



## Innovációs és Technológiai Minisztérium

**Dr. Mosóczi László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár úr részére**

**Budapest**  
Fő u. 44-50.  
1011

**Tisztelt Dr. Mosóczi László Államtitkár Úr!**

**A Magyar Autóklub a sajtóból értesült arról, hogy a magyar kormány koncesszióba adja a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztését, karbantartását és üzemeltetését.**

A hírt 2021. 06. 14. napján bizonyossá tette a Kormányzati Tájékoztatási Központ híradása, miszerint

*„Ma meghirdetésre kerül a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére és felújítására, valamint üzemeltetésére és fenntartására vonatkozó koncessziós közbeszerzési eljárás.”*

Nem ismerjük a döntés konkrét előzményeit, de aggodalomra ad okot, hogy az egyszer már megbukott koncessziós autópálya üzemeltetés ismét napirendre került.

Ha csak vázlatosan tekintjük át, hogy mi is az a koncesszió, szembesülnünk kell azzal, hogy bizonyos, hogy ez egy költségesebb és drágább üzemeltetési forma, mint a jelenlegi.

A 35 évre megkötni tervezett koncessziós szerződés számos kockázatot hordoz. Ilyenek az előre látható, a bizonytalan vagy az előre nem látható, a kereslet-kínálattal kapcsolatos, továbbá a felek által nem befolyásolható körülmények. Ehhez adódik még a szerződéskötéssel járó általános kockázati kör, a vis maior, a szerződés nem vagy nem megfelelő teljesítéséből adódó kockázat és az esetleges nem megfelelő és befolyásolható irányítás kockázata. **Bizonyos, hogy ezeket a tényezőket a koncesszor, mint üzleti vállalkozás beárazza, ami következképpen és szükségszerűen a költségek - és így az autópályadíjak - emelkedéséhez vezet.**

További probléma, hogy a koncesszor számára a prioritást nyilvánvalóan az üzleti haszon jelenti és így a nemzeti, közösségi értékek, érdekek háttérbe szorulnak.

A KTK közleménye külön elgondolkodtató, miszerint a kapcsolódó jövőbeni (?) állami útdíjbevétel fedezi az új koncessziós modell keretében felmerülő fejlesztési, fenntartási és üzemeltetési díjakat. E szerint a döntéshozó is számol a számottevő díjemelkedéssel, mert a piaci alapon bővülő és fenntartott úthálózat EU- s támogatás hiányában bizonyos, hogy nagyobb beruházási ráfordítást igényel.

**Kapcsolódó kérdésünk, hogy miként érinti ez a döntés az M0 nyugati szektorának tervezett megépítését, ami ez idáig is indokolatlanul szorult háttérbe. A Főváros környűrű nélkül olyan átutazó forgalomnak van kitéve, ami gyakorlatilag már kezelhetetlen.**

**Az úthasználati díj Magyarországon -, a használható útszakaszok arányát figyelembe véve - jelenleg már európai összehasonlításban is aránytalanul magas, nem terhelhető tovább a koncesszor kockázatának és nyereségérdekeltségének a költségével. Ráadásul a koncessziót feltehetően ellenérték fejében kapja, így ennek a hatása is megjelenik majd a díj emelkedésben.**

**Az autópálya használat díja, a szállítási költség részeként minden termékben megjelenik, így a koncepcióból következő drágulás általános inflációs hatással jár.**

**Tisztelettel kérjük, a döntést vizsgálják felül, mérlegeljék a körülményeket és a várható hatások bemutatása mellett kezdeményezzenek társadalmi vitát a nemzeti vagyon jelentős hányadát érintő, 35 évre szóló döntés meghozatala előtt.**

**Kérjük továbbá tájékoztatásukat a tervezett folyamatról és arról, milyen hatásokkal terveznek az intézkedés következményeként.**

Budapest. 2021. június 18.

  
Dr. Hatala József

Elnök



  
Milovukovics Györgyi

Főtitkár