

**Miniszter****Gazdasági és
Közlekedési
Minisztérium**

11-1/631/2004

Országgyűlés Hivatala

Kormányszám: K/11369/1.

Érkezett: 2004. SZEPTEMBER 2. B.

Dr. Pósnán László
országgyűlési képviselőBudapest

Az Országgyűlés Házzsabálya 91. § (2) bekezdésében foglaltak szerint hozzám intézett „Milyen PPP-beruházások folynak, illetve állnak előkészítés alatt a tárcájánál?” című K/11369. sz. írásbeli kérdésére az alábbi választ adom.

1. M6-os autópálya első fázisa

M6 autópálya érdi tető – Dunaújváros M6-M8 csomópont közötti szakaszának koncessziós szerződés keretében történő tervezése, építése, felújítása, üzemeltetése, fenntartása és e tevékenységek finanszírozása a Köz- és Magánszféra Partnerség (Public Private Partnership) keretein belül.

1.1 A projekt megvalósításának indoklása

A koncessziós pályázat megindítására a 2336/2003. (XII. 23.) Korm. határozat (a gyorsforgalmi utak megvalósításával kapcsolatos egyes feladatokról), továbbá a 2336/2003. (XII. 23.) Korm. határozat (az M5 és M6 autópályák építéséről és üzemeltetéséről) alapján került sor. A Kormányhatározatok felhatalmazták a gazdasági és közlekedési minisztert a szóban forgó szakasz beszerzési eljárásának megindítására, továbbá kimondják, hogy annak magánbefektető bevonásával történő megvalósítására a koncesszióról szóló 1991. évi XVI. törvény alapján kerüljön sor.

1.2 A kötelezettségvállalás időtartama

2006. március 31.- 2026. november 30.

1.3 A beruházás megkezdése és befejezése

2004. október - 2006. szeptember

1.4 A teljes kötelezettségvállalás összege

A koncessziós szerződés aláírásával az alábbi tényezők alapján megállapított, összesen 513,3 millió euró nettó jelenértékű rendelkezésre állási alapdíj

megfizetésére vállal az állam kötelezettséget a koncesszió időtartama alatt. A rendelkezésre állási díj ténylegesen kifizetendő összege a rendelkezésre állási alapidíj és az azt módosító tényezők alapján kerül meghatározásra.

A rendelkezésre állási alapidíj az alábbi elemekből tevődik össze:

- Változó forintalapon számított rész (a magyarországi infláció éves mértékének függvényében változó, teljes összege indexált),
- Fix forintalapon számított rész (nem indexált, a magyarországi inflációtól független),
- Változó euróalapon számított rész (az eurózóna-beli infláció éves mértékének függvényében változó, teljes összege indexált),
- Fix euróalapon számított rész (nem indexált, az eurózóna-beli inflációtól független).

A rendelkezésre állási díj kifizetésére – időarányosan – havi rendszerességgel kerül sor.

A kifizetendő rendelkezésre állási díj a rendelkezésre állási alapidíjhoz képest az alábbi módosító tényezők szerint változhat:

- forgalom elől történő sávlezárások, illetve nem megfelelő útminőség miatti arányos levonásokkal, és
- az autópálya üzemeltetésének biztonságával vagy minőségével kapcsolatos büntetőpontok miatti levonások összegével (pontonként 2.000 euró), illetve az országos (az autópályákon mért) átlagnál rosszabb baleseti statisztika miatti évente maximum 20 ezer euró összeggel csökkenhet, és
- az országos (az autópályákon mért) átlagnál jobb baleseti statisztika miatti évente maximum 20 ezer euró összeggel, és
- a nehézgépjárművek forgalmához kapcsolódó díjrész (a 4.000 nehézgépjármű/nap forgalom feletti nehézgépjármű forgalom alapján 0,012 euró/nehezgépjármű-kilométer) összegével nőhet.

1.5 A megvalósítás és üzemeltetés költsége

A koncessziós szerződés aláírásával összesen 513,3 millió euró nettó jelenértékű rendelkezésre állási alapidíj megfizetésére vállal az állam kötelezettséget 22 év alatt.

1.6 A megvalósító szervezet

M6 DA Konzorcium (tagjai: Bilfinger Berger BOT GmbH (Németország), Porr Infrastruktur GmbH (Ausztria), és a Swietelsky International Baugesellschaft m.b.H. (Ausztria)) által alapítandó Koncessziós Társaság, melyet közvetlenül a koncessziós szerződés aláírása után hoznak létre.

2. Az M6-os autópálya második fázisa

Az M6-os autópálya Dunaújváros-országhatár közötti, mintegy 197 km hosszú szakaszának megépítése Köz – és Magánszféra Partnerség (PPP) keretében. Az autópálya megépítésébe beletartozik a Pécs-M6 közötti 54 km-es szakasz megépítése is. Tervezési szakaszhatárok: Dunaújváros – Szekszárd – Bóly – országhatár, valamint Bóly – (Pécs) – Szentlőrinc.

2.1 A projekt megvalósításának indoklása

A projekt része az V/C Helsinkii folyosónak és a 2003. évi CXXVIII. a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló törvény írja elő a megvalósítását.

2.2 A kötelezettségvállalás időtartama

Még nem született döntés róla.

2.3 A beruházás megkezdése és befejezése

Vizsgálat alatt áll a teljes 197 km hosszú szakasz több szakaszra bontása és EU források bevonásának lehetősége.

2.4 A teljes kötelezettségvállalás összege

A projekt egyelőre az előkészítés szakaszában van. Tervezett költségvetése mintegy 1500 M EUR (400 Mrd HUF).

2.5 A megvalósítás és üzemeltetés költsége

2006-ban lesz meghatározható.

2.6 A megvalósító szervezet

Kiválasztása 2006-ban esedékes.

3. Az M5-ös autópálya

Az 1994. május 2-án kelt Koncessziós Szerződés értelmében a GKM az AKA Alföld Koncessziós Autópálya Rt.-re ruházott koncessziós jogokat, ide értve az M5 autópálya első, második és harmadik fázisának kidolgozását, tervezését, finanszírozását, építését, üzemeltetését és fenntartását, valamint a csatlakozó létesítmények megvalósításának jogát. A 2004. március 10-i módosítás alapján

az AKA Rt. megkezdte az M5-ös autópálya második fázisának, a Kiskunfélegyháza – Szeged közötti szakasz építését.

3.1 A projekt megvalósításának indoklása

A környező települések tehermentesítése, a déli országrész bekapcsolása az autópálya hálózatba, továbbá a tehergépjárművek visszaterelése az autópályára.

3.2 A kötelezettségvállalás időtartama

2004. szeptember 21. – 2031. január 5.

3.3 A beruházás megkezdése és befejezése

Az AKA Rt. 2004. júniusában megkezdte az M5-ös autópálya második 45,7 km hosszú szakasz építését, a második fázis átadásának határideje 2005. december 31..

3.4 A teljes kötelezettségvállalás összege

Az állam összesen maximum jelenértéken 209 milliárd Ft megfizetésére vállal kötelezettséget. Ezért cserébe 147 km megépített autópályát, annak 27 éven keresztül történő működtetését és karbantartását, és az ügylet államháztartási körön kívül – tehát a maastrichti kritériumok alapján az államadósságot nem növelő módon - történő finanszírozását kapja az állam.

A rendelkezésre állási alapdíj az alábbi tényezők összege a teljes útszakasz tekintetében:

- a) **Változó** (a magyarországi infláció éves mértékének függvényében változó, teljes összege indexált), forintalapon számított rész, **összege 6,2 milliárd Ft/év**
- b) **Fix** (nem indexált, az eurózóna-beli és a magyar inflációtól egyaránt független), euróalapon számított rész, **összege: 67,7 millió EUR/év**
- c) **Változó** (az eurózóna-beli infláció éves mértékének függvényében változó, teljes összege indexált), euróalapon számított rész, **összege: 0,10 millió EUR/év**

A rendelkezésre állási alapdíj összege a teljes (147 km) útszakasz tekintetében összesen kb. 92,5 millió euró. A 2. fázis elkészültéig a rendelkezésre állási alapdíj összege 72,1 millió EUR/év.

A rendelkezésre állási díj kifizetésére – időarányosan – havi rendszerességgel kerül sor.

A kifizetendő rendelkezésre állási díj a rendelkezésre állási alaplíjhoz képest az alábbi módosító tényezők szerint változhat:

- a forgalom előtt történő sávlezárások miatti levonásokkal;
- az autópálya üzemeltetésének biztonságával vagy minőségével kapcsolatos büntetéspontok miatti levonások összegével;
- az országos (autópályákon mért) átlagnál rosszabb baleseti statisztika miatti levonásokkal

csökkenhet, vagy

az országos (autópályákon mért) átlagnál jobb baleseti statisztika miatti évente maximum 20 ezer EUR összeggel nőhet.

A Kormány 2004. szeptember 1-jén döntött arról, hogy a kamatváltozás kockázatát a 2. fázis befejezését követően a magyar állam átvállalja. Ezzel a rendelkezésre állási alaplíj összege a 2. fázis megnyitását követően nagyságrendileg 92,5 millió EUR összeg lesz, amelyet az időszakos esetleges kamatnövekedés összege átmenetileg növelhet.

3.5 A megvalósítás és üzemeltetés költsége

Az állam összesen maximum jelenértéken 209 milliárd Ft megfizetésére vállal kötelezettséget. Ezért cserébe 147 km megépített autópályát, annak 27 éven keresztül történő működtetését és karbantartását, és az ügylet államháztartási körön kívül – tehát a maastrichti kritériumok alapján az államadósságot nem növelő módon - történő finanszírozását kapja az állam.

3.6 A megvalósító szervezet

Az AKA Alföld Koncessziós Autópálya Rt.

Kérem Képviselő Urat, hogy válaszat elfogadni szíveskedjék.

Budapest, 2004. szeptember „28”.

Üdvözlettel

