



Besluit

Ons kenmerk : ACM/UIT/620047
Zaaknummer : ACM/23/182495
Datum : 15 maart 2024

Besluit van de Autoriteit Consument en Markt als bedoeld in artikel 51, tweede lid, van de Elektriciteitswet 1998 over de aanvraag tot geschilbeslechting van Vogelweg HV Station B.V. over het in rekening brengen van het transporttarief door Liander N.V. voor transportcapaciteit die pas later wordt gebruikt.

1. Verloop van de procedure

1. Op 2 maart 2023 heeft de Autoriteit Consument en Markt (hierna: de ACM) een aanvraag tot geschilbeslechting als bedoeld in artikel 51 van de Elektriciteitswet 1998 (hierna: E-wet) ontvangen van Vogelweg HV Station B.V. (hierna: Vogelweg). Het betreft een geschil met netbeheerder Liander N.V. (hierna: Liander). Tegelijkertijd heeft de ACM namens Vogelweg een aanvraag tot geschilbeslechting over dezelfde klacht tegen TenneT TSO B.V. (hierna: TenneT) ontvangen.
2. Op 25 april 2023 heeft de ACM een zienswijze van Liander ontvangen.
3. Op 19 december 2023 is er op het kantoor van de ACM in Den Haag een hoorzitting geweest. De ACM heeft het verslag van de hoorzitting aan partijen gezonden.

2. Het geschil

4. Het geschil ziet op de klacht van Vogelweg over het moment waarop een vergoeding verschuldigd is voor de transportcapaciteit. Vogelweg verwacht pas vanaf 1 mei 2024 gebruik te maken van de transportcapaciteit en is het daarom oneens met de door Liander gestelde voorwaarde dat per 1 januari 2023 voor deze transportcapaciteit betaald moet worden. Vogelweg acht deze voorwaarde in strijd met het discriminatieverbod op grond van artikel 24, derde lid, van de E-wet.

3. Feiten

5. Op grond van de door partijen geleverde stukken en hetgeen op de hoorzitting naar voren is gebracht stelt de ACM de volgende feiten en omstandigheden vast.
6. Vogelweg is eigenaar van een net waarop meerdere afnemers zijn aangesloten. Vogelweg heeft een ontheffing van de ACM gekregen om als GDS-beheerder te kunnen opereren op 8 juli 2020.¹
7. Op 29 november 2019 zijn Vogelweg en Liander een aansluit- en transportovereenkomst (hierna: ATO) overeengekomen. In de ATO is een gecontracteerd transportvermogen (hierna: GTV) overeengekomen van 10 MW voor afname en 398 MVA voor invoeding.
8. Op 24 juni 2022 heeft Vogelweg een aanvraag gedaan voor ophoging van het afnamevermogen op haar GDS-aansluiting naar 103 MW.
9. Op 8 november 2022 heeft TenneT, die de beheerstaken voor het betreffende net uitvoert in opdracht van Liander, aan Vogelweg aangeboden om per 1 januari 2023 het afnamevermogen te verhogen naar 103MW (hierna: aanbod).
10. Op 15 november 2022 heeft Vogelweg laten weten dit aanbod te accepteren, met dien verstande dat de ingangsdatum van de verhoging samen dient te vallen met de inbedrijfname van de op het GDS te installeren batterijen. Vogelweg verwacht dat dit in mei 2024 zal plaatsvinden.
11. Op 24 november 2022 heeft TenneT, mede namens Liander, aan Vogelweg gecommuniceerd dat het niet mogelijk is transportcapaciteit te reserveren. Indien Vogelweg het aanbod aanvaardt, moet het gevraagde vermogen vastgelegd worden in de ATO. Het gewijzigde transporttarief is gelijk na wijziging van de ATO (dus met ingang van 1 januari 2023) verschuldigd.
12. Vogelweg heeft op 30 november 2022 per brief aan Liander en TenneT medegedeeld dat zij onder

¹ Besluit van 8 juli 2020 met kenmerk ACM/UIT/537751 en zaaknummer ACM/19/036301.

protest het aanbod aanvaardt. Vogelweg heeft in diezelfde brief tevens de aanvraag voor een verhoging van afnamecapaciteit van 103 MW naar 95 MW bijgesteld.

4. Wettelijk kader

13. Artikel 1, eerste lid, onder c, van de E-wet bepaalt:
 1. In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
(...)
 - c. Afemer: een ieder, met uitzondering van de netbeheerder van het net op zee, die beschikt over een aansluiting op een net;
 - (...)
14. Artikel 24, eerste en derde lid, van de E-wet bepalen:
 1. De netbeheerder is verplicht degene die daarom verzoekt een aanbod te doen om met gebruikmaking van het door hem beheerde net ten behoeve van de verzoeker transport van elektriciteit uit te voeren tegen een tarief en tegen andere voorwaarden die in overeenstemming zijn met de paragrafen 5 en 6 van dit hoofdstuk.
(...)
 3. De netbeheerder onthoudt zich van iedere vorm van discriminatie tussen degenen jegens wie de verplichting, bedoeld in het eerste lid, geldt.
15. Artikel 29, eerste en tweede lid, van de E-wet bepalen, voor zo ver hier van belang:
 1. Het tarief waarvoor transport van elektriciteit zal worden uitgevoerd heeft betrekking op de ontvangst en het invoeden van elektriciteit door afnemers, ongeacht de plaats van ontvangst of invoeding van de elektriciteit en ongeacht de plaats van de aansluiting waar de elektriciteit op het Nederlandse net is ontvangen of ingevoerd en op systeemdiensten.
 2. Het tarief, bedoeld in het eerste lid, wordt in rekening gebracht bij iedere afnemer die elektriciteit ontvangt op een aansluiting op een net dat wordt beheerd door een netbeheerder.
(...)
16. Artikel 7.1 van de Netcode Elektriciteit (hierna: NCE) bepaalt, voor zo ver hier van belang:
 1. Transport vindt plaats op grond van een tussen de netbeheerder en de aangeslotene te sluiten aansluit- en transportovereenkomst en zal voorts alleen plaatsvinden indien de aangeslotene tevens op grond van deze aansluit- en transportovereenkomst recht heeft op een aansluiting
(...).
 2. De aangeslotene heeft een vast recht op transport van elektriciteit door heel Nederland tot een hoeveelheid ter grootte van het op de aansluiting gecontracteerde en beschikbaar gestelde vermogen.
(...)
17. Artikel 3.1.1. van de Tarievencode Elektriciteit (hierna: TCE) bepaalt:

Door een netbeheerder wordt aan iedere aangeslotene die een aansluiting op het door de netbeheerder beheerde net heeft de transportdienst aangeboden.
18. Artikel 3.1.2. van de TCE bepaalt:
 1. De transportdienst omvat het transporteren van elektriciteit van producenten naar verbruikers door gebruik te maken van het net. Hieronder wordt mede verstaan:
 - a. Het oplossen van fysieke congestie;
 - b. Het compenseren van bij het transport optredende verliezen;
 - c. Het instandhouden van de spannings- en blindvermogenshuishouding.
19. Artikel 3.1.2. van de TCE bepaalt:

Het transporttarief dient ter dekking van de kosten van de door de netbeheerder beheerde

infrastructuur voorzover deze kosten geen dekking uitmaken van de aansluitkosten.

20. Artikel 3.2.2. van de TCE bepaalt, voor zo ver hier van belang:
1. De kosten, welke worden bepaald conform de normen en eisen van de Autoriteit Consument en Markt, worden ingedeeld in twee categorieën:
 - a. De transportafhankelijke kosten, zijnde:
 1. de afschrijvingslasten van de netinfrastructuur;
 2. een redelijk rendement op het geïnvesteerde vermogen in de netinfrastructuur;
 3. de kosten van aanleg en instandhouding van de netinfrastructuur;
 4. de kosten van inkoop van energie voor de dekking van netverliezen, het oplossen van fysieke congestie, het toepassen van congestiemanagement en de handhaving van de spannings- en blindvermogenshuishouding;
 5. de gecascadeerde kosten van netten op een hoger spanningsniveau;
 6. de operationele kosten in verband met het voorgaande;
 7. in geval van de netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet: de kosten als bedoeld in artikel 3.2.2a.;
 8. in geval van de netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet: de kosten ten behoeve van de centrale filtering als bedoeld in artikel 2.15., derde lid, van de Netcode elektriciteit.
 - b. (...)

5. Standpunten van partijen

5.1. Vogelweg

21. Vogelweg heeft – kort samengevat – in de stukken en op de zitting het volgende naar voren gebracht.
22. Vogelweg stelt dat het ongebruikelijk, ongewenst en discriminatoir is dat voor de transportcapaciteit per 1 januari 2023 betaald moet worden, terwijl pas in 2024 gebruik wordt gemaakt van deze transportcapaciteit. De transportcapaciteit is slechts gecontracteerd en nog niet fysiek benodigd. Volgens Vogelweg wordt ongerechtvaardigd onderscheid gemaakt tussen een aanvrager met een aansluiting die om extra transportcapaciteit verzoekt en een aanvrager zonder aansluiting die om (extra) transportcapaciteit verzoekt.
23. Volgens Vogelweg is de verplichting om vanaf 1 januari 2023 te betalen voor de transportcapaciteit in strijd is met het discriminatieverbod uit artikel 24, derde lid, van de E-wet. Bij een nieuwe aansluiting hoeft de aanvrager nog niet – tot het moment van daadwerkelijke aansluiting – voor de transportcapaciteit te betalen, terwijl deze wel voor de aanvrager gereserveerd is. Vogelweg meent dat zij ten onrechte anders wordt behandeld dan een aanvrager van transportcapaciteit zonder een aansluiting. Immers, een aanvrager zonder aansluiting heeft in de praktijk invloed op de datum waarop deze aansluiting wordt gerealiseerd en daarmee ook op het moment waarop de vergoeding voor de transportcapaciteit verschuldigd is.
24. Vogelweg acht het vanuit maatschappelijk oogpunt onwenselijk dat aanvragers van capaciteit voor batterijen behorende bij bestaande aansluitingen betalen voor gereserveerde capaciteit. Investerings zullen vanwege dergelijke kosten niet van de grond komen, terwijl deze zouden kunnen zorgen voor flexibiliteit op het net. De capaciteitskaart van Nederland toont dat het Zeewoldse deel van Flevoland voor invoeding congestie heeft. Door aan Vogelweg de ATO-wijziging aan te bieden alleen aan de afname-kant kan in het algemeen gesteld worden dat de ATO-wijziging de druk op het 150KV net juist zal verlagen. Dat is omdat de ATO-wijziging dient om achterliggende batterijen in bedrijf te nemen die een deel van de invoeding zullen afvangen in het congestiegebied.

25. Vogelweg meent dat de gereserveerde capaciteit niet valt onder de transportdienst zoals omschreven in artikel 3.1.2. van de TCE. Als gevolg daarvan mag Liander volgens Vogelweg geen transporttarief in rekening brengen voor de gereserveerde transportcapaciteit, nu het transporttarief dient voor de transportdienst. Vogelweg meent dat er niet om een transportdienst is gevraagd per 1 januari 2023. Er moet volgens Vogelweg onderscheid worden gemaakt tussen gecontracteerde capaciteit en daadwerkelijke, fysieke capaciteit. Pas in 2024 is er sprake van benutting van die daadwerkelijke, fysieke capaciteit.
26. Vogelweg heeft voorts betoogd dat de aanvraag voor aanvullende transportcapaciteit al op 22 juni 2022 is ingediend omdat zij aanzienlijke kosten dient te maken in de ontwikkelingsfase. Het maken van die kosten en het continueren van het vergunningtraject is nodeloos als Vogelweg niet de zekerheid heeft op de gevraagde datum over de aanvullende transportcapaciteit te kunnen beschikken. Vogelweg heeft aangestipt dat het niet kunnen reserveren van transportcapaciteit als directe gevolg heeft dat batterijen eigenlijk niet achter een GDS geplaatst kunnen worden. Een latere aanvraag leidt dus tot een te grote onzekerheid. Zij vult daarbij aan dat de ACM eerder heeft aangegeven batterijprojecten bij windparken en zonneparken als wenselijke ontwikkeling te zien.
27. Artikel 23 en artikel 24 van de E-wet zijn volgens Vogelweg twee zelfstandige artikelen op grond waarvan je respectievelijk om een aansluiting en transport kunt verzoeken. De wetsystematiek is volgens Vogelweg zo ingestoken, dat een netbeheerder als uitgangspunt heeft dat verzoek te moeten honoreren. Dat is ook het geval als dat verzoek ziet op het beschikbaar stellen per bepaalde datum. Vogelweg voegt hieraan toe dat zij zich niet herkent in het door Liander geschetste beeld dat het enkel mogelijk is om te reserveren door te contracteren. In de praktijk ziet Vogelweg dat geschetste beeld niet terug.
28. Vogelweg noemt een aantal voorbeelden waaruit zou blijken dat het in de praktijk wel degelijk voorkomt dat partijen afspraken maken over de datum waarop gewenst transportcapaciteit daadwerkelijk gecontracteerd wordt. Volgens Vogelweg is er sprake van discriminatie op drie niveaus: (i) aangesloten versus niet-aangesloten (ii) kennelijk onderscheid tussen verschillende partijen die reeds aangesloten zijn en om verhoging van transportcapaciteit verzoeken en (iii) onderscheid in congestie gebied versus niet-congestie gebied. Vogelweg voegt toe dat de aanspraak die een aangeslotene wenst te maken op de transportcapaciteit niet anders is dan de aanspraak die een niet-aangeslotene zou willen maken op de transportcapaciteit.
29. Vogelweg heeft betoogd dat zowel een aangeslotene als niet-aangeslotene ontwikkelrisico kunnen dragen en investeringen kunnen doen. In het geval van een niet-aangeslotene is transportcapaciteit gegarandeerd op de gewenste datum. Voor een aangeslotene is die zekerheid minder aanwezig, omdat zij door de netbeheerder wordt geacht niet te kunnen reserveren (zonder te contracteren en dus te betalen).

5.2. Liander

30. Liander heeft – kort samengevat – in de stukken en op de zitting het volgende naar voren gebracht.
31. Liander geeft aan dat Vogelweg over een aansluiting beschikt en wenst de gecontracteerde transportcapaciteit te verhogen. Dat betekent dat Liander additionele capaciteit exclusief voor Vogelweg bestemt. Het reserveren van die capaciteit op haar eigen net en op het 380/150kV onderstation naar het bovenliggende transmissienet van TenneT brengt kosten met zich mee die, conform het cascadestelsel, dienen te landen bij de afnemer die dat vermogen contracteert, ongeacht het moment waarop of de intensiteit waarmee die transportcapaciteit wordt benut.
32. Liander meent dat de klacht van Vogelweg niet een behandeling bij Liander moet kunnen afdwingen die op zichzelf genomen strijdig is met de tariefsystematiek zoals die in de TCE is weergegeven

en/of bedoeld. Liander meent voorts dat het transporttarief alleen in rekening kan worden gebracht bij iemand die beschikt over een aansluiting op het net. Zij voegt daar nog aan toe dat er geen mogelijkheid bestaat om het transporttarief in rekening te brengen bij iemand die (nog) niet beschikt over een aansluiting.

33. Liander is in haar zienswijze uitvoerig ingegaan op het dwingendrechtelijke systeem van tariefregulering. Daaruit volgt dat de kosten die gemaakt worden als gevolg van het verhogen van het GTV voor Vogelweg, bij Vogelweg in rekening moeten worden gebracht. Het kostenveroorzakingsbeginsel verbiedt – meer concreet – dat Vogelweg pas medio 2024 voor kW_{gecontracteerd} zou hoeven te betalen, aldus Liander.
34. Liander heeft voorts ingebracht dat de TCE niet de mogelijkheid biedt om kostenloos (en risicoloos) transportcapaciteit te contracteren en daarmee te onttrekken aan de markt voor anderen. Bovendien moet een 'free ride' worden voorkomen. Het ontbreken van economische gevolgen zou er voor kunnen zorgen dat afnemers geen enkele rem voelen om schaarse transportcapaciteit te 'hamsteren', aldus Liander. Liander haalt in dit verband ook het door de ACM in marktconsultatie gebrachte concept 'use it or lose it' aan.²
35. Ten aanzien van discriminatie heeft Liander ingebracht dat allereerst vast zal moeten komen te staan dat een afnemer met een bestaande aansluiting en een afnemer zonder bestaande aansluiting zodanig gelijk aan elkaar zijn dat sprake is van ongelijke behandeling. Liander is van mening dat een rechtens relevant verschil bestaat tussen een afnemer met en een afnemer zonder aansluiting. In dat kader haalt Liander artikel 29, tweede lid, van de E-wet aan, waarin is neergelegd dat transporttarieven in rekening worden gebracht bij de afnemer die elektriciteit ontvangt op zijn aansluiting.
36. Voorts is Liander van mening dat – mocht de ACM van oordeel zijn dat sprake is van ongelijke behandeling die moet worden weggenomen – reparatie niet aan de orde kan zijn en praktisch onhaalbaar is. Een redelijk, begrijpelijk, efficiënt, transparant en kostengebaseerd netbeheer verzet zich daar tegen. Daarnaast kleeft aan mogelijke reparatie het regulatoire bezwaar dat artikel 29, tweede lid, van de E-wet met zich meebrengt: de afnemer moet beschikken over een aansluiting alvorens een transporttarief in rekening kan worden gebracht.

6. Beoordeling van het geschil

6.1. Inhoudelijke beoordeling van de aanvraag

37. In dit geschil speelt de vraag of Liander artikel 24, derde lid, van de E-wet schendt door Vogelweg – partij met bestaande aansluiting – een transporttarief in rekening te brengen voor de verhoogde transportcapaciteit per 1 januari 2023 terwijl Vogelweg die transportcapaciteit pas medio 2024 nodig heeft. Dit terwijl een aanvrager zonder bestaande aansluiting wél zou kunnen sturen op de ingangsdatum en zodoende kan sturen op de aanvang van de betaling van het transporttarief. Dit levert volgens Vogelweg discriminatoir handelen van Liander op.
38. De ACM stelt vast dat de klacht van Vogelweg ongegrond is. De ACM licht dit hieronder toe.

Tariefreguleringssystematiek

39. Artikel 24, eerste lid, van de E-wet verplicht een netbeheerder om eenieder die daarom verzoekt een aanbod te doen om elektriciteit te transporteren *tegen een tarief* en andere voorwaarden in overeenstemming met hoofdstuk 3, paragrafen 5 en 6 van de E-wet. De wettelijke basis voor de NCE is te vinden in voornoemde paragraaf 5.³ Uit artikel 7.1, tweede lid, van de NCE volgt dat de

² <https://www.acm.nl/nl/publicaties/consultatie-alternatieve-transportrechten-en-use-it-or-lose-it>.

³ Artikel 31, eerste lid, onderdelen a, c, en f tot en met k, van de E-wet.

aangeslotene een vast recht op transport van elektriciteit heeft door heel Nederland tot een hoeveelheid ter grootte van het op de aansluiting *gecontracteerde en beschikbaar gestelde* vermogen. In artikel 7.1, eerste lid, van de NCE is neergelegd dat transport plaatsvindt op grond van een tussen de netbeheerder en de aangeslotene te sluiten ATO en voorts alleen zal plaatsvinden indien de aangeslotene tevens op grond van deze ATO recht heeft op een aansluiting.

40. Artikel 3.1.2. van de TCE omschrijft de transportdienst als het transporteren van elektriciteit van producenten naar verbruikers door gebruik te maken van het net. Daar wordt mede (maar niet uitputtend) onder verstaan: (i) het oplossen van fysieke congestie (ii) het compenseren van de bij het transport optredende verliezen en (iii) het instandhouden van de spannings- en blindvermogenshuishouding. De ACM stipt aan dat de kosten die gemoeid zijn met de door de netbeheerder beheerde infrastructuur conform artikel 3.2.2. TCE kunnen worden onderverdeeld in transportafhankelijke en transportonafhankelijke kosten.
41. De ACM volgt niet de stelling van Vogelweg, dat de verhoging van haar gecontracteerde transportvermogen (waar zij geen gebruik van maakt) niet valt onder de in artikel 3.1.2. van de TCE beschreven transportdienst. De ACM is van oordeel dat uit de systematiek van de TCE, zoals die in het vorige randnummer is beschreven, volgt dat ook het ter beschikking stellen van capaciteit onder de transportdienst valt. De netbeheerder moet er voor zorgen dat het transport gelijk aan het vaste recht dat een afnemer op grond van artikel 7.1, tweede lid, van de NCE heeft, een recht ter grootte van het op de aansluiting gecontracteerde en beschikbaar gestelde vermogen, uit kan worden gevoerd. Dit transport dient in principe te allen tijde te kunnen worden uitgevoerd, aangezien sprake is van een vast recht. Om het uitvoeren van de transportdienst mogelijk te kunnen maken dient de netbeheerder hier rekening mee te houden. Dit brengt kosten met zich mee. Deze kosten zijn beschreven in artikel 3.2.2., onder a, van de NCE. Een mogelijkheid om op verzoek van een specifieke afnemer (kosteloos) capaciteit te reserveren en later in gebruik te nemen en te betalen is momenteel in het geheel niet in de regelgeving opgenomen.
42. Het transporttarief, bedoeld in artikel 29, eerste lid, van de E-wet, dient de netbeheerder conform artikel 29, tweede lid, van de E-wet in rekening te brengen bij iedere afnemer die elektriciteit ontvangt op een aansluiting op een net dat wordt beheerd door een netbeheerder.⁴ Artikel 1, eerste lid, onder c, van de E-wet geeft de definitie weer van een afnemer: *een ieder die beschikt over een aansluiting op een net*.
43. De transportkosten als bedoeld in artikel 3.2.2. van de TCE worden vooral veroorzaakt door investeringen in, en onderhoud van, het netwerk waarbij het netwerk is gedimensioneerd op basis van de benodigde transportcapaciteit van de verbruikers. Het kostenveroorzakingsprincipe is hierbij leidend. In de vervolgstudie op de Marktscan elektriciteitsopslag heeft de ACM dit principe als volgt beschreven:

Hoe groter die benodigde capaciteit, hoe zwaarder het netwerk en hoe hoger de kosten. Ook als een verbruiker maar één keer in de maand of zelfs maar één keer in het jaar een bepaalde maximale transportcapaciteit gebruikt, moet de netbeheerder daar in zekere mate rekening mee houden. Er moet ook op dat moment namelijk voldoende transportcapaciteit zijn. Het kostenveroorzakingsprincipe betekent dat de partij die het netwerk belast de kosten van die netbelasting betaalt. Met het belasten van het elektriciteitsnet wordt de mate waarin een aangeslotene een beroep doet op de beschikbare transportcapaciteit van het net bedoeld.⁵

⁴ Overigens verzet de E-wet zich er volgens jurisprudentie van de Hoge Raad niet tegen dat anderen dan een afnemer zich contractueel (kunnen) verbinden tot betaling van de (wettelijke gereguleerde) kosten voor aansluiting en transport die een afnemer verschuldigd is vanwege een aansluiting op en transport over het net. (Zie hiervoor rechtsoverweging 4.7 van het arrest van de Hoge Raad van 24 maart 2023, ECLI:NL:HR:2023:452)

⁵ <https://www.acm.nl/system/files/documents/transporttarieven-en-elektriciteitsopslag.pdf>

44. Gelet op de dwingendrechtelijke tariefreguleringssystematiek en het daaraan ten grondslag liggende kostenveroorzakingsprincipe concludeert de ACM dan ook dat Liander niet in strijd met de E-wet handelt door Vogelweg het transporttarief in rekening te brengen voor de door Vogelweg per 1 januari 2023 gecontracteerde transportcapaciteit. Liander dient rekening te houden met de door Vogelweg gevraagde reservering, zelfs indien er geen sprake zou zijn van feitelijke benutting van de verhoogde transportcapaciteit.

Discriminatie

45. Uit artikel 24, derde lid, van de E-wet volgt dat een netbeheerder zich van iedere vorm van discriminatie onthoudt jegens degenen die verzoeken een aanbod te doen om ten behoeve van diezelfde verzoekers met gebruikmaking van het door de netbeheerder beheerde net transport van elektriciteit uit te voeren.
46. Van discriminatie is sprake als gelijke gevallen niet gelijk behandeld worden, zonder dat daarvoor een objectieve rechtvaardiging is. Gevallen die niet gelijk zijn dienen niet gelijk te worden behandeld.
47. De ACM is van oordeel dat een rechtens relevant verschil bestaat tussen afnemers met een aansluiting en afnemers die geen aansluiting hebben. De ACM vindt daarvoor steun in artikel 29, tweede lid, van de E-wet waarin is bepaald dat het transporttarief in rekening wordt gebracht bij iedere afnemer die elektriciteit ontvangt *op een aansluiting* op een net dat wordt beheerd door de netbeheerder. Ook uit artikel 3.1.1. van de TCE volgt dat een aansluiting op het net nodig is om de transportdienst aangeboden te krijgen.
48. Tussen Liander en Vogelweg is niet in geschil dat Vogelweg reeds over een aansluiting beschikt. Nu een aanvrager met een aansluiting verschilt van een aanvrager zonder aansluiting kan géén sprake zijn van discriminatie zoals is bedoeld in artikel 24, derde lid, van de E-wet.
49. Dat het volgens de ACM terecht is dat Liander het transporttarief in rekening brengt is hierboven al uiteengezet. Dat Vogelweg specifieke voorbeelden heeft aangedragen van partijen met een aansluiting die desondanks toch transportcapaciteit hebben gereserveerd zonder dat daarvoor het bijbehorende transporttarief in rekening werd gebracht, leidt volgens de ACM niet tot een andere conclusie. Dat deze partijen een (mogelijk onterecht) voordeel ontvangen, betekent niet dat Vogelweg dat voordeel ook dient te ontvangen.

6.2. Conclusie

50. De ACM concludeert dat Liander niet in strijd heeft gehandeld met de E-wet, door per 1 januari 2023 het verhoogde transporttarief in rekening te brengen bij Vogelweg.

7. Dictum

51. De Autoriteit Consument en Markt verklaart de klacht van Vogelweg HV Station B.V. tegen netbeheerder Liander N.V. ongegrond.

Den Haag,
Datum: 15 maart 2024

Autoriteit Consument en Markt,
namens deze

w.g.

mr. P.C.M. Bijlenga
Teammanager Directie Energie

Als u belanghebbende bent, kunt u beroep instellen tegen dit besluit. Stuur uw gemotiveerde beroepschrift naar het College van Beroep voor het bedrijfsleven, Postbus 20021, 2500 EA 's-Gravenhage . Dit moet u doen binnen zes weken na de dag waarop dit besluit bekend is gemaakt. Meer informatie over de beroepsprocedure vindt u op www.rechtspraak.nl.