

## Restwaardeproblematiek OV-chipkaart

Van : René Borsje  
 Datum : 10 mei 2006  
 Onderwerp : restwaardeproblematiek lopende concessies

Invoering van de OV-chipkaart gedurende een lopende concessie heeft doorgaans een nadelig prijskaartje die door decentrale overheid, vervoerder en/ of reiziger moet worden betaald. Het nadelige prijskaartje voor een decentrale overheid en/ of reiziger ontstaat door het hanteren van een (te) korte afschrijvingstermijn. Kaartlezers die bijvoorbeeld 10 jaar meegaan moeten ineens in 2 jaar worden afgeschreven omdat de vervoerder niet de zekerheid heeft dat hij de kaartlezers kan inzetten bij een nieuwe concessie. De kaartlezers zijn ineens vijf keer zo duur. Voorwaarde is wel dat alle apparatuur wordt vernietigd omdat er anders sprake is van staatssteun. De apparatuur na afloop van de concessie in de verkoop zetten en de opbrengsten daar van als meevaller te boeken is geen interessante optie omdat de apparatuur bedrijfseigen is en het aantal kopers daardoor tegen kan vallen. Het hanteren van een langere afschrijvingstermijn dan de concessieduur lijkt meer wenselijk.

Volledige afschrijving van de apparatuur gedurende de resttijd van de concessie is dus geen wenselijke optie. Connexxion biedt daarom bij lopende concessies een restwaardeconstructie aan. Om dit te kunnen doen, zal de DO de boordapparatuur tegen restwaarde via de nieuwe concessie aan de inschrijvers aan te bieden. De overige depotapparatuur, software etc behouden ze voor het gemak (is ook weer staatsteun!) Ook andere vervoerders staan welwillend tegenover een vergelijkbare constructie met meer inspraak over afschrijvingstermijnen en over te dragen hardware.

Het aanbieden van apparatuur via een nieuwe concessie kent ook weer haken en ogen omdat de ene vervoerder beter dan de andere vervoerder met de aangeboden apparatuur uit de voeten kan. Hier ontstaat dan weer concurrentievoordeel. Schematisch ziet het dilemma er als volgt uit:

