

**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA**

**H/14339. számú**

**országgyűlési határozati javaslat**

**az M5-ös autópálya 3. fázisának megépítéséhez szükséges  
koncessziós szerződés módosításáról**

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

**Budapest, 2005. február**

.../2005. (.... ....) OGY. határozat

**az M5-ös autópálya 3. fázisának megépítéséhez szükséges koncessziós szerződés módosításáról**

Az Országgyűlés az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 22. §-ának (1) bekezdése alapján felhatalmazást ad az M5-ös autópálya működtetésére vonatkozó, 1994. május 2-án létrejött, egyrészről a Magyar Állam képviseletében a gazdasági és közlekedési miniszter (1055 Budapest, Honvéd u. 13-15.), másrészről az AKA Alföld Koncessziós Autópálya Részvénytársaság (1023 Budapest, Lajos u. 26.; cégjegyzékszám: 01-10-042618) mint koncesszor között fennálló koncessziós szerződés módosítására a következő feltételek szerint:

a) az M5-ös autópálya 3. fázisát (Szeged észak 159,2 km – országhatár 174,5 km) a koncesszor 2006. végéig építse meg és a többi fázissal együtt üzemeltesse;

b) a koncesszornak fizetendő rendelkezésre állási alapdíj egészüljön ki a 3. fázis megépítéséhez és üzemeltetéséhez, valamint az M43-as autópálya M5-ös autópálya Szeged északi csomópont és az 5. számú főút közötti szakaszának, valamint a Balástyán létesítendő autópálya-mérnökség pótlólagos építési költségeinek fedezéséhez szükséges mértékben. A 3. fázis átadását követően a rendelkezésre állási alapdíj maximum az alábbi tényezők összege lehet:

ba) **Változó** (a magyarországi infláció éves mértékének függvényében változó, teljes összege indexált), **forint**alapon számított rész, **összege 6,9 milliárd Ft/év**,

bb) **Fix** (nem indexált, az eurózóna-beli és a magyar inflációtól egyaránt független), **euró**alapon számított rész, **összege: 85 millió euró/év**,

bc) **Változó** (az eurózóna-beli infláció éves mértékének függvényében változó, teljes összege indexált), **euró**alapon számított rész, **összege: 0,15 millió euró/év**.

## INDOKOLÁS

### **1. Az M5-ös autópálya építésére és üzemeltetésére vonatkozó koncessziós szerződés 2004. szeptember 21-i módosítása**

Az Országgyűlés a 90/2004. (IX. 23.) számú, 2004. szeptember 20-án elfogadott OGY határozatában felhatalmazását adta az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 22. §-a alapján az M5-ös autópályának a matricás rendszerbe történő bekapcsolásához, valamint továbbépítéséhez szükséges koncessziós szerződésmódosításhoz.

Az Országgyűlés jóváhagyását követően az állam nevében a gazdasági és közlekedési miniszter aláírta az AKA Alföldi Koncessziós Autópálya Rt.-vel az M5-ös autópálya rendelkezésre állási díjas rendszerben történő működtetésére vonatkozó koncessziós szerződés módosításokkal egységes szerkezetű szövegét. A szerződés pénzügyi zárása 2004. szeptember 21-én megtörtént.

A szerződés az Országgyűlés jóváhagyásának megfelelően hosszú távon rendezi az állam és a koncesszor viszonyát. Az Országgyűlés döntésének megfelelően a szerződés az előzetes tervezethez képest kiegészült a balástyai csomópont megépítésével, valamint egyes hidak áttervezésével.

Az állam által a koncesszornak fizetendő rendelkezésre állási alapidíj az OGY határozatban meghatározott maximális összegekhez képest az alábbiak szerint alakult a 2004. szeptember 21-én aláírt szerződésben a koncesszossal folytatott tárgyalások, a pénzügyi modell auditálása és a 2. fázis építésének befejezését követő időszakra a kamatváltozás kockázatának állam által történt átvállalása eredményeként (magában foglalva az Országgyűlés által elfogadott módosító tényezőket):

A rendelkezésre állási alapidíj összege euróban számítva, 2004-es áron 92,5 millió euró/év [az OGY határozatban meghatározott 105,95 millió euró/év felső határ helyett] (250 Ft/EUR árfolyammal számolva) a 2. fázis építésének befejezését követően, a kamatváltozás kockázatának állam által történő vállalása mellett.

A 2. fázis építésének időtartama alatt a rendelkezésre állási alapidíj 72,1 millió euró ami a rendelkezésre álló út hosszával arányos, és a koncesszor által viselt kamatváltozás kockázatának fedezetét is magában foglalja.

A szerződés aláírását követően megszűnt az Állami Autópálya Kezelő Rt. (ÁAK Rt.) részvény-vásárlási kötelezettsége. A Magyar Fejlesztési Bank felszabadult az általa kibocsátott, az AKA Rt.-ben történő tulajdonszerzést biztosító 189 millió euró összegű bankgarancia alól. Megszűnt az MFB Rt. által adott 205 millió euró hitelre vonatkozó bankgarancia is, továbbá a szintén az MFB Rt. által fenntartott 100 millió euró összegű áthidaló építési hitel.

Az ÁAK Rt. visszakapott az eredetileg az AKA Rt. részvényeiért kifizetett összegből 50 millió eurót, amelyet az MFB Rt. által kibocsátott bankgarancia mellett felvett banki hitel törlesztésére fordított.

A refinanszírozás lebonyolítására egy új társaság alakult, amelynek tulajdonosi szerkezete megegyezik az AKA Rt. tulajdonosi szerkezetével. Ez az új társaság vette fel a hiteleket, vásárolta meg az AKA Rt. részvényeit, és a két társaság az építés befejezését követően egyesül.

## **2. Az autópálya 3. fázisának (Szeged észak 159,2 km – országhatár 174,5 km) megépítése és üzemeltetése**

Az M5-ös autópálya továbbépítésével kapcsolatos feladatokról szóló 1124/2004. (XI. 17.) Korm. határozatában a Kormány döntött a 3. fázis 2006-ig történő megépítésének előkészítéséről. A 3. fázis az 1994-ben megkötött koncessziós szerződés értelmében a koncesszió részét képezi.

Az épülő 2. fázis a Szeged-észak csomópontban végződik, és a közút-hálózattal a 430-as út M5 Szeged északi csomópont és 5-ös út közötti 3 kilométeres szakasza köti össze. Az M5-ös autópálya így nyugati irányból az 55-ös főúton Mórahalom felől, illetőleg az országhatár irányából az 5-ös főúton Röske felől csak Szegeden keresztül közelíthető meg.

A Duna-Körös-Maros-Tisza eurorégióban tervezett gazdasági, társadalmi kapcsolatokat lehetővé tevő közlekedési hálózat (M5 és M43 autópályák), a hiányzó határátkelők kiépítésének meggyorsítása az egész magyarságnak kiemelt érdeke, Szeged nemzetközi logisztikai központtá válásához pedig elengedhetetlen feltétel. A határmenti térségben való fejlesztést különösen indokolja a növekvő tranzitforgalom, a természet- és környezetvédelem és a térségi kapcsolatrendszer fejlesztésének igénye.

A Szerbia-Montenegró földrajzi helyzetéből következően a Balkán fő tranzitországa, az egyik legfontosabb összekötő út Közép-Európával a magyar államhatár - Szabadka - Újvidék - Belgrád autóút, melynek autópályává történő átalakításának munkálatai megkezdődtek és előreláthatóan 2008-ra befejeződnek. A zavartalan növekvő forgalom biztosítása érdekében célszerű a csatlakozó M5-ös autópálya országhatárig tartó szakaszának mielőbbi megépítése.

A 2. fázis építéséhez mobilizált gépek, az azon dolgozó szakemberek – lényegében a 2. fázis megvalósításával egy időben, ahhoz kapcsolódóan – a 3. fázist is el tudják készíteni, így az építési ár a mobilizációs költségekkel csökkentett.

A 2005-ben elkezdődő megvalósítás legfontosabb előnye, hogy annak finanszírozása a most aláírt hitelkeret bővítésével – jelentős tranzakciós költségekkel járó refinanszírozás nélkül – megvalósítható. Az esetleges refinanszírozáshoz kapcsolódó tranzakciós költségek (folyósítási jutalék, jogi és más tanácsadók díja) nagysága 20-25 millió euró összegre becsülhető. A 3. fázis építésével kapcsolatban lebonyolítandó esetleges későbbi refinanszírozás továbbra is a jelenlegi – építést is magában foglaló – kockázati struktúra árazását fogja tükrözni, így a

refinanszírozásból várhatóan nem származik refinanszírozási nyereség – amely a tranzakciós költségeket ellensúlyozni tudná.

A projektet az építési tevékenység befejezését követően lesz érdemes refinanszírozni, amikor az építésnél sokkal kisebb kockázatot jelentő üzemeltetési szakaszba lépve lényegesen olcsóbb finanszírozást lehet biztosítani (pl. kötvénykibocsátással). A finanszírozás költsége közvetlenül megjelenik az állam által fizetendő rendelkezésre állási díjban. Így kétszeres refinanszírozás esetén az állam 40-50 millió eurót fizetne ki, amely jelentős mértékben felemésztené a refinanszírozással elérhető „nyereséget”.

A 15 km hosszú szakaszra vonatkozó építési engedély 2006-ig érvényes, a szakaszra van érvényes környezetvédelmi engedély, kiviteli terv, a területszerzések megtörténtek, az előzetes régészeti munkák és a lőszermentesítés befejeződött.

### **3. Az M43-as autópálya Szeged északi elkerülő 3,5 km-es szakasza**

Az autópálya törvény meghozatalával az országgyűlés döntött az M5-ös autópálya második fázisának 2005. végéig történő megépítéséről. Az autópálya megépítésével egy időben szükséges az is, hogy biztosított legyen az autópálya összeköttetése az országos közúthálózattal. Az M5-ös esetében a közúthálózathoz való kapcsolódás érdekében új összekötő út (430-as) megépítése vált szükségessé, amely az M5-ös és az 5. számú főutat köti össze és 3,5 km hosszú. A 430-as út megépítése teremti meg a kapcsolatot az M5-ös autópálya és a Románia felé haladó, a helsinki IV. számú közlekedési folyosó részét képező, tervezett M43-as autópálya között, amelynek megépítésére a Magyar Állam számos ígéretet tett.

Az M5-ös 2. fázisának terveiben a 2x1 sávoként tervezett 430-as út az 5-ös főúthoz egy körforgalommal csatlakozna, abban az esetben ha az eredeti elképzelések szerint épül meg. Ennek a szakasznak a megvalósítása nem szerepel önállóan nevesítve az autópálya törvényben (azt beleértették az M5-ös 2. fázisába, így nem specifikálták autóútként vagy autópályaként való megépítését). Szerepel viszont az, hogy az M43-as autópálya 3. km-től Makóig tartó szakaszának 2007-ig kell megépülnie. A tervek szerint az M43-as (3. km – Maroslele) autópályaként megépülő szakasza 2 körforgalommal csatlakozik az 5-ös úthoz, így a 2 év eltéréssel megvalósítandó két szakasz terve más-más megoldást tartalmaz az összekapcsolódásra. A megfelelő csatlakozás biztosítása, továbbá a 2005-ös megvalósítást követően 2007-ig 2x2 sávossá történő bővítés miatt felmerülő bontási, átépítési munkák elkerülése érdekében a 2x1 sávos 430-as utat célszerű eleve 2x2 sávos formában megvalósítani.

Az M5-ös autópálya 2. fázisára vonatkozó építési engedély jelenleg az M5-ös autópályán kívül tartalmazza a 430-as jelű, 2x1 sávos autóút megépítésére vonatkozó engedélyt is. A koncesszor által megállapított 356 millió euró összegű építési ár így tartalmazza ennek a szakasznak a költségét is. A koncesszossal folytatott tárgyalások eredményeként a 2x1 sávos út helyett a 2x2 sávos változat megvalósításáért a koncesszornak további 25 millió euró összegű építési árat kell kifizetnie az építési vállalkozás részére.

A szóban forgó szakasz műszaki tartalma igen összetett. Tekintettel arra, hogy az M5-ös autópálya országhatárig vezető majdani 3. fázisa Szegedtől nyugatra fog vezetni, az M43-as szakaszt a majdani M5-ös szakasz felett kell elvezetni. Az áthidalás érdekében a szokásosnál magasabb töltést kell építeni (az M5-ös autópályán az átlagos töltés magasság 2 méter, az M43-ason az áthidalás miatt mintegy 6 méter magas töltés építése indokolt a műszaki előírások alapján). További töltés építése szükséges a szakasz másik végénél az 50 úttal való szintbeli kereszteződés áthidalása érdekében. A szakaszon egyébként Szeged és más települések miatt a szokásosnál sokkal nagyobb mennyiségű közmű és nagyfeszültségű villanyvezeték áthelyezésre van szükség, bonyolultabb a vízvezetési rendszer, továbbá át kell hidalni az Algyői és a Maty-Fehértói Főcsatornát, az 5428. jelű utat valamint a Szeged-Cegléd vasútvonalat. Az autópályától északra fekvő települések közlekedése érdekében az autópálya mellett egy kiegészítő út megépítése szükséges, illetve az 5428. jelű út részbeni korrekciója. A fentiek alapján a szóban forgó szakasz műszaki tartalma az M5-ös többi szakaszának mintegy 1,8-szorosát teszi ki.

A független szakértő által készített forgalmi tanulmány szerint az M43 azon szakaszain, ahol az átlagos napi forgalom (ÁNF) E/nap érték 9000-nél nagyobb, 2X2 sáv ajánlott; ÁNF 14 000 E/nap érték felett pedig szükséges. Tekintettel arra, hogy az M43 M5-Maroslele szakaszán várható forgalom az eltűrhető forgalom nagyság ÁNF 14 000 E/nap szintjét már 2007-ben meghaladja, forgalmi szempontból a teljes szakasz együtemű 2X2 sávú autópálya szintű kiépítése szükséges legkésőbb 2007-re.

A 2x1 sávú megvalósítás helyett a 2x2 sávú megépítés megoldja azt a problémát is, hogy a 2. fázis terveiben lévő Szeged északi csomópont vonalvezetése nem egyezik meg a 3. fázis terveiben lévő csomóponttal, mert az M43-as terveiben a csomópont már a 3. fázis tervével megegyezően szerepel.

#### **4. Balástyai autópálya-mérnökség**

Az M5-ös autópálya 2. fázisának építésével kapcsolatban szükségessé vált a korábbi tervek szerinti üzemmérnökség Szeged északi csomóponttól Balástyára történő áthelyezése. A 2. fázis terveiben nem számoltak a 3. fázis építésével illetve a 430-as út autópályává szélesíthetőségével, így a 3. fázis megvalósítását követően az üzemmérnökség eléréséhez újabb utakat és hidakat kellett volna építeni, illetve az üzemmérnökség az M43-as felől csak Szegeden keresztül lett volna elérhető. A balástyai csomóponttal kapcsolatos országgyűlési döntést követően az üzemeltetési, fenntartási és gazdaságossági szempontokat figyelembe véve célszerű volt az üzemmérnökség áthelyezése.

Az áthelyezésnek a független mérnök és a Nemzeti Autópálya Rt. által igazolt többletköltsége 2 290 000 euró, amely a szükséges többletközmű-építésekből, az eredeti geometriától való eltérésekből valamint a talajviszonyokból adódik.

Amennyiben az üzemmérnökség nem kerül áthelyezésre, az autópálya 3. fázisának továbbépítése illetve a 430-as út megépítése miatt 3 084 000 euró többletköltséget kellene megfizetni, ez a mérnökség elhelyezkedéséből adódó, a Közlekedési

Felügyelet által a 3. fázis engedélyezésekor kért több csatlakozó út megépítése miatt merülne fel.

## 5. A rendelkezésre állási alapidíj összegének változása

A 3. fázis létesítése és üzemeltetése, valamint az M43-as és a balástyai üzememérsnökség építési pótköltségeit is figyelembe véve a rendelkezésre állási alapidíj éves összege maximum az alábbi résztényezők összege a 3. fázis átadását követően:

- a) **Változó** (a magyarországi infláció éves mértékének függvényében változó, teljes összege indexált), **forint**alapon számított rész, **összege 6,9 milliárd Ft/év**,
- b) **Fix** (nem indexált, az eurózóna-beli és a magyar inflációtól egyaránt független), **euró**alapon számított rész, **összege: 85 millió euró/év**,
- c) **Változó** (az eurózóna-beli infláció éves mértékének függvényében változó, teljes összege indexált), **euró**alapon számított rész, **összege: 0,15 millió euró/év**.

Tekintettel arra, hogy a 90/2004. (IX. 23.) OGY határozatban meghatározott rendelkezésre állási díjak összege változik, a szerződés módosításához szükség van az Országgyűlés jóváhagyására.

Az alábbi táblázat a rendelkezésre állási díjak változását mutatja az egyes szakaszok átadását követően:

Üzemelő autópálya szakasz	Változó Ft (mrd Ft)	Fix EUR (m EUR)	Változó EUR (m EUR)
1. fázis (17,4 km – Kiskunfélegyháza)		72,10	
1.+2. fázis (Kiskunfélegyháza – Szeged)	6,2	67,23	0,1
1.+2.+3. fázis (Szeged – országhatár)	6,9	85,00	0,15

A 2. fázist jóváhagyó OGY határozat alapján megkötött koncessziós szerződés-módosítás alapján a Magyar Állam kötelezettségvállalásának nettó jelenértéke 208 milliárd forint volt. A 3. fázist, valamint az M43-as és a balástyai üzememérsnökség létesítési költségeit magában foglaló rendelkezésre állási alapidíjak figyelembe vételével az állam kötelezettségvállalása 246 milliárd forintra nő. Így a 160 km autópálya létesítése és 27 évig tartó üzemeltetése 1,5 milliárd Ft összegbe kerül kilométerenként.