



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/2691.**

Benyújtás dátuma: **2023-01-21 13:49**

Parlex azonosító: **17LYSPX70001**

Címzett: **Kövér László, az Országgyűlés elnöke**

Benyújtó: **Dr. Tóth Bertalan (MSZP)**

Tisztelt Elnök Úr!

Az Alaptörvény 7. cikk (1)-(2) bekezdése, valamint az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) bekezdése alapján írásbeli választ igénylő kérdést kívánok benyújtani

Az írásbeli választ igénylő kérdés címzettje: **Lázár János, építési és közlekedési miniszter**

Az írásbeli választ igénylő kérdés címe: **"Milyen gyorsforgalmi útszakaszok épülnek meg idén, illetve 2026-ig? Miért hatékonyabb a gyorsforgalmi utak koncessziós üzemeltetése, mint az állami fenntartás?"**

Tisztelt Miniszter Úr!

A Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (MKIF) üzemelteti a magyar gyorsforgalmi úthálózat mintegy kétharmadát idén szeptember 1-je óta. A 35 évre szóló tenderen három csoport indulhatott el, melyet végül a Themis Magántőkealap, a Konzum tőkealap, az Opus Bridge Magántőkealap, az Opus New Way Magántőkealap, a Cronus Magántőkealap, a Vesta Magántőkealap és Via Magántőkealap konzorciuma nyert el, a gyakorlati teljesítést pedig a létrehozott MKIF látja el.

Szakértői becslések szerint a koncesszor 35 év alatt körülbelül 5500 milliárd forint bevétellel számolhat, a fenntartás és az új utak építése pedig 3850 milliárd forintot emészt majd fel. Nagyságrendileg 30 százalékos profittal számolhatnak a magántőkealapok, ami mai áron évi 46 milliárd forint, ismerve az inflációs pályát, ez várhatóan meredeken emelkedni fog az indexálási opciónak hála.

Nehezen érthető, hogy miért kíván az állam lemondani olyan feladatról, ami ekkora nyereséget hoz a költségvetésnek. Az anyagi szempontokra nem is nagyon tértek ki az érintett állami szervek, inkább arra hivatkoztak, hogy a „magyar állam kiugróan gyors ütemben épített új gyorsforgalmi utakat az elmúlt években, emiatt hirtelen állt be mennyiségi ugrás ezen a téren. Ugyanez a jelentős ugrás történt a forgalom terén is. Ezekre a változásokra egy magáncég sokkal rugalmasabban és gyorsabban tud reagálni, elég arra gondolni, hogy nekik nem kell hónapokig közbeszereztetniük, ha például drónokkal akarják megoldani az utak felügyeletét”.

Ha a magyar állam „kiugróan gyors ütemben” épített új autópályákat, akkor miért van szükség további „gyorsításra”, az továbbra sem látható, de különösen a közbeszerzési eljárások mellőzése

kérdéses. Szakértők szerint ugyanis a közbeszerzési kötelezettség uniós előírások miatt ezt a konstrukciót is változatlanul érinteni fogja, vagyis nem látni indokát, miért hatékonyabb a váltás, ha ugyanúgy kell közbeszerzéseket lefolytatni.

A kifejtettekre tekintettel kérem, hogy válaszoljon az alábbi kérdésekre:

- 1. Reálisnak minősíthető-e a szakértői becslések szerinti 30%-os profit? Ha igen, miért jó, hogy ez a bevétel a központi költségvetés helyett magántőkealapokhoz kerül?**
- 2. Valóban érinteni fogja-e a közbeszerzési kötelezettség a koncessziós társaságot? Ha igen, miért lenne bármivel is gyorsabb, illetve hatékonyabb a gyorsforgalmi utakat érintő közbeszerzés, mint korábban?**
- 3. Milyen gyorsforgalmi útszakaszokat kell megvalósítania a koncessziós társaságnak idén, illetve 2026-ig?**

Várom válaszát.