

Addendum RTI

Officiële aanvulling op de aansprakelijkheid rond de Realtime Interface (RTI). De meest gestelde vragen:

1. Is het Addendum RTI een apart contract of vormt het onderdeel van de ATO?

Het addendum maakt onderdeel uit van de Aansluit- en Transportovereenkomst (ATO) en vormt een aanvulling op de afspraken in de ATO: nieuwe of aangepaste afspraken gelden dus net zo goed als de oorspronkelijke tekst van de ATO. De overeenkomst en het addendum vormen samen één set van afspraken waar beide partijen zich aan moeten houden.

2. Wat bepaalt het Addendum RTI over de aansprakelijkheid van de klant?

Het addendum bepaalt dat de afnemer aansprakelijk is voor kosten of schade bij de distributiesysteembeheerder (DSB) als de klant niet voldoet aan de voorschriften uit het addendum. Deze bepaling sluit aan bij de algemene systematiek van het Burgerlijk Wetboek. Die systematiek houdt in dat de contractspartij die tekortschiet in de nakoming van een overeenkomst, aansprakelijk is voor kosten en schade die hij daarmee bij de wederpartij veroorzaakt.

3. Wat bepaalt het Addendum RTI over de aansprakelijkheid van de netbeheerder?

Het addendum bepaalt dat de DSB niet aansprakelijk is voor schade bij klanten als gevolg van de toepassing van de RTI binnen de kaders van het addendum en de geldende toepassingskaders. Ook deze bepaling sluit aan bij de systematiek van het Burgerlijk Wetboek. Daaruit volgt (wederom) dat een contractspartij aansprakelijk is voor schade als gevolg van een *tekortkoming* in de nakoming van de overeenkomst. Een contractant is omgekeerd niet aansprakelijk voor kosten die ontstaan door het uitvoeren van een contractuele verplichting.

4. Waarom bevat het Addendum RTI een aansprakelijkheidsbepaling en geen boetebepaling (zoals opgenomen in het CSC)?

Een aansprakelijkheidsbepaling volgt uit de algemene systematiek van de wet en is dus de standaard. Dit is anders bij de boetebepaling, die moet uitdrukkelijk worden afgesproken.

In het addendum regelen de partijen de plaatsing en instandhouding van de RTI-module die fijnmazige beperking van het transportvermogen mogelijk maakt. De RTI is ook wettelijk verplicht. Het capaciteitssturingscontract (CSC) regelt wezenlijk een andere verplichting, namelijk de beperking of sturing van het gebruik van het gecontracteerd transportvermogen van de klant. Het CSC wordt in de basis vrijwillig overeengekomen. Het feit dat in het CSC voor een boetebepaling is gekozen, is daarmee op zichzelf geen reden om een boetebepaling op te nemen in het addendum. Voor het hanteren van een

aansprakelijkheidsbepaling in het addendum bestaan bovendien aanwijsbare redenen. De werkelijke schade bij de DSB, doordat de klant het Addendum RTI niet nakomt, kan sterk variëren. Daarnaast moet de DSB bij een beroep op de aansprakelijkheidsbepaling aantonen (i) dat de schade het gevolg is van het niet nakomen van het Addendum RTI en (ii) dat de schade daadwerkelijk in de gestelde omvang is opgetreden. Een contractuele boete is daarentegen direct opeisbaar, zodra vaststaat dat de klant niet heeft voldaan aan (een van) zijn verplichtingen in het Addendum RTI, óók als er geen daadwerkelijke schade bij de DSB optreedt. Een boetebepaling is dus verstrekkender dan een aansprakelijkheidsregeling.