

H/5897. számú

országgyűlési határozati javaslat

**az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 22. § (2) bekezdése alapján az M3
Nyíregyháza-Vásárosnamény közötti szakaszának koncesszióba adására vonatkozó
közbeszerzési eljárás megkezdéséhez szükséges országgyűlési felhatalmazás megadásáról**

**Előadó: dr. Szabó Pál
közlekedési, hírközlési és
energiaügyi miniszter**

Budapest, 2008. május

Az Országgyűlés

.....

határozata

az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 22. § (2) bekezdése alapján az M3 Nyíregyháza-Vásárosnamény közötti szakaszának koncesszióba adására vonatkozó közbeszerzési eljárás megkezdéséhez szükséges országgyűlési felhatalmazás megadásáról

1. Az Országgyűlés az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 22. § (2) bekezdése alapján felhatalmazást ad az M3 Nyíregyháza-Vásárosnamény közötti szakaszának a koncesszióról szóló 1991. évi XVI. törvény szerinti koncesszióba adására vonatkozó, a közbeszerzésekről szóló 2003. évi CXXIX. törvény rendelkezéseinek megfelelően lefolytatandó közbeszerzési eljárás megindításához az alábbiak szerint:

a) A közbeszerzési eljárás ajánlatkérője és a koncessziós szerződést kötő fél: a Magyar Állam képviseletében a közlekedésért felelős miniszter jár el.

b) A közbeszerzési eljárás és a szerződés tárgya: az M3-as jelű gyorsforgalmi út Nyíregyháza és Vaja (49. számú főút) közötti 2x2 sávós autópálya, valamint Vaja (49. számú főút) és Vásárosnamény közötti 2x1 sávós autóút és a kapcsolódó kiszolgáló létesítményeknek (együttesen gyorsforgalmi út) a megtervezésére, megépítésére, felújítására, üzemeltetésére, fenntartására, finanszírozására és hasznosítására vonatkozó kizárólagos koncessziós jog nyújtása a közbeszerzési eljárásban nyertes ajánlattevő által alapítandó koncessziós társaság részére 30 év időtartamra.

2. Az Országgyűlés egyetért azzal, hogy az 1. pontban meghatározott beruházás a köz- és magánszféra együttműködésével, PPP finanszírozással valósuljon meg, azzal, hogy a közbeszerzési eljárás szerinti ajánlatok elbírálását követően, ha van olyan ajánlattevő, amely nyertesnek nyilvánítható, a Kormány terjesszen az Országgyűlés elé országgyűlési határozati javaslatot a nyertes ajánlattevőről (koncesszorról), és mutassa be a koncessziós szerződés főbb tartalmi elemeit, az állami finanszírozási szükségletet, ennek kereteit, illetve ütemezését. A szerződés hatálybalépésének feltétele a szerződés főbb tartalmi elemeinek és az állami finanszírozási szükségletnek valamint ütemezésének az Országgyűlés általi jóváhagyása.

3. Az 1. pontban meghatározott beruházás csak abban az esetben valósítható meg PPP finanszírozással, ha az gazdaságosabb, mint az építés és üzemeltetés állami finanszírozással történő együttes megvalósítása.

4. Az Országgyűlés az 1. pontban meghatározott közbeszerzési eljárás eredményeképpen létrejövő, tervezett koncessziós szerződés és az ahhoz kapcsolódó közvetlen szerződés főbb tartalmi elemeit és annak tartalmát 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 részét. A koncessziós szerződés alapján a Magyar Állam a gyorsforgalmi út rendelkezésre állásának és az útkezelés minőségének függvényében az üzemeltetési időszak kezdetétől 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 gyorsforgalmi út 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. A gyorsforgalmi útszakaszok 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, ha 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.

5. Ez a határozat a közzététele napján lép hatályba.

INDOKOLÁS

az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 22. § (2) bekezdése alapján az M3 Nyíregyháza-Vásárosnamény közötti szakaszának koncesszióba adására vonatkozó közbeszerzési eljárás megkezdéséhez szükséges országgyűlési felhatalmazás megadásáról szóló országgyűlési határozati javaslatához

A határozati javaslat szerint a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter a Magyar Köztársaság nevében, az M3 Nyíregyháza-Vásárosnamény közötti szakaszának Köz- és Magánszféra Partnerség (Public Private Partnership) keretében történő tervezésére, építésére, felújítására, üzemeltetésére, fenntartására és e tevékenységek finanszírozására vonatkozó koncessziós jog nyújtása érdekében közbeszerzési eljárást indít, amelyhez az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 22. § (2) bekezdése alapján az Országgyűlés jóváhagyását kéri.

A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény (Aptv.) 1. számú mellékletének felsorolása tartalmazza az útszakaszt, az 1004/2007. (I. 30.) Korm. határozat pedig felvette a beruházást a 2007-2013 közötti időszakban megvalósítani tervezett közlekedésfejlesztési projektek indikatív listájára, mint egyéb forrásból finanszírozandó projektet.

A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési program kiemelt feladata a hazai gyorsforgalmi úthálózat 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.

Az M3 következő szakaszának kiépítése tovább bővíti a magyar gyorsforgalmi úthálózatot, bekapcsolva az ország gazdaságának vérkeringésébe a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei térséget, megnyitva a gazdasági fejlődés lehetőségét a régió számára, és erősítve iparmegtartó és befektetésvonzó képességét.

Jelen 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 fogalmának tartalmát a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I.

törvény 9/B. § (1) bekezdése adja meg, a következők szerint: „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 szavazats többségi 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 végzésére csak koncessziós szerződés keretében van lehetőség.

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 költség szintet 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, mint ha ugyanazért az árért 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.

Jelen beruházás PPP finanszírozással történő megvalósítását is – az M6-os autópálya érdi tető – Dunaújváros, Szekszárd – Bóly és az M60-as gyorsforgalmi út Bóly – Pécs közötti szakaszának kivitelezése, illetve az M6-os gyorsforgalmi út Dunaújváros – Szekszárd közötti szakaszának koncesszióba adására vonatkozó, jelenleg folyamatban levő közbeszerzési eljárás során alkalmazott eljárásnak megfelelően – további, pénzügyi tanácsadó által elkészített PSC (Public Sector Comparator) elemzés fogja alátámasztani.

A magánforrás bevonásával a projekt kizárólag akkor valósítható meg, ha így a projektből eredő haszon, figyelembe véve a felmerülő költségeket is, magasabb lesz, mint tisztán állami finanszírozás esetén (value for money). Ezt biztosítja a koncessziós eljárás során a pénzügyi tanácsadó által három alkalommal elkészített fent említett PSC számítás: először a koncessziós jog

nyújtására vonatkozó közbeszerzési eljárás során; másodsor a koncessziós jogot elnyerő koncessziós társaság ajánlata alapján; harmadszor pedig a pénzügyi zárás után.

A közbeszerzési eljárásban a nyertes 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 alapján történik.

A PPP projekt értékelésekor számolunk azzal is, hogy a jelenlegi költségvetési keretek között a projekt tisztán állami finanszírozásban várhatóan csak évekkel később tudna megvalósulni, így a projektből származó hasznok is csak később jelentkeznének.

2. A beruházás előkészítése

Az autópályaszakasz előkészítését a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (a továbbiakban: NIF Zrt., korábbi nevén: Nemzeti Autópálya Rt.) végzi. Jelenleg az építési engedélyes tervek elkészítése van folyamatban, amelyet az építési engedélyezési eljárás követ.

Az építési engedélyek kiadását követően a kiviteli terveket a NIF Zrt. megbízására a tervezők készítik el. A kiviteli tervek szállítási határideje az építési engedély kiadásától számított két hónap. Ezek a tervek az ajánlattételi dokumentáció alapját képezik. A közbeszerzési eljárás során nyertes koncessziós társaság tervezési feladata csak a megadott híd engedélyezési tervek alapján a kiviteli terveknek az elkészíttetésére terjed ki, a DBFO (Design-Build-Finance-Operate) PPP modellnek megfelelően.

A tervek a szerződés aláírásakor a koncesszorra átruházásra kerülnek, az Állam az átruházás után a tervekért felelősséget nem vállal, a tervezési kockázat az átruházás (azaz a szerződéskötés) időpontjától a koncesszort terheli.

A szakasz tervezése a közlekedési folyosóban várható forgalom nagysága alapján Nyíregyháza és Vaja (49. sz. főút) közötti mintegy 26 km-es szakaszon 2x2 sávós autópálya, valamint Vaja (49. sz. főút) és Vásárosnamény közötti mintegy 20 km-es szakaszon 2x1 sávós autót megvalósítására irányul.

Az engedélyezési tervek elkészítését követően a tervezők elkészítik a földhivatalok által záradékkal ellátandó területszerzési terveket. Az ennek alapján megkezdődő, adás-vételi szerződések megkötéséből, illetve kisajátítási eljárásokból álló területszerzési tevékenység – a gyakorlati lebonyolítást és a költségvetés által biztosított pénzügyi kereteket figyelembe véve – várhatóan 2009 nyarára fejeződhet be.

Az előzetes régészeti feltárási és lőszermentesítési tevékenységet a területszerzés előrehaladásával párhuzamosan ütemezik. A régészeti munkákra a termőréteg eltávolítása után is szükség lehet.

Az ajánlatkérő a tárgyalások során törekszik arra, hogy a térségben fellelhető másodlagos nyersanyagforrások az építés során lehetőség szerint felhasználására kerüljenek.

3. A közbeszerzési eljárás előkészítése és lebonyolítása

A koncessziós jog nyújtására vonatkozó közbeszerzési eljárás lebonyolítása érdekében a KHEM jogi és pénzügyi tanácsadót választ ki. A műszaki tanácsadói tevékenységet az NIF Zrt. látja el, illetve ellátását a NIF Zrt. biztosítja. A közbeszerzésekről szóló 2003. évi CXXIX. törvény (a továbbiakban: Kbt.) 9. §-ának megfelelően a közbeszerzési eljárás során a Közbeszerzések Tanácsa által vezetett névjegyzékben szereplő, hivatalos közbeszerzési tanácsadó (Kbt. 11. §) kerül bevonásra.

A közbeszerzési eljárás megkezdésére a Kbt. rendelkezéseinek, a többi közt a Kbt. 137-144. §-ainak megfelelően kerül sor az országgyűlési határozat meghozatalát követően, az előkészítési munkák előrehaladása szerinti ütemezésben. A közbeszerzési eljárás formája: hirdetmény közzétételével induló tárgyalásos eljárás (Kbt. 139. §).

A közbeszerzési eljárás során a műszaki dokumentáció mellett az ajánlattevők rendelkezésére bocsátjuk a koncessziós szerződés tervezetét, amely részletesen tartalmazni fogja az állam és a koncesszor közötti kockázatmegosztás feltételeit is.

A részvételi jelentkezések és az ajánlatok elbírálására a közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter szakértőkből álló bírálóbizottságot hoz létre, amely a tanácsadókkal együttműködve javaslatot tesz a nyertes ajánlattevő kiválasztására.

Az ajánlatok elbírálásakor az összességében legelőnyösebb ajánlatot kell kiválasztani. Az összességében legelőnyösebb ajánlat meghatározásánál alkalmazandó részszempontok kialakításánál az ajánlatkérő alábbi szempontokat veszi figyelembe:

- az azonos kockázatvállalási feltételrendszer alapján számított rendelkezésre állási díj nettó jelenértéke,
- a finanszírozási feltételek és azok megvalósíthatósága (finanszírozók kötelezettségvállalásának szintje, a finanszírozók által támasztott feltételek),
- a koncessziós szerződés tervezetére adott észrevételek (a kockázatok megosztásának változtatása), és
- az ajánlat műszaki tartalma, elsősorban az elkészült mű minősége a koncesszió időszaka alatt és lejáratkor (visszaadáskor), valamint az útkezelési szolgáltatás színvonala.

Fenti szempontok figyelembe vételének oka, hogy a koncessziós szerződés alapján a koncesszornak komplex szolgáltatást kell nyújtania, biztosítania kell az gyorsforgalmi út meghatározott minőségben való rendelkezésre állását és kezelését a koncessziós időszak végéig, ami 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 fog értékelni az ajánlattevők által nyújtandó szolgáltatás tekintetében, ezek összehasonlítása nem történhet kizárólag az ár alapján.

4. A megkötni tervezett, rendelkezésre állási modellen alapuló koncessziós szerződés és az ahhoz kapcsolódó közvetlen szerződés főbb tartalmi elemei, és a kockázatmegosztás tervezett szerkezete

A Koncessziós Szerződés

A projekt a 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 részét, és ahol az Államnak elsődleges kötelezettsége a felek által meghatározott rendelkezésre állási díj megfizetése. A projekt keretében megépített autópálya az ideiglenes használatbavételi engedély kibocsátásának napjával kezdődően az Állam kizárólagos tulajdonát képezi.

A szerződő felek: egyrészt a Magyar Köztársaság (képviselésében a közlekedésért felelős miniszter írja alá, a Szerződés teljesítése során az Állam képviselésében a közlekedésért felelős miniszter jár el); másrészt a Közbeszerzési Eljárás során nyertesként kihirdetett ajánlattevő (koncesszor). A koncessziós időszak: a koncessziós szerződés (Szerződés) hatálybalépésétől számított 30 év. A koncesszor kötelezettsége a projekt teljes finanszírozási szükségletének biztosítása.

Földterület és engedélyek

Az Állam biztosítja a koncesszor számára a projekt megvalósításához szükséges földterületet, amelyen a koncesszor a Magyar Állam részéről a tulajdonosi jogokat gyakorló szervezettel kötendő vagyonkezelési szerződés szerint, 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.

Építési időszak

A koncesszor az átadott, illetve az Állam által elfogadott kiviteli tervek szerint köteles elvégezteni az építési munkákat. 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.

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.

Az építési időszak alatt a koncesszor köteles eltávolítani bármilyen veszélyes anyagot és köteles betartani minden vonatkozó környezetvédelmi előírást, továbbá köteles betartani a munkavállalók egészsége és biztonsága érdekében előírt valamennyi jogszabályi rendelkezést és egyéb előírást.

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. Az ideiglenes teljesítésigazolás kiadása és az autópálya üzemeltetésének megkezdése (az autópálya forgalomba helyezése) után a koncesszor a rendelkezésre állási díjra korlátozott mértékben (ajánlattevő tervei szerint annak 90-95%-ára) jogosult.

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 elveszett rendelkezésre állási díj kiesését a koncesszor később sem tudja pótolni. A szerződésben meghatározott tervezett ideiglenes teljesítés időpontjának elmulasztása továbbá a szerződés felmondásához vezethet.

Üzemeltetés

Az üzemeltetési időszak az ideiglenes használatbavételi engedély kibocsátásának napján kezdődik és az üzemeltetési és karbantartási kézikönyv rendelkezéseivel, az érintett hatóságokkal kialakított együttműködési és eljárási renddel és a környezetvédelmi előírásokkal összhangban végzendő.

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 betekintetni a koncesszor nyilvántartásaiba és helyszíni szemléket végezhet. A koncesszor köteles havi, negyedéves és éves jelentéseket készíteni az Állam számára.

Rendelkezésre állási díj

Az Autópálya forgalomba helyezését követően az Állam rendelkezésre állási díjat fizet a koncesszornak. Az adott hónapban fizetendő rendelkezésre állási díj havonta kerül meghatározásra a Szerződésben rögzített rendelkezésre állási alapidíj és a Szerződés koncesszor általi teljesítése alapján. Amennyiben az út nem vagy nem megfelelő minőségben áll a használok rendelkezésére, vagy a közútkezelői feladatok ellátása nem felel meg a Szerződésben előírt kritériumoknak, akkor az Állam a rendelkezésre állási alapidíj összegéből jogosult levonásokat eszközölni. A balesetek számának kedvező alakulása alapján az alapidíjon felül további (alacsony mértékű) kifizetés is megilletheti a koncesszort.

A rendelkezésre állási alapidíj az alábbi állandó elemekből tevődik össze:

- (i) fix forint komponens; plusz
- (ii) indexált forint komponens; plusz
- (iii) fix euró komponens; plusz
- (iv) indexált euró komponens.

A fenti komponensekre a pályázók tesznek ajánlatot. A fix forint és a fix euró komponensek, valamint az indexálható 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 alapidíj 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 alapidíj mértékét.

A ténylegesen fizetendő rendelkezésre állási díj a rendelkezésre állási alapidíj 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 alapidíj teljes összegét.

- A közlekedésbiztonsággal kapcsolatos díjrész vagy díjlevonás: Amennyiben az autópálya baleseti statisztikája jobb, mint az előző évben, bónusz fizetés történik. Amennyiben az autópálya baleseti statisztikája rosszabb, mint az előző évben, levonás történik. A bónusznak nem célja, hogy a megfelelő szolgáltatás nyújtásáért jutalmazza a koncesszort. A bónusz egyetlen célja a közlekedésbiztonság növelése, annak szorgalmazása, hogy a koncesszor a közlekedésbiztonság növelése érdekében olyan lépéseket is megtegyen, amely a megfelelő, előírt szolgáltatási szintet meghaladja. (Amennyiben az út nem megfelelő karbantartása a balesetek számának megnövekedését vonja maga után, az mind rendelkezésre állási díjlevonásban, mind a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos díjlevonásban is megnyilvánul.)
- A Koncessziós Társaság hiányos vagy nem megfelelő teljesítéséhez kapcsolódó díjlevonás (teljesítménnyel kapcsolatos díjsökkentés): Az Autópálya üzemeltetésének biztonságával (pl. vízátfolyás meg nem szüntetése az úttesten, hó eltakarításának késedelve, 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 szerint forintban és euróban kerül kifizetésre, így a forint/euró árfolyam változásának kockázatát – a nemzetközi gyakorlatnak megfelelően – a rendelkezésre állási díj vonatkozásában az Állam viseli. Ugyanakkor az Állam nem vállalja a kockázatot olyan árfolyammozgásért, illetve olyan téves árfolyambecslésért, amely az építés során a költségek megnövekedését eredményezi, vagy a fenntartási illetve az életciklus-költségek megnövekedéséhez vezet.

Koncessziós Díj

A koncesszor az Államnak évente koncessziós díjat köteles megfizetni.

Az Állam egyéb fizetési kötelezettségei

Mentesítő Események

A koncesszor meghatározott események ("Mentesítő Események") bekövetkeztekor jogosult az építési határidők megfelelő meghosszabbítására, illetve az indokolt közvetlen költségei megtérítésére. A Mentésítő Események jogkövetkezményeiben azonban csak abban az esetben részesül a Koncesszor, ha a Mentésítő 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. Ilyen Mentésítő Esemény pl. az építéshez szükséges földterület rendelkezésre nem bocsátása, régészeti feltárásból eredő késedelem, építési munkákban az Állam ellenőrzése által okozott fennakadás, az építési dokumentáción eszközölt, az Állam által kért változtatás.

A Szerződés megszűnésének esetei

- A koncessziós időszak lejártá:

A koncesszor az Autópályát előre 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.

- 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 előre meghatározott időszakon 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 (tervei szerint) a koncesszorral a következő összeg nettó jelenértéke meghatározott részének megfizetésével számol el: a havonta fizetendő rendelkezésre állási alapidj 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.

- Az Állam szerződésszegése miatti koncesszor általi felmondás
- Az Állam önkéntes felmondása
- Elhúzódó vis maior esemény miatti felmondás

A Közvetlen Szerződés

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 a Közbeszerzési Eljárás eredményeképpen kötött koncessziós szerződés ("Koncessziós Szerződés") felhatalmazása alapján akkor lép működésbe, ha a 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.

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.

A szerződő felek: egyrészt a Magyar Állam (képviselésében a közlekedésért felelős miniszter írja alá, a Koncessziós Szerződés teljesítése során a Magyar Állam képviselésében a közlekedésért felelős miniszter jár el); másrészt a Finanszírozó Felek, valamint a koncessziós társaság.

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

A Közvetlen Szerződés működési mechanizmusa

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 automatikusan a másik szerződés szempontjából is szerződésszegésnek minősül. Különösen igaz ez a finanszírozási szerződések rendelkezéseinek megszegésére, amely a koncessziós társaság számára súlyos finanszírozási gondokhoz vezethet, amely pedig ellehetlenítheti a koncessziós társaság szerződésszerű teljesítését a koncessziós szerződés előírásainak megfelelően.

A felek kölcsönösen megállapodnak, hogy bármely felmondási esemény bekövetkezte esetén értesítést küldenek a másik félnek, megjelölve az értesítésben a szerződésszegést és annak körülményeit. (Ezt a megállapodást, – illetve az orvoslási időszak során gyakorolható további kötelezett és helyettes állításának jogát – a Koncessziós Szerződés is rögzíti.) 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).

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

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 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 fizetéseképtelensége 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.

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.

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).

A tervezett kockázatmegosztás

Az alábbi táblában (a sorszám és a „meghatározás” oszlopban) aláhúzottan szedett kategóriák kockázatallokációja az ajánlattevő szándékai szerint a tárgyalások során teljesen kötöttek. Az ajánlattevő szándékai szerint a nem megjelölt kategóriák kockázatallokációja sem módosul a tárgyalások során.

	Kockázattípusok	Meghatározás	Köz-szféra	Magán-szféra	Közösen
1	Tervezéssel összefüggő kockázatok				
1.1	Nem megfelelő tervezés	Az Állam elvárásainak nem megfelelő/hiányos átültetése a 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	<u>Kockázatot jelent, hogy a Projekt Társaság kér változtatásokat a tervekben, melyek addicionális tervezési és építési költségekhez vezethetnek.</u>		✓	
1.5	Tervezéssel és környezetvédelmi jóváhagyásokkal összefüggő késedelmek	A hatóságok kéréséből fakadó késések vagy módosítási kérelmek.		✓	
2	Építéssel és fejlesztéssel összefüggő kockázatok				
2.1	Költség túllépés	<u>Az előzetesen tervezett költségek túllépése.</u>		✓	
2.2	Határidők be nem tartása	<u>Az építési munkálatok elvégzéséhez rendelkezésre álló idő túllépése.</u>		✓	
2.3.1	Előre nem ismert talaj/helyszíni viszonyok (beleértve a régészeti kockázatokat is)	<u>Az előre nem ismert talaj/helyszíni viszonyok a költségek megnövekedéséhez és késedelmes teljesítéshez vezethetnek.</u>		✓	
2.3.2		Az előre nem ismert régészeti lelőhelyek a költségek megnövekedéséhez és késedelmes teljesítéshez vezethetnek.			✓
2.4	A munkaterület késedelmes átadása	<u>A Projekt Társaság akadályoztatva van a munkák megkezdésében a munkaterület késedelmes átadása miatt.</u>	✓		
2.5	Nem a terveknek megfelelő kivitelezés	<u>A nem a terveknek megfelelő kivitelezés további tervezési és kivitelezési költségeket eredményezhet</u>		✓	
2.6	A területet biztonsági őrzésének felelőssége	<u>A lopások és/vagy a munka-eszközökben és felszerelésekben okozott károk előre nem látható költségekhez vezethetnek.</u>		✓	
2.7	A biztonsági követelmények fenntartásának felelőssége a területen	<u>A biztonsági szabályozásoknak meg kell felelni.</u>		✓	
2.8	Harmadik személyek kártérítési igényei	<u>Az építési munkálatokból fakadó kártérítési igények (pl. zaj, károkozás)</u>		✓	

	Kockázattípusok	Meghatározás	Köz-szféra	Magán-szféra	Közösen
<u>2.9</u>	Vis Maior	<u>Nagyobb méretű katasztrófák.</u>			✓
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.		✓	
<u>2.13</u>	A Projekt Társaság vagy valamely alvállalkozó szerződészegése	<u>Szerződészegés esetén addicionális költségek, valamint késedelem merülhetnek fel, amennyiben új szerződő fél kijelölése válik szükségessé.</u>		✓	
<u>2.14</u>	Nem kielégítő projekt menedzsment	<u>Az alvállalkozók közötti nem kielégítő koordináció.</u>		✓	
<u>2.15</u>	Megbízással kapcsolatos költség- és időtúllépések	<u>Előfordulhat, hogy a Projekttel kapcsolatosan addicionális munkálatok válnak szükségessé a megbízási szakaszban. A nem megfelelő költségszámítások további költségeket eredményezhetnek és a megbízás teljesítésének csúszásához vezethetnek.</u>		✓	
2.16	Közművek által okozott késések	A közművek számára végzett előkészítő munkálatokat késleltethetik a közmű vállalatok. (pl. elektromos kábelek újrafektetése)		✓	
<u>2.17</u>	Az építési költségek inflálódása	<u>Amennyiben az építési költségek inflálódása a vártnál nagyobb, az a költségek emelkedéséhez vezet.</u>		✓	
<u>2.18</u>	Árfolyam	<u>A várttól eltérő árfolyamok a költségek megnövekedését eredményezhetik.</u>		✓	
2.19	Tiltakozó megmozdulások	Tüntető akadályozzák a munkaterület átadását vagy az építési munkák elkezdését.		✓	
<u>2.20</u>	Környezetvédelmi elvárások	<u>A munkaterület egyes részei specifikus környezetvédelmi követelményeknek lehetnek alárendelve.</u>		✓	
3	Rendelkezésre állási és üzemeltetési kockázatok				
<u>3.1</u>	Rejtett konstrukciós hibák	<u>A Projekt rejtett hibái miatt felmerülő plusz munkák költség- és/vagy időtúllépést eredményezhetnek.</u>		✓	
<u>3.2</u>	A rendelkezésre állást befolyásoló javítási és fenntartási munkálatok	<u>Egy vagy több sáv rendelkezésre állásának adott hosszúságban és időre történő megszűnését eredményező javítási vagy karbantartási munkálatok a</u>		✓	

	Kockázattípusok	Meghatározás	Köz-szféra	Magán-szféra	Közösen
		<u>díjfizetések mértékének csökkenéséhez vezetnek.</u>			
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.		✓	
<u>3.5</u>	Vis Maior	<u>Vis Maior az üzemeltetés során.</u>			✓
4	Karbantartási és életciklus kockázatok				
<u>4.1</u>	Rosszul tervezett fenntartási költségek	<u>A vártnál nagyobb ráfordítások.</u>		✓	
<u>4.2</u>	A fenntartási költségek árainak emelkedése	<u>Az árak az inflációnál nagyobb mértékben emelkednek.</u>		✓	
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.	✓		
<u>4.4</u>	Változások a nem diszkriminatív jogi és egyéb szabályozásokban, melyek hatással vannak a tőke költségre	<u>Az általános jogszabályi környezetben történő változások addicionális építési költségeket eredményezhetnek.</u>			✓
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.		✓	
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.	✓		
<u>4.8</u>	Az életciklust növelő karbantartások rosszul tervezett költségei	<u>Az életciklust növelő karbantartások költsége eltér a tervezettől.</u>		✓	
<u>4.9</u>	Dolgozói vagy harmadik fél általi követelések	<u>Az alkalmatlan menedzsment eredményeképp balesetek vagy más egészségkárosító események következhetnek be.</u>		✓	

	Kockázattípusok	Meghatározás	Köz-szféra	Magán-szféra	Közösen
4.10	Biztonsági és egészségügyi kockázatok	<u>Az egészségügyi és biztonsági szabályozásoknak meg kell felelni.</u>		✓	
4.11	Környezetvédelmi elvárások	<u>A munkaterület egyes részei specifikus környezetvédelmi követelményeknek lehetnek alárendelve.</u>		✓	
5	A változó bevételekkel összefüggő kockázatok				
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 viszonyzámmal jobb vagy rosszabb, az díjnövekedést vagy díjsökkentést eredményezhet.		✓	
6	Az út állapota a koncesszió lejártakor				
6.1	Az út állapota a Projekt lejártakor	<u>Az út állapota nem felel meg az Ajánlatkérő kezelésébe történő visszaadásakor elvárt követelményeknek.</u>		✓	
7	Egyéb kockázatok (melyek az előző kategóriák egyikébe sem sorolhatók)				
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	<u>A vártnál magasabb kamatlábak a pénzügyi költségek növekedéséhez vezetnek.</u>		✓	
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	<u>Egyéb Vis Maior esemény.</u>			✓