

**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA**

**H/4014. számú**

**országgyűlési határozati javaslat**

**a 25/2007. (III. 20.) OGY határozat alapján az M6-os autópálya Szekszárd – Bóly közötti szakaszának és az M60-as autópálya Bóly – Pécs közötti szakaszának koncesszióba adására vonatkozó közbeszerzési eljárás eredménye vonatkozásában az Országgyűlés jóváhagyásának megadásáról**

**Előadó: Dr. Kóka János  
gazdasági és közlekedési miniszter**

**Budapest, 2007. október**

**Az Országgyűlés  
.../2007. (... . . . .) OGY határozata**

**a 25/2007. (III. 20.) OGY határozat alapján az M6-os autópálya Szekszárd – Bóly közötti szakaszának és az M60-as autópálya Bóly – Pécs közötti szakaszának koncesszióba adására vonatkozó közbeszerzési eljárás eredménye vonatkozásában az Országgyűlés jóváhagyásának megadásáról**

1. Az Országgyűlés egyetért azzal, hogy a 3. bekezdésben meghatározott beruházás köz- és magánszféra együttműködésével, PPP finanszírozással valósuljon meg, azzal, hogy a közbeszerzési eljárás eredményeképpen létrejövő szerződésből származó állami kötelezettségvállalásnak a többéves fizetési kötelezettséggel járó kötelezettségvállalások nettó jelenérték számításának módszertanáról, valamint az alkalmazandó diszkonttényezőről szóló 161/2005. (VIII. 16.) Korm. rendeletnek megfelelően számított nettó jelenértéke nem haladhatja meg a nettó 280 milliárd forintot.
2. Az Országgyűlés a nyertesnek nyilvánítható ajánlattevőt (koncesszort) és a 3. pontban megjelölt tárgyú koncessziós szerződés főbb tartalmi elemeit, az állami finanszírozási szükségletet, annak kereteit, illetve ütemezését megismerte, és azt az Országgyűlés felhatalmazásának megadásáról szóló 25/2007. (III. 20.) OGY határozat alapján az alábbiak szerint hagyja jóvá:
  - a) A beruházás köz- és magánszféra partnerség keretein belül, építési koncesszió formájában megvalósuló beruházás, amelyben a magánszféra (koncesszor) viseli a projekthez kapcsolódó tervezési, építési, felújítási, üzemeltetési, fenntartási és finanszírozási tevékenységekkel járó kockázatok jelentős mértékét. A koncessziós szerződés alapján a Magyar Állam az autópálya rendelkezésre állásának és az útkezelés minőségének függvényében az üzemeltetési időszak kezdetétől havonta rendelkezésre állási díjat fizet a koncesszornak. A koncesszor a Magyar Államnak a koncesszió teljes időszaka alatt évente koncessziós díjat köteles megfizetni.
  - b) A projekt keretében megépített autópálya az ideiglenes használatbavételi engedély kibocsátásának napjával kezdődően a Magyar Állam kizárólagos tulajdonát képezi. Az üzemeltetési időszak az ideiglenes használatbavételi engedély kibocsátásától kezdődik, az üzemeltetés az érintett hatóságokkal kialakított együttműködési és eljárási renddel, valamint a környezetvédelmi előírásokkal összhangban végzendő. Az autópályaszakaszok az egységes nemzeti díjszedési rendszer keretében vehetők igénybe.
  - c) A Magyar Állam és a PPP-projektet finanszírozó felek a koncessziós társaság bevonásával közvetlen szerződést kötnek, amelynek célja a koncessziós szerződésben vállalt kötelezettségek teljesülésének biztosítása a közvetlen szerződésben előírt helyreállítási terv szerint, abban az esetben is, amikor a koncesszor nem teljesíti, vagy veszélyezteti a koncessziós szerződésben vállalt

kötelezettségeit és emiatt a Magyar Állam a koncessziós szerződést felmondhatná. A közvetlen szerződés a koncessziós szerződés felhatalmazása alapján akkor alkalmazandó, ha a koncessziós szerződésben meghatározott és a közvetlen szerződés keretein belül orvosolható esemény következik be.

3. Az Országgyűlés jelen határozatában a szerződés tárgyát az alábbiak szerint hagyja jóvá:

Az M6-os jelű autópálya Szekszárd (141+300 km szelvény) és Bóly (192+200 km szelvény) közötti szakaszára, valamint az M60-as autópálya Bóly (0+000 km szelvény) és Pécs (30+200 km szelvény) közötti szakaszai, valamint a kapcsolódó kiszolgáló létesítmények megtervezésére, több ütemben történő megépítésére, felújítására, üzemeltetésére, fenntartására, finanszírozására és hasznosítására vonatkozó kizárólagos koncessziós jog nyújtása a közbeszerzési eljárásban nyertes koncesszor részére 30 év időtartamra.

4. Ez a határozat a közzététele napján lép hatályba.

## INDOKOLÁS

A határozati javaslat szerint a Kormány a Magyar Köztársaság nevében, az M6-os autópálya Szekszárd - Bóly és az M60-as autópálya Bóly - Pécs közötti szakaszának Köz- és Magánszféra Partnerség (Public Private Partnership) keretében történő tervezésére, építésére, felújítására, üzemeltetésére, fenntartására és e tevékenységek finanszírozására vonatkozó koncessziós jog nyújtása tárgyában indított közbeszerzési eljárás eredményeképpen létrejövő szerződés főbb tartalmi elemeire és az állami finanszírozási szükségletre valamint ütemezésére vonatkozóan a 25/2007. (III. 20.) OGY határozat alapján az Országgyűlés jóváhagyását kéri.

Az 1103/2006. (X. 30.) Korm. határozattal elfogadott Új Magyarország Fejlesztési Tervvel összhangban a Kormány a 1004/2007 (I. 30.) Korm. határozatban a beruházást felvette a 2007-2013 közötti időszakban megvalósítani tervezett közlekedésfejlesztési projektek indikatív listájára, mint egyéb forrásból finanszírozandó projektet.

A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési program kiemelt feladata az ún. Helsinki közlekedési folyosók magyarországi szakaszainak gyorsforgalmi úttá fejlesztése, ami a tranzitforgalom közlekedési körülményeinek jelentős javításán kívül a magyarországi régiók közötti közlekedési kapcsolatok javítását, a gyorsforgalmi úttal feltárt területek fejlesztését is lehetővé teszi.

A V/c transzeurópai folyosó részét képező szakaszok kiépítése tovább bővíti a magyar gyorsforgalmi úthálózatot, bekapcsolva az ország gazdaságának vérkeringésébe a Dunaújváros–Szekszárd–Bóly–Pécs térséget, megnyitva a gazdasági fejlődés lehetőségét a régió számára, és erősítve iparmegtartó és befektetésvonzó képességét.

A beruházás koncesszió keretében valósul meg, melyre a közbeszerzésekről szóló 2003. évi CXXIX. törvény 26., továbbá 137-144. §-ainak megfelelően építési koncessziós közbeszerzési eljárás kerül lefolytatásra. A koncesszióról szóló 1991. évi XVI. törvény 1. § (1) bekezdés a) pontja az országos közutak és műtárgyaik működtetéséről rendelkezik, mint koncesszióba adható tevékenységekről. A működtetés fogalom tartalmát a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 9/B. § (1) bekezdése adja meg: „Az állam a kizárólagos tulajdonát képező, az országos közúthálózatba tartozó autópályák, autóutak - illetőleg azok egyes szakaszai - és a műtárgyaik létesítése, fejlesztése, felújítása, fenntartása és üzemeltetése (a továbbiakban együtt: működtetés) céljából költségvetési szervet alapíthat, vagy e célra olyan gazdálkodó szervezetet hozhat létre, amelyben többségi részesedéssel, szavazati joggal vagy tartós kisebbségi állami tulajdoni részesedés esetén szavazatelsőbbeségi részvényvel rendelkezik, vagy a működtetést koncesszióba adhatja.” Amennyiben tehát a működtetés feladatát az állam nem teljesen vagy részben a tulajdonában álló költségvetési szerv vagy gazdálkodó szervezet által látja el, akkor a tevékenység végzéséhez csak koncessziós szerződés keretében lehet magántőkét igénybe venni.

A határozati javaslat továbbá magában foglalja a 25/2007. (III. 20.) OGY határozat egyes műszaki vonatkozású pontjainak időközben szükségessé vált módosítását is (a korábbi OGY határozat módosítása helyett a jelen OGY határozati javaslatban történő jóváhagyással), az alábbiak alapján:

A 25/2007. (III. 20.) OGY határozat kihirdetése után gazdaságossági számítások kimutatták, hogy – mivel a közbeszerzési eljárás eredményeként egy 30 éves szolgáltatást magában foglaló szerződés jön létre, amelynek esetében az egyes befolyásoló tényezők előreláthatóságának nagy jelentősége van – célszerű a koncesszió tárgyát képező szakaszok autópályaként történő kiépítését már az építési szakasz részévé tenni és a tervezett autópályává fejleszthető autóút mechanikai stabilizációval kiépített padkája helyett a teljes kiépítésű autópályának megfelelő aszfaltburkolatú leállósávot építtetni. A Kormány várakozásai szerint a leállósávot a koncesszornak a forgalomnövekedés függvényében, a forgalom biztonságának növelése érdekében várhatóan 5-10 év múlva ki kellene építenie. Az újabb felvonulásnak és gépbeállításnak addicionális költségvonzata van, illetve a versenyhelyzet hiánya miatt (mivel a koncessziós szerződés értelmében csak a koncesszort lehetne megbízni a leállósáv kiépítésével) a későbbi kiépítés költségei várhatóan magasabbak lennének, mintha azt már most, a közbeszerzési eljárás által biztosított versenyhelyzetben megrendeljük. Technológiai okból tehát alacsonyabb összköltséggel jár, ha az építési időszakban egy ütemben épül meg a főpálya és a leállósáv is. A határozati javaslat tárgyát képező gyorsforgalmi útszakaszokat a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 1. sz. melléklete is – annak 2007. július 3-tól hatályos módosítása szerint – autópályaként jelöli meg.

Gazdaságossági indokok támasztják alá az M6 – M9-es csomópont jelen eljárás belüli kiépítését is. Ennek indoka az, hogy a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium szándékai szerint az M6-os autópálya Dunaújváros – Szekszárd szakaszának megépítésére jelen szakasszal párhuzamosan kerülne sor. Mivel a Dunaújváros – Szekszárd szakasz megépítésére rövidebb idő áll rendelkezésre, ezért célszerű a csomópont megépítését jelen ütem részévé tenni. Ennek megfelelően a szelvényszámok az M6-os autópálya Szekszárd – Bóly szakasza vonatkozásában a következőképpen módosulnak: Szekszárd (141+300 km szelvény) és Bóly (192+200 km szelvény). Jelen határozati javaslat szövege továbbá nem tartalmazza a két autópályaszakasz együttes hosszának megjelölését, mivel a szelvényszámokból kiszámítható érték (a 142+482–144+200 hibaszelvény miatt, amely a nyomvonalkijelölési és tervezési eljárás során jött létre) nem egyezik meg a megépítendő útszakasz hosszúságával.

A nyomvonal vonatkozásában kiemelendő, hogy mivel a Dunáig lehúzó Geresdi-dombság hegyes-völgyes területét az M6-os autópálya közel merőlegesen keresztezi, így mély bevágások és magas töltések váltak szükségessé az autópálya magassági vonalvezetésének kialakításához. A három vizsgált nyomvonalváltozatról készült tanulmánytervek és előzetes környezeti hatástanulmányok kimutatták, hogy a mély (30-35 méteres) bevágásokból olyan nagy mennyiségű felesleges földtömeg elszállítása válna szükségessé (5-6 millió m<sup>3</sup>) közeli deponálási hely hiányában 35-40 km-es távolságra, hogy kedvezőbb lett az alagutak betervezése, különös tekintettel

arra is, hogy a nagy bevégek közötti völgyek feltöltését, 20-25 méter magas töltésekkel való elzárását környezetvédelmi és tájvédelmi szempontok nem engedik, azok a két oldal közötti ökológiai kapcsolat fennmaradását megkívánják.

Fenti igényeket a három vizsgált nyomvonalváltozatból az alagutakat és völgyhidakat tartalmazó nyomvonal oldotta meg a legkedvezőbben, a környezetvédelmi engedély is ezt a kialakítást tartalmazza.

## 1. A Public-Private-Partnership (PPP) konstrukció

A Public-Private-Partnership (PPP) általánosan megfogalmazott előnyei közé tartozik, hogy:

- a pályáztatás által biztosított piaci verseny alacsonyabb költségszintet eredményezhet, mint állami beruházás esetén;
- a *whole life costing* elv érvényesülésével a PPP-struktúra költséghatékonyabb lehet, mint egy tisztán állami beruházás, mivel a költség-haszon kalkuláció a projekt egész élettartamára – tehát a beruházás és üzemeltetés fázisaira együtt – készül;
- a szolgáltatás és a végtermék minősége jobb ugyanazért az árért, mint ha hagyományos állami beruházásként jött volna létre;
- a PPP beruházás hamarabb készül el, mint ha állami beruházásként jönne létre: egyrészt, mivel nem szükséges, hogy az állam már kivitelezés időszakában rendelkezzen a beruházás fedezetével, másrészt, mert a magánberuházó érdekelt a beruházás határidőben történő szállításában.

Magánforrás bevonásával a projektet akkor érdemes megvalósítani, ha így a projektből eredő haszon, figyelembe véve a felmerülő költségeket és kockázatokat is, magasabb lesz, mint tisztán állami finanszírozás esetén. Ezt biztosítja az a „Value for Money” elemzés, amely a nyertesnek javasolt ajánlattevő konzorcium végső ajánlata alapján készült el. Ezen elemzés eredményét jelen projekt esetében a IV. „Value for Money” fejezetben mutatjuk be.

A Központi Statisztikai Hivatalnak a megkönni tervezett koncessziós szerződés ismeretében kiadott előzetes állásfoglalása szerint az Eurostat PPP projektekre vonatkozó szabályai szerint a projekt a magánszektor beruházásaként (azaz államháztartási körön kívül) elszámolható.

## **2. A közbeszerzési eljárás**

A közbeszerzési eljárás megkezdésére a közbeszerzésekről szóló 2003. évi CXXIX. törvény (a továbbiakban: **Kbt.**) rendelkezéseinek, a többi közt a Kbt. 137-144. §-ainak megfelelően, került sor a 25/2007. (III. 20.) OGY határozatban foglalt felhatalmazást követően. A közbeszerzési eljárás formája: hirdetmény közzétételével induló tárgyalásos eljárás (Kbt. 139. §).

A közbeszerzési eljárás során a műszaki dokumentáció mellett az ajánlattevők megkapták a koncessziós szerződés és a közvetlen szerződés tervezetét, amelyek részletesen tartalmazzák az Állam és a koncesszor közötti kockázatmegosztás feltételeit is. A szerződések végleges szövege a közbeszerzési eljárás során az Ajánlatkérő (Állam) és az ajánlattevők képviselői közötti tárgyalások során alakult ki, úgy, hogy a végleges szerződésszöveget az Ajánlatkérő állapította meg.

A részvételi jelentkezések és az ajánlatok elbírálására a gazdasági és közlekedési miniszter szakértőkből álló bírálóbizottságot hozott létre, amely a tanácsadókkal együttműködve tett javaslatot a nyertes ajánlattevő kiválasztására.

A nyertesnek nyilvánítható ajánlattevő kiválasztása a magánbefektető által – a rendelkezésre nem állás és a teljesítési hibák esetén alkalmazandó díjlevonás és büntetőpont-rendszer meghatározásával – garantált szolgáltatási színvonallal, valamint a magánbefektető által vállalt kockázatokkal súlyozott legjobb ár (95%), illetve a szükséges hiánypótlások teljesítésére vállalt, az ideiglenes forgalomba helyezéstől számított maximális időtartama (5%) alapján történt.

A fenti befolyásoló tényezők figyelembe vételének oka, hogy a koncessziós szerződés alapján a koncesszornak komplex szolgáltatást kell nyújtania - az autópálya meghatározott minőségben való rendelkezésre állása és kezelése a koncessziós időszak végéig -, amely tág teret hagy az ajánlattevőknek eltérő megoldások kidolgozására, továbbá, hogy az egyes ajánlattevők kockázatvállalási hajlandósága jelentősen eltérítheti az állami kötelezettségvállalás értékét az ajánlati ártól. Mivel tehát az ajánlatkérő nem egyforma ajánlatokat értékelt az ajánlattevő által nyújtandó szolgáltatás tekintetében, ezek összehasonlítása nem történhetett kizárólag az ár alapján.

## **3. A nyertes ajánlattevő (koncesszor) valamint a koncessziós szerződés főbb tartalmi elemeinek, az állami finanszírozási szükségletnek, ennek kereteinek, illetve ütemezésének bemutatása**

Az M6-os autópálya Szekszárd – Bóly és az M60-as autópálya Bóly – Pécs közötti szakaszának tervezését, építését, felújítását, üzemeltetését, fenntartását és e tevékenységek finanszírozását magában foglaló építési koncessziós szerződés tárgyában meghirdetett közbeszerzési eljárásban az előzetes értékelés alapján és az Országgyűlés jóváhagyása után nyertesnek nyilvánítható a Mecsek Autópálya Konzorcium.

A nyertesnek nyilvánítható ajánlattevő ajánlata alapján, a rendelkezésre állási alapidj-sornak a többéves fizetési kötelezettséggel járó kötelezettségvállalások nettó jelenérték számításának módszertanáról, valamint az alkalmazandó diszkonttényezőről szóló 161/2005. (VIII. 16.) Korm. rendelet szerint megállapított nettó jelenértéke: nettó 266.854.708.381 forint (azaz kettőszázhatvanhatmilliárdnyolcszázötvennégyezer-háromszáznyolcvanegy forint ÁFA nélkül).

Tekintettel arra, hogy ajánlattevők által a végső ajánlatban bemutatott rendelkezésre állási alapidj-sor a végső ajánlat beadásakor egy alapkamat fedezeti kamatláb feltételezésen alapult, és maga a fedezeti ügylet megkötése csak mintegy másfél hónappal később, (a szerződéskötéssel egy napra eső) pénzügyi záraskor fog megtörténni, a pénz- és tőkepiacok természetes mozgása következtében előfordulhat, hogy az ajánlattételkor alkalmazott feltételezett és a pénzügyi záraskor alkalmazott tényleges alapkamat fedezeti kamatláb eltérése miatt szükség lesz a rendelkezésre állási alapidj-sor egyszeri technikai korrigálására. Erre pénzügyi záraskor kerül sor, aminek eredményeképpen a rendelkezésre állási alapidj-sor nettó jelenértéke a nyertesnek nyilvánítható ajánlattevő Állam által jóváhagyandó pénzügyi modelljében meghatározott változó miatt módosul. Az ily módon a szerződéskötést megelőzően esetlegesen bekövetkező változásból eredő kockázaton kívül az Állam a koncessziós időszak során több kamatkockázatot nem vállal, azt teljes egészében a magánpartner viseli (amint ez a kockázati mátrixban is bemutatásra kerül).

Az ajánlatadás és a szerződéskötés napján érvényes alapkamat fedezeti kamatláb közötti esetleges eltérésre figyelemmel kell lenni a kötelezettségvállalás jelen országgyűlési határozat általi megadásakor, ezért szükség van az ajánlati árnak egy közelítő, biztonsági tartalékkal való megnövelésére. Az ajánlatok elkészítésekor a referencia swap ráta 4,69-es szintjéhez képest 50 bázispont maximális emelkedési tartalékkal kalkulálva (EURIBOR swap 5,19) a PPP ajánlat nettó jelenértéke nettó 280 milliárd forintra nőne. Ennek megfelelően a Kormány maximálisan nettó 280 milliárd forint nettó jelenértékű kötelezettségvállalásra kér jóváhagyást az Országgyűléstől.

A projekt pénzügyi záraskor – amely jelen projekt esetében egybeesik a koncessziós szerződés megkötésével – válik véglegessé az Állam által vállalt hosszú távú kötelezettség nettó jelenértéke, amely a jóváhagyásra javasolt nettó 280 milliárd forint maximális korláton belül a nyertesnek javasolt konzorcium által javasolt nettó 266,8 milliárd forintos összegtől a fenti okok miatt eltérhet – az akár csökkenhet, akár nőhet, az adott piaci környezetnek megfelelően. A szerződés megkötésére jogosult gazdasági és közlekedési miniszter a szerződés megkötését követően a tényleges kötelezettségvállalás mértékét közzéteszi.

Az állami finanszírozási szükségletének ütemezését a nyertesnek nyilvánítható ajánlatban az egyes évekre megajánlott alábbi – négy komponensből álló – rendelkezésre állási alapidj-sor mutatja meg. Ezen számsor összesített nettó jelenértéke nettó 266,8 milliárd forint.

Az Állam a Koncessziós Társaság részére az alábbi táblázatban szereplő, illetőleg a koncessziós szerződés aláírásakor véglegesítendő rendelkezésre állási alapidj-nak a



szolgáltatás tényleges minőségének megfelelően korrigált összegeit a koncessziós üzemeltetési időszak alatt az autópálya rendelkezésre állása mint az Állam által megrendelt komplex szolgáltatás ellenértékeként fizeti ki. Ily módon a szolgáltatás ellenértékeként kifizetett díjak fedezetet nyújtanak a Koncessziós Társaság koncessziós időszak alatt felmerülő építési, tervezési, üzemeltetési, nagyfelújítási, karbantartási és finanszírozási költségeire.

**Rendelkezésre Állási Alapdíj komponensei (ÁFA nélkül) a teljes megvalósításra:**

Fizetési Év (t)	FFt	IFt	FEt	IEt
1	0	0	0	0
2	0	0	0	0
3	0	1 487 743 424	65 615 295	7 369 624
4	0	1 730 935 166	65 643 022	7 372 739
5	0	1 928 224 374	65 656 381	7 374 239
6	0	1 914 370 203	65 663 305	7 375 017
7	0	1 971 189 880	65 656 381	7 374 239
8	0	2 088 929 358	65 658 609	7 374 489
9	0	2 346 607 057	65 673 033	7 376 109
10	0	2 488 797 945	65 658 609	7 374 489
11	0	2 779 904 441	65 661 077	7 374 766
12	0	2 858 178 291	65 675 998	7 376 442
13	0	3 044 651 826	65 955 635	7 407 850
14	0	3 048 667 670	66 034 769	7 416 738
15	0	3 292 771 112	65 959 289	7 408 260
16	0	3 131 239 351	66 217 283	7 437 237
17	0	3 268 563 095	65 946 244	7 406 795
18	0	3 350 692 013	65 676 955	7 376 550
19	0	3 655 435 815	65 921 391	7 404 004
20	0	3 224 810 766	65 910 723	7 402 806
21	0	3 343 587 318	65 903 066	7 401 946
22	0	4 005 918 633	65 664 321	7 375 131
23	0	4 078 920 507	65 675 670	7 376 406
24	0	3 416 916 111	65 767 006	7 386 664
25	0	2 945 106 978	65 672 695	7 376 071
26	0	3 109 814 433	65 951 480	7 407 383
27	0	2 993 645 651	65 955 635	7 407 850
28	0	3 330 116 096	66 228 603	7 438 509
29	0	3 437 841 531	65 958 200	7 408 138
30	0	4 274 631 082	66 290 015	7 579 123

A Rendelkezésre Állási Alapdíj komponenseinek magyarázata az I. A Koncessziós szerződés összefoglaló kivonata fejezet 2.7. Rendelkezésre állási díj pontjában található.

## I. A Koncessziós Szerződés összefoglaló kivonata

### 1. TARTALMI ÖSSZEFOGLALÓ

- 1.1 Az összefoglaló bemutatja azt a koncessziós szerződést ("Szerződés"), amelyet a Magyar Köztársaság nevében eljáró Gazdasági és Közlekedési Miniszter a 2007. április 11-én közzétett, "Az M6-os gyorsforgalmi út Szekszárd – Bóly és az M60-as gyorsforgalmi út Bóly – Pécs közötti szakaszának tervezését, építését, felújítását, üzemeltetését, fenntartását és e tevékenységek finanszírozását magában foglaló építési koncesszió Köz- és Magánszféra Partnerség (Public Private Partnership - "PPP") keretein belül rendelkezésre állási díj ellenében, 30 évig tartó időtartamra" tárgyában, a 25/2007. (III. 20.) OGY határozat felhatalmazása alapján indított közbeszerzési eljárás ("Közbeszerzési Eljárás") nyertesével megkötni javasol.
- 1.2 A projekt köz- és magánszféra partnerség keretein belül, építési koncesszió formájában megvalósuló infrastruktúrafejlesztési projekt, amelyben a magánszféra viseli a projekthez kapcsolódó tervezési, építési, felújítási, üzemeltetési, fenntartási és finanszírozási tevékenységekkel járó kockázatok jelentős mértékét, és ahol az Államnak elsődleges kötelezettsége a felek által meghatározott rendelkezésre állási díj megfizetése.
- 1.3 A projekt keretében megépített autópálya az ideiglenes használatbavételi engedély kibocsátásának napjával kezdődően az Állam kizárólagos tulajdonát képezi.
- 1.4 Az alvállalkozókkal kapcsolatos magyar gazdaságban megfigyelhető negatív jelenségek (pl. körbetartozások, indokolatlanul hosszú alvállalkozói lánc létrehozása) csökkentése érdekében a Szerződés megszigorított rendelkezéseket tartalmaz az alvállalkozói kifizetésekre vonatkozóan és indokolt jóváhagyási jogot biztosít az Állam számára a koncesszor alvállalkozói tekintetében. Az állami felügyelet ezen megerősítésével az Állam nem vállal át felelősséget a koncesszortól, azonban remélhetőleg a szigorúbb mechanizmus a fent említett negatív jelenségek csökkenéséhez vezet.
- 1.5 Jelen összefoglaló és a hozzá kapcsolódó egyéb dokumentumok célja, hogy a fenti OGY határozatnak megfelelően a Kormány a szerződés megkötése előtt bemutassa az Országgyűlésnek a Koncessziós Szerződés főbb tartalmi elemeit, az állami finanszírozási szükségletet, ennek kereteit, illetve ütemezését, valamint a nyertes ajánlattevőt, és hogy ezáltal megszerezze a szerződéskötés előfeltételeként meghatározott jóváhagyó országgyűlési határozatot.

### 2. SZERZŐDÉS FŐBB TARTALMI ELEMEI

#### 2.1 Általános rendelkezések

- 2.1.1 A szerződő felek: egyrészt a Magyar Köztársaság (képviselésében a Gazdasági és Közlekedési Miniszter írja alá, a Szerződés teljesítése során az Állam képviselésében a Gazdasági és Közlekedési Miniszter jár el); másrészt a Közbeszerzési Eljárás során nyertesként kihirdetett ajánlattevő (koncesszor).

2.1.2 A Szerződés nyelve a magyar nyelv.

2.1.3 Irányadó jog a magyar jog.

2.1.4 A Szerződés megkötésének fontosabb előfeltételei:

- (a) a koncessziós társaság alapító okiratának aláírása a Szerződés mellékletében meghatározott formában és tartalommal és annak cégbírósághoz benyújtása;
- (b) az Állam által jóváhagyott kezdeti finanszírozási megállapodások aláírása;
- (c) az Állam által jóváhagyott projekt dokumentumok (az építési szerződés, üzemeltetési szerződés a független mérnöki szerződés és a koncessziós jogoknak a koncesszorról a koncessziós társaságra történő átruházásáról szóló szerződés) aláírása;
- (d) az építési időszak első 6 hónapjában szerződtetni kívánt alvállalkozók listájának benyújtása;
- (e) a 25/2007 (III.20) OGY határozat által előírt országgyűlési felhatalmazást tartalmazó határozat elfogadása.

2.1.5 A Szerződés megkötésével egyidejűleg megtörténő jogcselekmények, melyekre a koncessziós jogok koncesszorra történő átruházását követően kerül sor:

- (a) a meglévő építési engedélyek koncesszor részére történő átadása;
- (b) a tervezési szerződés engedélyezése;
- (c) a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. és az E.ON Dél-dunántúli Áramszolgáltató Zrt. között létrejött hálózati csatlakozási szerződés átruházása (amely biztosítja az alagút megépítéséhez és üzemeltetéséhez szükséges villamos energiát);
- (d) vagyonkezelési szerződés megkötése a Kincstári Vagyon Igazgatósággal (KVI) az autópálya megépítése érdekében megszerzett területek teljes egészére vonatkozóan.

2.1.6 A Szerződés hatálybalépésének feltételei:

- (a) a pénzügyi zárás megtörténte;
- (b) a koncessziós társaság cégbíróság általi bejegyzése.

2.2 A koncessziós időszak: a Szerződés hatálybalépésétől számított 30 év.

2.3 A projekt finanszírozása

A koncesszor kötelezettsége a projekt teljes finanszírozási szükségletének biztosítása. Az Állam jóváhagyása szükséges a kezdeti finanszírozási dokumentumok aláírásához, valamint azok bármilyen későbbi, a finanszírozási feltételeket érintő módosításához, illetve a projekt refinanszírozásához, kivéve a kimentő refinanszírozást.

2.4 Földterület és engedélyek

Az Állam biztosítja a koncesszor számára a projekt megvalósításához szükséges földterületet, amelyen a koncesszor a KVI-vel kötendő vagyonkezelési szerződés, valamint a Szerződés rendelkezéseivel összhangban gyakorolja vagyonkezelői jogát. A koncessziós időszak lejártával, illetve a Szerződés valamilyen okból történt megszűnése esetén a koncesszor köteles a földterületet minden költség és teher nélkül az Állam részére visszaszolgáltatni.

Az Állam által átadott engedélyeken túl, a koncesszor kötelezettsége a projekt megvalósításához szükséges minden további engedély beszerzése.

## 2.5 Építési időszak

A koncesszor az átadott, illetve az Állam által elfogadott kiviteli tervek szerint köteles elvégezteni az építési munkákat. Az építési munkálatokat az Állam által jóváhagyott építési vállalkozó, az ugyancsak jóváhagyott építési szerződés alapján köteles elvégezni. Az építési vállalkozó köteles az általa alkalmazott alvállalkozók teljes listáját az államnak bemutatni, és a szerződésben meghatározott szerződéses érték felett kizárólag az Állam által jóváhagyott alvállalkozókat vehet igénybe. Az Állam jóváhagyását csak indokolt esetben tagadhatja meg.

Az építési időszak alatt a kivitelezési munkákat az Állam által jóváhagyott, nemzetközi és magyar tapasztalatokkal rendelkező független mérnöki szervezet ellenőrzi, valamint az Állam által kijelölt műszaki képviselő felügyeli.

A koncesszor által megbízott független mérnök az építési időszak és a jótállási időszak alatt, a nagykarbantartási munkák során, illetve (a későbbiekben meghatározott) Mentésítő Esemény vagy vis maior esemény bekövetkeztekor jár el. Főbb feladatai közé a tervek felülvizsgálata, jóváhagyása, az építés részletes ellenőrzése, tesztek elvégzése, szakvélemény kiadása és az építkezés állásáról szóló jelentések készítése tartozik. A független mérnök által készített dokumentumokat az Állam részére is megküldik.

Az építési munkálatokat az építési ütemtervnek megfelelően kell végrehajtani, melyről a független mérnök havi előrehaladási jelentést készít. Az Állam az építési munkálatokat kijelölt műszaki képviselője útján felügyeli. Az Államnak joga van a rendszeres előrehaladási értekezleteken részt venni, ezen felül az építkezés helyszínére bármikor belépni, ott anyagteszteket és egyéb ellenőrzéseket végezni.

Mind az Állam, mind pedig a koncesszor jogosult az építési tervek, rajzok és műszaki megoldások módosítását kezdeményezni, amennyiben ez javítja a hatékonyságot, közlekedés-biztonsági szempontból indokolt vagy más módon előnyös az Állam számára.

A fel nem tárt és a koncesszor által, megfelelő tájékoztatás ellenére ésszerűen előre nem látható veszélyes anyagok tekintetében a kockázatviselés megoszlik az Állam és a koncesszor között. Ennek értelmében a koncesszor köteles a veszélyes anyagot eltávolítani, míg az Állam vállalja a koncesszor eltávolítással kapcsolatosan felmerült közvetlen költségeinek megtérítését. A koncesszor köteles betartani minden vonatkozó környezetvédelmi előírást, továbbá köteles

betartani a munkavállalók egészsége és biztonsága érdekében előírt valamennyi jogszabályi rendelkezést és egyéb előírást.

A koncesszor az építési tevékenységre ISO 9001 vagy azzal egyenértékű minőségbiztosítási rendszer szerint minőségbiztosítási kézikönyvet készít, amelynek előírásait az építési vállalkozóval és az üzemeltetővel is köteles betartatni.

Az építési időszak befejeztével ideiglenes teljesítésigazolás akkor kerülhet kibocsátásra, ha az illetékes hatóság az ideiglenes használatbavételi engedélyt kibocsátotta és az autópálya biztonságos használata és üzemeltetése biztosított. Amennyiben a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvénynek (Ket.) a hatóság eljárási kötelezettségéről rendelkező szigorú szabályai ellenére az illetékes hatóság nem adja ki az ideiglenes használatbavételi engedélyt a rá vonatkozó határidőt követő 30 napon belül, az illetékes hatóság késlekedése mentesítő eseménynek minősül. Az ideiglenes teljesítésigazolás kiadása és az autópálya üzemeltetésének megkezdése (az autópálya forgalomba helyezése) után a koncesszor a rendelkezésre állási díj 90%-ára jogosult.

Ha a koncesszor elvégezte a műszaki átadás-átvételi eljárások során meghatározott hiánypótlási munkákat, és az Állam kibocsátotta az ezekre vonatkozó teljesítésigazolást, akkor a koncesszor a rendelkezésre állási díj 95%-ára válik jogosulttá.

A végleges teljesítésigazolást az Állam akkor állítja ki, ha a koncesszor az illetékes hatóság által kibocsátott ideiglenes használatbavételi engedélyben meghatározott adminisztrációs és közigazgatási eljárási kötelezettségeit teljesítette, és a végleges használatbavételi engedélyt az illetékes hatóság kibocsátotta. A végleges teljesítésigazolás kiállítása után válik a koncesszor a rendelkezésre állási díj 100%-ára jogosulttá.

Amennyiben az autópálya a szerződésben meghatározott tervezett ideiglenes teljesítés időpontjáig nem lett forgalomba helyezve (kivéve azt az esetet, amikor ez az Állam mulasztásának az eredménye), a koncesszor a forgalomba helyezésig nem jogosult rendelkezésre állási díjra. Mivel a koncessziós időszak utolsó napja a szerződésben meghatározásra kerül (amely időszak semmilyen körülmények között nem hosszabbodhat meg), a koncesszor arra az időszakra, amely alatt a teljesítéssel késedelembe esett, elesik az Állam által fizetendő rendelkezésre állási díjtól, amely rontja a projekt megtérülési rátáját, hiszen az így elvesztett rendelkezésre állási díj kiesését a koncesszor később sem tudja pótolni. Amennyiben a koncesszor az ideiglenes teljesítésigazolást a tervezett ideiglenes teljesítés időpontjáig nem szerzi meg, akkor a koncesszor az ideiglenes teljesítésigazolás kibocsátásának tényleges időpontjáig az Állam részére minden megkezdett hónapra növekvő mértékű Kőtbért köteles fizetni, három hónap után pedig a késedelem a szerződésnek az Állam általi felmondásához vezethet.

## 2.6 Üzemeltetés

Az üzemeltetési időszak az ideiglenes használatbavételi engedély kibocsátásától kezdődik és a jóváhagyott üzemeltetési és karbantartási

kézikönyv rendelkezéseivel, az érintett hatóságokkal kialakított együttműködési és eljárási renddel és a környezetvédelmi előírásokkal összhangban végzendő.

Az üzemeltetést az Állam által jóváhagyott üzemeltető végzi az ugyancsak az Állam által jóváhagyott üzemeltetési szerződés alapján. Az üzemeltető köteles az általa alkalmazott alvállalkozók teljes listáját az Államnak bemutatni, és a szerződésben meghatározott szerződéses érték felett kizárólag az Állam által jóváhagyott alvállalkozókat vehet igénybe. Az Állam hozzájárulását csak indokolt esetben tagadhatja meg.

A koncesszor köteles éves nagykarbantartási programot készíteni, amelyet annak alkalmazása előtt az Államnak jóvá kell hagynia.

Az Állam az üzemeltetési időszak alatt a heti, havi, negyedéves és éves rendszeres vizsgálatokon felül véletlenszerű időpontokban is ellenőrizheti az üzemeltetési és karbantartási feladatok ellátását. A rendelkezésre nem állás és a teljesítési hibák mérése és ellenőrzése érdekében az Állam jogosult betekinteni a koncesszor nyilvántartásaiba és helyszíni szemléket végezhet. A koncesszor köteles havi, negyedéves és éves jelentéseket készíteni az Állam számára.

## 2.7 Rendelkezésre állási díj

Az Autópálya forgalomba helyezését követően az Állam rendelkezésre állási díjat fizet a koncesszornak. A rendelkezésre állási alapdíj mértéke a végső ajánlatban került meghatározásra. Tekintettel arra, hogy a Rendelkezésre Állási Alapdíj a végső ajánlat beadásakor egy alapkamat fedezeti kamatláb feltételezésen alapul, és maga a fedezeti ügylet megkötése csak pénzügyi záraskor fog megtörténni, elképzelhető, hogy a feltételezett és a tényleges alapkamat fedezeti kamatláb el fog térni egymástól. Az eltérés egyszeri technikai korrigálására pénzügyi záraskor kerül sor, aminek eredményeképpen a Rendelkezésre Állási Alapdíj mértéke változni fog. A Rendelkezésre Állási Alapdíj a szerződésben konkrét összegben meghatározható, a végső ajánlatban szereplő Rendelkezésre Állási Alapdíjat az ajánlattevő Állam által jóváhagyott pénzügyi modelljében szereplő objektív, mindenki által megismerhető változónak (alapkamat fedezeti kamatláb) a szerződéskötés (pénzügyi zárás) napján felvett értéke határozta meg.

Az adott hónapban fizetendő rendelkezésre állási díj havonta kerül meghatározásra a Szerződés koncesszor általi teljesítése alapján. Amennyiben az út nem vagy nem megfelelő minőségben áll a használók rendelkezésére, vagy a közútkezelői feladatok ellátása nem felel meg a Szerződésben előírt kritériumoknak, akkor az Állam a rendelkezésre állási alapdíj összegéből jogosult levonásokat eszközölni. A balesetek számának kedvező alakulásától függően az alapdíjon felül további kifizetések is megilletik koncesszort.

A rendelkezésre állási alapdíj az alábbi állandó elemekből tevődik össze:

- (i) fix forint komponens (FFt); plusz
- (ii) indexált forint komponens (IFt); plusz
- (iii) fix euró komponens (FEt); plusz

(iv) indexált euró komponens (IEt).

A fenti komponensekre a pályázók tettek ajánlatot. A fix forint és a fix euró komponensek, valamint az indexálandó komponensek indexálás nélküli értéke a szerződés megkötésekor a koncessziós időszak teljes időtartamára vonatkozóan előre meghatározásra kerülnek. Az indexált komponensek a szerződésben előre rögzített indexekkel kerülnek indexálásra. A Rendelkezésre Állási Alapdíj négy komponensre osztásának célja, hogy természetes fedezetet biztosítson a fizetési mechanizmus az infláció kockázatára, hiszen ennek hiányában a Koncesszor a Koncessziós Időszak 30 éve alatt olyan jelentős pénzügyi kockázatokat futna, amely tekintettel arra, hogy a pénzpiacokon ilyen lejáratú infláció fedezeti ügyletek nem, vagy csak korlátozott mértékben elérhetők, jelentősen megnövelné a Rendelkezésre Állási Alapdíj mértékét.

A ténylegesen fizetendő rendelkezésre állási díj a rendelkezésre állási alapdíj alábbi komponensekkel történő módosításaival határozandó meg:

- Az autópálya rendelkezésre nem állásához kapcsolódó levonások: Rendelkezésre nem álló útszakasznak a lezárt vagy a nem megfelelő minőségű útszakaszokat kell tekinteni. A levonások a lezárt vagy rossz minőségű sávok számával és hosszával arányosan történnek, súlyozva a lezárás időpontja (hónap, nap, csúcsforgalmi időszak) és a lezárt sávok száma, jellege (forgalmi sáv, leálló sáv, szembeforgalom) szerint. Így pl. csúcsidőszakban és kockázatosabb lezárás esetén nagyobb levonás történik. A lezárások miatt történő levonások elvileg elérhetik a rendelkezésre állási alapdíj teljes összegét.
- A közlekedésbiztonsággal kapcsolatos díjrész vagy díjlevonás: Amennyiben az autópálya baleseti statisztikája jobb, mint az előző évben, bónusz fizetés történik (ennek maximális értéke évente legfeljebb nettó 15 millió forint). Amennyiben az autópálya baleseti statisztikája rosszabb, mint az előző évben, levonás történik (ennek maximális értéke évente legfeljebb nettó 25 millió forint).
- A Koncessziós Társaság hiányos vagy nem megfelelő teljesítéséhez kapcsolódó díjlevonás (teljesítménnyel kapcsolatos díjcsökkentés): Az Autópálya üzemeltetésének biztonságával (pl. vízátfolyás meg nem szüntetése az úttesten, hó eltakarításának késedelme, megkopott útburkolati-jelek, korlátok, táblák késedelmes cseréje, vadvédő háló késedelmes javítása stb.) vagy minőségével kapcsolatos (növényzet ápolásának elmulasztása, parkolók takarításának elmulasztása, szemét szedés elmulasztása az úttestről stb.) büntetőpontok alapján levonások történnek. A teljesítmény miatti levonásoknak elvileg nincs maximuma.

A rendelkezésre állási díj a fenti komponensek és levonások alapján forintban és euróban kerülnek kifizetésre, így a forint/euró árfolyam változásának kockázatát – a nemzetközi gyakorlatnak megfelelően – az Állam viseli.

## 2.8 Koncessziós Díj

A koncesszor az Államnak évente 5 millió forint + ÁFA koncessziós díjat köteles megfizetni, mely összeg az első évet követően minden évben a Koncessziós Szerződésben meghatározott index szerint indexálásra kerül.

## 2.9 Az Állam egyéb fizetési kötelezettségei

### 2.9.1 Mentесítő Események

A koncesszor meghatározott események ("Mentесítő Események") bekövetkeztekor jogosult az építési határidők megfelelő meghosszabbítására, illetve az indokolt közvetlen költségei megtérítésére. A Mentесítő Események jogkövetkezményeiben azonban csak abban az esetben részesül a Koncesszor, ha a Mentесítő Események bekövetkezte a koncesszornak nem felróható és a koncesszornak nem volt lehetősége arra, hogy tevékenységét átszervezze, illetve, ha az esemény jelentős mértékben hátráltatja a koncesszort a tevékenységei végzésében. A Szerződésben tételesen megjelölt Mentесítő Események a következők:

- (a) az építéshez szükséges földterület rendelkezésre nem bocsátása;
- (b) az autópálya kivitelezéséhez szükséges további földterület és a kapcsolódó vagyonkezelői jog rendelkezésre nem bocsátása;
- (c) olyan közmű felfedezése, amelyet sem nyilvántartás nem tartalmaz, sem felszíni jelei nincsenek;
- (d) régészeti feltárásból eredő késedelem;
- (e) építési munkákban az Állam ellenőrzése által okozott fennakadás;
- (f) az építési dokumentáción eszközölt, az Állam által kért változtatás;
- (g) a koncesszor által előre nem látható veszélyes anyag feltárása;
- (h) az ideiglenes használatbavételi engedély késedelmes kiadása.

## 2.10 A Szerződés megszűnésének esetei

### 2.10.1 A koncessziós időszak lejártá

A koncesszor az Autópályát a műszaki mellékletben meghatározott minőségben köteles visszaadni az Államnak a koncessziós időszak lejártakor. A lejáratot megelőzően a felek felméri, hogy mely felújítási munkálatok szükségesek a meghatározott minőség eléréséhez, és megállapodnak azok elvégzésének pontos határidejében.

### 2.10.2 A koncesszor szerződésszegése miatti Állam általi felmondás

A Szerződésben felsorolt esetekben (pl. a koncesszor elleni csőd-, felszámolási vagy végelszámolási eljárás, lényeges szerződésszegés, a rendelkezésre nem állás vagy a teljesítési hibák miatti levonások nagy aránya, építési késedelmek, stb.) a konkrét esettől függően az Állam többek között jogosult (i) a szerződésszegés 20 napon belüli orvoslását előírni; vagy (ii) a rendelkezésre állási díj fizetését felfüggeszteni; vagy (iii) a Szerződést azonnali hatállyal felmondani.

A koncesszor szerződésszegése miatt bekövetkező felmondás esetén az Állam a koncesszornak a következő összeg nettó jelenértéke 65%-ának megfizetésével számol el: a havonta fizetendő rendelkezésre állási alapdíj azon összege, mely a Szerződés megszűnésétől a koncessziós időszak végéig fizetendő lett volna; plusz bármely biztosítási bevétel, amely az Autópályával



kapcsolatban a koncesszort illeti és az Államnak lett kifizetve; mínusz a koncessziós időszak végéig az Állam számára felmerülő, a koncesszor által el nem végzett vagy jövőben elvégzendő szerződéses kötelezettségek (pl. építés, üzemeltetés, karbantartás) teljesítéséből fakadó jövőbeni költségek; mínusz az Autópályának a Szerződés megszűnésekor fennálló hibájának kijavításával kapcsolatos, az Állam terhére felmerülő összeg és a Szerződés felmondásával kapcsolatos indokolt költség.

### 2.10.3 Az Állam szerződésszegése miatti koncesszor általi felmondás

A Szerződésben felsorolt esetekben (nem vitatott összegek kifizetésének 20 napon túli késedelme vagy elmulasztása, a Projekt államosítása, lényeges szerződésszegés vagy kimondottan csak a koncesszorra hátrányos jogszabályváltozással okozott költségek meg nem térítése) az Államnak a koncesszor értesítésétől számított 30 nap orvoslási időszak áll rendelkezésére, a koncesszor az orvoslás elmaradása esetén ezt követően jogosult azonnali hatállyal felmondani a Szerződést.

Az Állam szerződésszegése miatt bekövetkező felmondás esetén az Állam a koncesszorral a következő összeg megfizetésével számol el: a finanszírozási megállapodások hitelezőinek követelése; plusz az az összeg, amelyet hozzáadva a koncesszor részvényesei vagy leányvállalatai részére teljesített osztalékhoz vagy más kifizetésekhez a koncesszor aggregált alaptőkéje és a számára nyújtott alárendelt kölcsön belső megtérülési rátája eléri a pénzügyi modellben meghatározott alapeset belső tőkemegtérülési rátát; plusz a koncesszor alkalmazottai számára indokoltan kifizetendő végkielégítések; plusz a Szerződés felmondásából eredően a koncesszornál indokoltan felmerülő, a már megrendelt és vissza nem mondható árukkal, szolgáltatásokkal, beruházásokkal kapcsolatos károk és a leszerelés költségei.

### 2.10.4 Az Állam önkéntes felmondása

Az Állam bármikor indok nélkül felmondhatja a Szerződést. Ebben az esetben az Állam a koncesszorral elszámol, amelynek során a koncesszort illető összeg megegyezik az állami szerződésszegésből eredő felmondás esetére fizetendő összeggel.

### 2.10.5 Elhúzódó vis maior esemény miatti felmondás

Ha a Szerződésben felsorolt vis maior események 90 napot meghaladóan fennállnak, bármely fél felmondhatja a Szerződést,

A tartós vis maior esemény miatti felmondás esetén az Állam a koncesszorral a következő összeg megfizetésével számol el: a finanszírozási megállapodások hitelezőinek követelése; plusz az az összeg, amelyet a projekt létesítési költségeivel kapcsolatban a koncesszor alaptőkéjéhez való hozzájárulás vagy alárendelt kölcsöntőke formájában a koncesszor részvényesei vagy leányvállalatai fizettek ki, csökkentve a részvényesek és leányvállalatok részére teljesített különböző osztalékkal vagy más kifizetésekkel; plusz a koncesszor alkalmazottai számára indokoltan kifizetendő végkielégítések; plusz a Szerződés felmondásából eredően a koncesszornál indokoltan felmerülő, a már megrendelt és vissza nem mondható árukkal, szolgáltatásokkal, beruházásokkal kapcsolatos károk és a leszerelés költségei.

## 2.11 Jogviták Rendezése

A felek a jogvitákat megkísérelhetik békés úton, közvetítői (mediációs) eljárás alkalmazásával rendezni. A felek bármelyike választottbírói eljárást kezdeményezhet a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara mellett működő Állandó Választottbírósnál. A Választottbírósnak a helyszíne Budapest, az eljárás nyelve a magyar nyelv.

## II. A Közvetlen Szerződés összefoglaló kivonata

### 1. TARTALMI ÖSSZEFOGLALÓ

- 1.1 Az összefoglaló bemutatja azt a közvetlen szerződést ("Közvetlen Szerződés"), amelyet a Magyar Köztársaság nevében eljáró Gazdasági és Közlekedési Miniszter a 2007. április 11-én közzétett, "Az M6-os gyorsforgalmi út Szekszárd – Bóly és az M60-as gyorsforgalmi út Bóly – Pécs közötti szakaszának tervezését, építését, felújítását, üzemeltetését, fenntartását és e tevékenységek finanszírozását magában foglaló építési koncesszió Köz- és Magánszféra Partnerség (Public Private Partnership - "PPP") keretein belül rendelkezésre állási díj ellenében, 30 évig tartó időtartamra" tárgyában indított közbeszerzési eljárásra ("Közbeszerzési Eljárás") tekintettel a projekt megvalósítását finanszírozó, nyertes ajánlattevő által javasolt bankkal illetve bankokkal ("Finanszírozó Felek") megkötni javasol.
- 1.2 A Közvetlen Szerződés az Állam és a Finanszírozó Felek között, a Koncessziós Társaság bevonásával megkötendő szerződés, melynek célja, hogy kialakítson egy olyan mechanizmust a felek között, amely akkor lép működésbe, ha a Közbeszerzési Eljárás eredményeképpen kötött koncessziós szerződés ("Koncessziós Szerződés") alapján valamilyen, a Közvetlen Szerződésben foglaltak szerint orvosolható felmondási esemény következne be, és ennek kapcsán az Állam a Koncessziós Szerződés felmondása helyett egy értesítést küld a Finanszírozó Feleknek, vagy ha valamely finanszírozási dokumentum szerinti mulasztás történik, amely alapján a Finanszírozó Felek a hitelt lejárttá tehetnék, de ehelyett értesítést küldenek az Államnak.
- 1.3 A Közvetlen Szerződés elsődleges célja az, hogy szerződéses kapcsolatot teremtsen a koncessziós jogot átadó Állam és a projekt finanszírozását biztosító bankok között. A javasolt szerződés tervezet megfelel a nemzetközi pénzügyi szektor elvárásainak, emellett azonban megfelelő biztonságot és védelmet nyújt az Állam érdekeinek megóvása és biztosítása érdekében.

### 2. SZERZŐDÉS FŐBB TARTALMI ELEMEI

#### 2.1 Általános rendelkezések

- 2.1.1 A szerződő felek: egyrészt a Magyar Állam (képviselésében a Gazdasági és Közlekedési Miniszter írja alá, a Koncessziós Szerződés teljesítése során a Magyar Állam képviselésében a Gazdasági és Közlekedési Miniszter jár el); másrészt a Finanszírozó Felek, valamint a koncessziós társaság.

2.1.2 A szerződés nyelve az angol nyelv.

2.1.3 Vitarendezés: A felek a szerződésből eredő minden vitájukat háromtagú választottbíróóság elé utalják.

2.1.4 Irányadó jog a magyar jog.

2.2 A Közvetlen Szerződés működési mechanizmusa

2.2.1 A Közvetlen Szerződést a felek arra az esetre kötik, ha a koncesszor a Koncessziós Szerződés vagy a finanszírozási dokumentumok alapján fennálló kötelezettségét megszegi és az a Koncessziós Szerződés felmondásához vezetne vagy azzal fenyegetne. A Koncessziós Szerződés és a finanszírozási dokumentumok szorosan összekapcsolódnak és a legtöbb esetben az egyik szerződés feltételeinek megszegése egyidejűleg vagy rövid időn belül a másik szerződés szempontjából is szerződésszegésnek lesz. Különösen igaz ez a finanszírozási szerződések rendelkezéseinek megszegésére, amely a koncessziós társaság számára súlyos finanszírozási gondokhoz vezethet, amely pedig ellehetetlenítheti a koncessziós társaság szerződésszerű teljesítését a koncessziós szerződés előírásainak megfelelően.

2.2.2 A felek kölcsönösen megállapodnak, hogy bármely felmondási esemény bekövetkezte esetén értesítést küldenek a másik félnek, megjelölve az értesítésben a szerződésszegést és annak körülményeit.

2.2.3 Az értesítés kézhezvételét követően megkezdődik az orvoslási időszak, amely alatt a felek tárgyalásokat folytatnak a felmerült probléma rendezésének módjáról, a szükséges lépések megtételéről (helyreállítási terv).

2.2.4 Az orvoslási időszak alatt a felek dönthetnek úgy, hogy a felmerült probléma megoldása érdekében (i) a koncesszor mellé egy további kötelezett lép be ("További Kötelezett"), amellyel megkezdődik a belépési időszak, amely alatt a További Kötelezett és a koncesszor közösen teljesíti a koncessziós szerződés szerinti kötelezettségeket, vagy (ii) hogy a koncesszor személyét lecserélik, és helyettes neveznek ki ("Helyettes"). A további kötelezett és helyettes – állításának – ez utóbbinak a koncessziós törvény korlátozásainak megfelelő – jogát a Koncessziós Szerződés is rögzíti.

(a) További Kötelezett

A További Kötelezettet a Finanszírozó Felek jelölik, és az Állam hagyja jóvá. További Kötelezett kizárólag olyan személy lehet, aki megfelel a projekt megvalósításához szükséges - a nyertes ajánlattevő kiválasztása érdekében lefolytatott közbeszerzési eljárásban előírt pénzügyi-, gazdasági-, műszaki valamint szakmai feltételrendszernek és megfelel a Közvetlen Szerződés egyéb rendelkezéseinek.

A Koncessziós Szerződésbe való belépésétől kezdődően a További Kötelezett a koncesszorral egyetemlegesen válik jogosulttá és kötelezetté a Koncessziós Szerződés és a finanszírozási dokumentumok szerinti kötelezettségei teljesítéséért.

A További Kötelezett a Koncessziós Szerződésből kiléphet az Államnak küldött kilépési értesítés megküldésével.

(b) Helyettes

A felek akár az orvoslási időszak, akár a belépési időszak alatt megállapodhatnak abban, hogy a koncesszor kötelezettségeit a Finanszírozó Felek által kijelölt és az Állam által jóváhagyott Helyettes vegye át. Helyettes kinevezésére azonban kizárólag olyan esetben van lehetőség, ha a koncessziós társaság fizetéképtelensége miatt csőd-, felszámolási, vagy végelszámolási eljárást kezdeményeztek, illetve ha a koncessziós társaság fizetéképtelensége csőd-, végelszámolási vagy felszámolási eljárás megindításával fenyeget.

A Helyettes a helyettesítés napjával válik a koncessziós jog gyakorlásának kizárólagos jogosultjává és kötelezettjévé.

A Helyettes kizárólag olyan személy lehet, aki megfelel a projekt megvalósításához szükséges - a nyertes ajánlattevő kiválasztása érdekében lefolytatott közbeszerzési eljárásban előírt pénzügyi-, gazdasági-, műszaki valamint szakmai feltételrendszernek és megfelel a Közvetlen Szerződés egyéb rendelkezéseinek.

2.2.5 Az orvoslási, a belépési, illetve a helyettesítési időszakban a projekt megmentése érdekében a felek kölcsönösen korlátozzák azon jogukat, amelyeket a Koncessziós Szerződés vagy valamely finanszírozási dokumentum valamely szerződésszegés esetére biztosít, beleértve, hogy az Állam lemond azon jogáról, hogy a Koncessziós Szerződést az orvosláshoz / belépéshez / helyettesítéshez vezető események alapján felmondja, a finanszírozó felek pedig, hogy a hitelt az orvosláshoz / belépéshez / helyettesítéshez vezető események alapján lejárttá tegyék. A Közvetlen Szerződés továbbá meghatározza azokat a feltételeket és korlátokat, amelyek keretein belül a finanszírozó felek biztosítéki jogukat gyakorolhatják egy esetleges szerződésszegés esetén.

2.2.6 A helyreállítási terv sikeres teljesítése esetére mind az Állam, mind a Finanszírozó Felek lemondanak a már bekövetkezett, az orvosláshoz / belépéshez / helyettesítéshez vezető szerződésszegésből eredő további jogosultságaik érvényesítéséről. Abban az esetben azonban, ha az orvoslási, a belépési vagy helyettesítési időszak alatt a helyreállítási terv nem teljesülne, az Állam jogai felélednek és az Állam korlátozásmentesen ismételten jogosulttá válik a Koncessziós Szerződés által biztosított jogainak gyakorlására (ideértve a felmondás és a kártérítés követelésére vonatkozó jogát is).

### III. Kockázatmegosztási mátrix

	Kockázattípusok	Meghatározás	Köz-szféra	Magán-szféra	Közösen
<b>1</b>	<b>Tervezéssel összefüggő kockázatok</b>				
1.1	Nem megfelelő tervezés	Az Állam elvárásainak nem megfelelő/hiányos átültetése a		✓	

	Kockázattípusok	Meghatározás	Köz-szféra	Magán-szféra	Közösen
		tervezésbe.			
1.2	A tervezés folyamatában beállt változás	A tervezés részleteit egy előre meghatározott keretben és ütemterv szerint kell megvalósítani. Az ettől való eltérés addicionális tervezési és építési költségekhez vezethet.		✓	
1.3	A tervezési követelmények megváltoztatása az Állam által	A Tervezés bővítése vagy módosítása a végleges elvárások meghatározását követően.	✓		
1.4	A Projekt Társaság által kért változtatások a tervekben	Kockázatot jelent, hogy a Projekt Társaság kér változtatásokat a tervekben, melyek addicionális tervezési és építési költségekhez vezethetnek.		✓	
1.5	Tervezéssel és környezetvédelmi jóváhagyásokkal összefüggő késedelmek	A hatóságok kéréséből fakadó késések vagy módosítási kérelmek.		✓	
<b>2</b>	<b>Építéssel és fejlesztéssel összefüggő kockázatok</b>				
2.1	Költségtúllépés	Az előzetesen tervezett költségek túllépése.		✓	
2.2	Határidők be nem tartása	Az építési munkálatok elvégzéséhez rendelkezésre álló idő túllépése.		✓	
2.3.1	Előre nem ismert talaj/helyszíni viszonyok	Az előre nem ismert talaj/helyszíni viszonyok a költségek megnövekedéséhez és késedelmes teljesítéshez vezethetnek.		✓	
2.3.2	(beleértve a régészeti kockázatokat is)	Az előre nem ismert régészeti lelőhelyek a költségek megnövekedéséhez és késedelmes teljesítéshez vezethetnek.			✓
2.3.3	Veszélyes anyagok	A fel nem tárt veszélyes anyagok a költségek megnövekedéséhez és késedelmes teljesítéshez vezethetnek.			✓
2.4	A munkaterület késedelmes átadása	A Projekt Társaság akadályoztatva van a munkák megkezdésében a munkaterület késedelmes átadása miatt.	✓		
2.5	Nem a terveknek megfelelő kivitelezés	A nem a terveknek megfelelő kivitelezés további tervezési és kivitelezési költségeket eredményezhet		✓	
2.6	A területet biztonsági őrzésének felelőssége	A lopások és/vagy a munkaeszközökben és felszerelésekben okozott károk előre nem látható költségekhez vezethetnek.		✓	
2.7	A biztonsági követelmények fenntartásának felelőssége a	A biztonsági szabályozásoknak meg kell felelni.		✓	

	<b>Kockázattípusok</b>	<b>Meghatározás</b>	<b>Köz-szféra</b>	<b>Magán-szféra</b>	<b>Közösen</b>
	területen				
2.8	Harmadik személyek kártérítési igényei	Az építési munkálatokból fakadó kártérítési igények (pl. zaj, károkozás)		✓	
2.9	Vis Maior	Nagyobb méretű katasztrófák.			✓
2.10	Diszkriminatív jogszabályi változások	A Projekthez vagy hasonló projektekhez kapcsolódó jogi vagy egyéb szabályozásokban történő változások az előre meghatározott elvárásokban történő változásokhoz, illetve a költségek megnövekedéséhez vezetnek.	✓		
2.11	Nem diszkriminatív jogszabályi változások	A Projekthez nem kötődő jogi vagy egyéb szabályozási változások, melyek az építés fázisában lépnek hatályba, a költségek megnövekedéséhez vezethetnek.			✓
2.12	Az adózási szabályokban történő változások	Az adózási szabályokban történő változások hatással lehetnek a Projekt költségeire.		✓	
2.13	A Projekt Társaság vagy valamely alvállalkozó szerződészetése	Szerződészetés esetén addicionális költségek, valamint késedelem merülhet fel, amennyiben új szerződő fél kijelölése válik szükségessé.		✓	
2.14	Nem kielégítő projekt menedzsment	Az alvállalkozók közötti nem kielégítő ko-ordináció.		✓	
2.15	Megbízással kapcsolatos költség-és időtúllépések	Előfordulhat, hogy a Projekttel kapcsolatosan addicionális munkálatok válnak szükségessé a megbízási szakaszban. A nem megfelelő költségvetés további költségeket eredményezhet és a megbízási teljesítésének csúszásához vezethetnek.		✓	
2.16.1	Közművek által okozott késések	A közművek számára végzett előkészítő munkálatokat késleltethetik a közmű vállalatok. (pl. elektromos kábelek újrafektetése)		✓	
2.16.2	Rejtett közművek által okozott késések	A rejtett közművek számára végzett előkészítő munkálatokat késleltethetik a közmű vállalatok.			✓
2.17	Az építési költségek inflálódása	Amennyiben az építési költségek inflálódása a vártnál nagyobb, az a költségek emelkedéséhez vezet.		✓	
2.18	Árfolyam	A várttól eltérő árfolyamok a költségek megnövekedését eredményezhetik.		✓	
2.19	Tiltakozó megmozdulások	Tüntetések akadályozzák a munkaterület átadását vagy az építési munkák elkezdését.			✓
2.20	Környezetvédelmi	A munkaterület egyes részei specifikus		✓	

	Kockázattípusok	Meghatározás	Köz-szféra	Magán-szféra	Közösen
	elvárások	környezetvédelmi követelményeknek lehetnek alárendelve.			
<b>3</b>	<b>Rendelkezésre állási és üzemeltetési kockázatok</b>				
3.1	Rejtett konstrukciós hibák	A Projekt rejtett hibái miatt felmerülő plusz munkák költség- és/vagy időtúllépést eredményezhetnek.		✓	
3.2	A rendelkezésre állást befolyásoló javítási és fenntartási munkálatok	Egy vagy több sáv rendelkezésre állásának adott hosszúságban és időre történő megszűnését eredményező javítási vagy karbantartási munkálatok a díjfizetések mértékének csökkenéséhez vezetnek.		✓	
3.3	Balesetek és kedvezőtlen időjárás	A balesetek és a kedvezőtlen időjárás önmagában még nem eredményeznek díjcsökkentést, de a Projekt Társaság megfelelő gondosságának hiánya a törmelék, hó, stb. eltakarításában viszont igen.			✓
3.4	Az üzemeltetési alapkövetelményeknek való meg nem felelés	Az üzemeltetési alapkövetelményeknek való meg nem felelés akkor is büntetést eredményez, ha az nem érinti a rendelkezésre állást.		✓	
3.5	Vis Maior				✓
<b>4</b>	<b>Karbantartási és életciklus kockázatok</b>				
4.1	Rosszul tervezett fenntartási költségek	A vártnál nagyobb ráfordítások.		✓	
4.2	A fenntartási költségek árának emelkedése	Az árak az inflációnál nagyobb mértékben emelkednek.		✓	
4.3	Változások a diszkriminatív jogi és egyéb szabályozásokban, melyek hatással vannak a tőke költségre	A Projekt (vagy hasonló projekt) specifikus jogi és egyéb szabályozásokban történő változások addicionális építési és magasabb fenntartási költségeket eredményezhetnek.	✓		
4.4	Változások a nem diszkriminatív jogi és egyéb szabályozásokban, melyek hatással vannak a tőke költségre	Az általános jogszabályi környezetben történő változások addicionális építési költségeket eredményezhetnek.			✓
4.5	Egyéb olyan jogszabályok és más szabályozások változása, amelyek nincsenek hatással a tőke költségre	Az általános jogszabályi környezetben történő változások addicionális fenntartási költségeket eredményezhetnek.			✓

	<b>Kockázattípusok</b>	<b>Meghatározás</b>	<b>Köz-szféra</b>	<b>Magán-szféra</b>	<b>Közösen</b>
4.6	Az adózási (nem ÁFA) szabályokban történő változások	Az adózási szabályokban történő változások addicionális költségeket eredményezhetnek.		✓	
4.7	Az ÁFA szabályozás változása a rendelkezésre állási díj vonatkozásában	Ez költségnövekedést okozhat az Államnak.	✓		
4.8	Az életciklust növelő karbantartások rosszul tervezett költségei	Az életciklust növelő karbantartások költsége eltér a tervezettől.		✓	
4.9	Dolgozói vagy harmadik fél általi követelések	Az alkalmatlan menedzsment eredményeképp balesetek vagy más egészségkárosító események következhetnek be.		✓	
4.10	Biztonsági és egészségügyi kockázatok	Az egészségügyi és biztonsági szabályozásoknak meg kell felelni.		✓	
4.11	Környezetvédelmi elvárások	A munkaterület egyes részei specifikus környezetvédelmi követelményeknek lehetnek alárendelve.		✓	
<b>5</b>	<b>A változó bevételekkel összefüggő kockázatok</b>				
5.1	Nem megfelelően előrejelzett forgalmi adatok	Alacsonyabb vagy magasabb számú jármű (pl. nehézgépjármű), alacsonyabb vagy magasabb fenntartási költségeket eredményezhet.		✓	
5.2	A Projekt biztonságos üzemeltetése kedvezőbb vagy kedvezőtlenebb a vártnál	Amennyiben a biztonságos üzemeltetés egy előre meghatározott viszonyzámnál jobb vagy rosszabb, az díjnövekedést vagy díjcsökkentést eredményezhet.		✓	
<b>6</b>	<b>Az út állapota a koncesszió lejártakor</b>				
6.1	Az út állapota a Projekt lejártakor	Az út állapota nem felel meg az Ajánlatkérő kezelésébe történő visszaadásakor elvárt követelményeknek.		✓	
<b>7</b>	<b>Egyéb kockázatok (Olyan kockázatok, amelyek az előző kategóriák egyikébe sem sorolhatók)</b>				
7.1	Belföldi infláció	A vártnál magasabb infláció a költségek megnövekedéséhez vezet.	✓		
7.2	Euró-zóna infláció	A vártnál magasabb infláció a költségek megnövekedéséhez vezet.	✓		
7.3	Árfolyam	A várttól eltérő árfolyamok megnövekedett fenntartási és életciklus költségekhez vezetnek.		✓	
7.4	Kamat	A vártnál magasabb kamatlábak a pénzügyi költségek növekedéséhez vezetnek.		✓	



	Kockázattípusok	Meghatározás	Köz-szféra	Magán-szféra	Közösen
7.5.1	Biztosítás	A biztosítási prémiumok növekedése a megváltozott igények miatt.		✓	
7.5.2		A biztosítási prémiumok növekedése a piaci kondíciók változása miatt.			✓
7.6	Vis Maior				✓

#### IV. „Value for Money” elemzés

A PPP projekt értékelése az állami megvalósítással való összehasonlításban a nyertesnek javasolt konzorcium kötelező érvényű ajánlata alapján készült el, az az alábbiakban kerül bemutatásra. A pénzügyi szakértő által készített alábbi értékelés bemutatja, hogy mekkora haszonnal jár az állam számára a jelen infrastruktúra beruházás köz-és magánszféra partnersége keretén belül történő megvalósítása.

Tekintettel arra, hogy a PPP és az állami megvalósítás esetén két teljesen eltérő profilú pénzáramról van szó, a megalapozott összevetés csak nettó jelenérték módszer alkalmazásával lehetséges.

Az állami megvalósítás melletti projektérték (PSC) számításai a közvetlenül rendelkezésre álló összehasonlító adatokra, a jelenleg hatályos jogszabályi környezet alapján az állami megvalósítás esetén illetékes társaságok költségbecsléseire épülnek. A pénzügyi szakértő által elvégzett Monte Carlo elemzés alapján - az iparágra jellemző kockázatok figyelembe vétele mellett - a PSC nettó jelenértéke 287 milliárd forintos középtérték körül szóródik. 90%-os konfidencia-szinten a projekt állami megvalósítás melletti értéke 279 és 295 milliárd forint közötti tartományba esik.

A nyertesnek javasolt Konzorcium által a rendelkezésre állási díj komponenseire tett ajánlat az ajánlattételi dokumentációban rögzített paraméterek alkalmazása mellett nettó jelenértéken 266,8 milliárd forint. A „Value for Money” elemzés során – az ajánlatnak a PSC értékével való közvetlen és a lehető legmegbízhatóbb összevethetősége érdekében a PSC számításához használt paraméterek alkalmazásával – a Konzorcium által tett ajánlat nettó jelenértékének középtértékét a pénzügyi szakértő 271 milliárd forintban határozta meg. Az árfolyam- és inflációs kockázatok beépítését követően 90%-os konfidencia szint mellett a PPP keretében történő megvalósítás költségeinek jelenértéke 270 és 272 milliárd forint közötti tartományba esik. A PSC-nél tapasztaltnál szűkebb értéktartományt az magyarázza, hogy a PPP esetében az Államot sújtó és a PPP értékének szimuláción alapuló meghatározásánál figyelembe vehető kockázatok köre jóval szűkebb, mint az állami megvalósítás esetében.

Fentiek alapján a pénzügyi szakértő arra a megállapításra jutott, hogy mivel a PPP keretében történő megvalósítás költségeinek nettó jelenérték alapon vett középtértéke mintegy 16 milliárd forinttal alacsonyabb a PSC költségeinek nettó jelenértéken vett

középértékénél, a PPP egyértelműen „Value for Money”, tehát az állami megvalósítással összevetve előnyösebb alternatívát jelent. Ezt a következtetést az elvégzett érzékenységvizsgálatok is alátámasztották.

A végleges „Value for Money” elemzést, valamint a magánforrás bevonásából származó állam oldali előny számszerűsítését az általános nemzetközi gyakorlat szerint a pénzügyi zárást és a szerződéskötést követően célszerű elkészíteni, amikor az állami (PSC) és a magánforrás bevonásával megvalósuló (PPP) beruházási alternatívák összehasonlításához felhasznált alapadatok között már nincs változó elem.