde termijn voor evaluatie en eventuele opheffing van het transportrecht te hanteren als bij het codebesluit waarmee het TDTR werd geïntroduceerd. Vanwege dit codebesluit is artikel 14.4 in de Systeemcode elektriciteit opgenomen dat bepaalt dat 5 jaar na inwerkingtreding van de bepalingen over het TDTR een onderzoek zal worden uitgevoerd naar de wenselijkheid van de continuering of eventuele wijziging van het TDTR. De ACM acht het wenselijk om hier voor het VVTR buiten congestiegebieden bij aan te sluiten.

3.2.8 Inwerkingtreding

34. De gezamenlijke systeembeheerders stellen in het voorstel geen datum van inwerkingtreding voor. De ACM stelt de inwerkingstredingsdatum daarom gelijk aan de publicatiedatum van het definitieve besluit.

3.2.9 Conclusie

35. De ACM komt tot het oordeel dat de wijzigingen die de gezamenlijke netbeheerders voorstellen niet in strijd zijn met de belangen, regels en eisen als bedoeld in artikel 3:121, eerste lid, van de Energiewet, met uitzondering van het onderdeel VVTR buiten congestiegebieden in de ongebruikte capaciteit.
36. De ACM neemt het voorgestelde onderdeel VVTR buiten congestiegebieden in de ongebruikte capaciteit en de verplichting om eerst een TDTR aan te vragen niet over in haar besluit.
37. De ACM acht de voorgestelde tariefstructuur voor het VVTR buiten congestiegebieden in overeenstemming met artikel 18, eerste tot en met vierde, zevende en achtste lid, van de van de Elektriciteitsverordening.
38. De 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.

¹⁰ Zoals bedoeld in artikel 2, negenenzestigste lid, van de Elektriciteitsverordening.

¹¹ Artikel 7.18, eerste lid, Systeemcode elektriciteit.

Bijlage – Wettelijk kader

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

Elektriciteitsrichtlijn¹²

Artikel 6, eerste lid:

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.

Artikel 40, eerste lid, aanhef en onderdeel f:

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

Artikel 31, tweede lid:

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

Artikel 59, zevende lid, aanhef en onderdeel a:

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;

Elektriciteitsverordening¹³

Artikel 18, eerste tot en met vierde en zevende en achtste lid:

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 netwerkstarieven gebruikte methode op neutrale wijze de algehele

¹² 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.

¹³ Verordening (EU) 2019/943 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2019 betreffende de interne markt voor elektriciteit.

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.

Energiewet

Artikel 3.46:

1. Een transmissie- of distributiesysteembeheerder voor elektriciteit doet op verzoek een aanbod tot het verzorgen van transport van elektriciteit over zijn systeem.

2. Een transmissie- of distributiesysteembeheerder voor elektriciteit kan het doen van een aanbod weigeren, indien en voor zo lang er voor het verzochte transport op grond van objectieve en technische criteria aantoonbaar onvoldoende transportcapaciteit beschikbaar is op zijn systeem. De transmissie- of distributiesysteembeheerder neemt passende maatregelen om zo spoedig mogelijk een aanbod te doen.

3. In de methoden of voorwaarden, bedoeld in artikel 3.119, wordt in ieder geval opgenomen:

- a. met het oog op de uitvoering van het eerste lid, de voorwaarden voor een aanbod van een transmissie- of distributiesysteembeheerder voor elektriciteit tot het verzorgen van transport van elektriciteit over zijn systeem aan meerdere aangeslotenen gezamenlijk;
- b. met het oog op de uitvoering van het tweede lid, de wijze waarop een transmissie- of distributiesysteembeheerder voor elektriciteit bepaalt en onderbouwt dat onvoldoende transportcapaciteit beschikbaar is op zijn systeem en de informatie die hij daarover aan de verzoeker verschaft.

Artikel 3.121, eerste, tweede, derde en vijfde lid

1. De Autoriteit Consument en Markt keurt de methoden of voorwaarden die ingevolge artikel 3.120 aan haar worden voorgelegd goed indien de resultaten van het overleg met de representatieve organisaties, bedoeld in artikel 3.120, tweede lid, zijn verwerkt in de methoden of voorwaarden en deze methoden of voorwaarden objectief, evenredig, transparant, niet discriminerend, in overeenstemming zijn met deze wet en met bindende EU-rechtshandelingen, en de volgende belangen dienen:

- a. waarborging van de interoperabiliteit van systemen;
- b. het betrouwbaar, duurzaam, doelmatig en milieu hygiënisch verantwoord functioneren van de elektriciteits- en gasvoorziening;
- c. de bevordering van de ontwikkeling van het handelsverkeer op de elektriciteits- en gasmarkt;
- d. de bevordering van het doelmatig handelen van aangeslotenen, netgebruikers, marktdeelnemers of balanceringsverantwoordelijken;
- e. een goede kwaliteit van de dienstverlening van transmissie- en distributiesysteembeheerders of de transmissiesysteembeheerder voor elektriciteit op zee;
- f. een objectieve, transparante en niet discriminatoire handhaving van de balans op transmissie- of distributiesystemen op een wijze die de kosten weerspiegelt; en
- g. niet-discriminatoire deelname van alle netgebruikers, marktdeelnemers of balanceringsverantwoordelijken.

2. De Autoriteit Consument en Markt keurt de methoden of voorwaarden waarvoor ingevolge een krachtens verordening 715/2009 of verordening 2019/943 vastgestelde uitvoeringshandeling of gedelegeerde handeling door een transmissie- of distributiesysteembeheerder, de transmissiesysteembeheerder voor elektriciteit op zee of een derde partij een voorstel is opgesteld en aan haar wordt voorgelegd, goed indien deze in overeenstemming zijn met het bepaalde bij of krachtens verordening 715/2009 of verordening 2019/943.

3. De Autoriteit Consument en Markt kan vereisen dat de aan haar voorgelegde methoden of voorwaarden worden gewijzigd voordat zij deze goedkeurt en kan hiervoor aanwijzingen geven.

[...]

5. De Autoriteit Consument en Markt publiceert een op grond van dit artikel genomen besluit op een voor eenieder kenbare en toegankelijke wijze.