

A Transparency International Magyarország Alapítvány által előterjesztett adatigénylés szövege:

„A Transparency International Magyarország Alapítvány arra kéri a Tisztelt Nemzeti Koncessziós Irodát, hogy elektronikusan kereshető formában szíveskedjék megküldeni a Transparency International Magyarország Alapítványnak az autópálya-üzemeltetési szolgáltatások tárgyában 2021/S 113-298194 számon szolgáltatásmegrendelésre kiírt koncessziós hirdetmény (hivatkozási szám: EKR000645412021) vonatkozásában a közbeszerzésekről szóló 2015. évi CXLI. törvény 133. § (2) bekezdésében előírtaknak megfelelően elkészített számításokat, továbbá minden egyéb olyan adatot, amely alátámasztja, hogy ezen meghirdetett koncesszió esetében a szerződés időtartama nem haladja meg azt az időtartamot, amely alatt - ésszerű feltételezések alapján - a koncessziós jogosult számára megtérülnek az építési beruházás vagy a szolgáltatás megvalósítása érdekében, illetve a szerződés teljesítéséhez kapcsolódóan annak időtartama során eszközölt befektetései és a befektetett tőke ésszerű hozamot tud termelni.

A jelen adatigénylés az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. törvény 26. § (1) bekezdésén, a 28. § (1) bekezdésén és a 29. § (1) bekezdésén alapul, ezért a Transparency International Magyarország Alapítvány a jelen közérdekű adatokra vonatkozó megkeresés 15 napon belül történő teljesítését kéri. A Transparency International Magyarország Alapítvány az adatoknak a miklos.ligeti@transparency.hu elektronikus levélcímre történő szíves megküldését kéri.”

A Nemzeti Koncessziós Iroda a Kúria Pfv.IV.20.577/2022/5. számú ítélete és az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. törvény rendelkezései alapján az igényében foglalt adatokat az alábbiak szerint teljesíti.

1) Koncesszió időtartama a Koncessziós Irányelv szerint

A koncessziós szerződésekről szóló Európai Parlamenti és a Tanácsi 2014/23/EU irányelv (2014. február 26.) (a továbbiakban „Koncessziós Irányelv”) szerint a piaci verseny tényleges biztosítása és a verseny korlátozásának elkerülése érdekében a koncesszió időtartamát korlátozni kell.

Az öt évnél hosszabb időtartamú koncesszió azonban indokolt lehet olyan esetben, amikor az ezen hosszabb időtartam elengedhetetlen ahhoz, hogy a koncessziós jogosult számára lehetővé váljon egyrészt a koncesszió teljesítéséhez tervezett befektetéseinek a megtérülése, másrészt az, hogy a befektetett tőke hozamot termeljen.

A Koncessziós Irányelv (52) preambulumbekzdése szerint az öt évnél hosszabb idejű koncessziók esetében az időtartamot olyan hosszúságú időszakra kell korlátozni, amely alatt – ésszerű feltételezések alapján – a koncessziós jogosult számára:

- megtérülnek a koncesszió teljesítése érdekében eszközölt befektetései, és
- a befektetett tőke rendes működési körülmények között hozamot tud termelni.

figyelembe véve azokat a konkrét szerződéses célkitűzéseket is, amelyeket a koncessziós jogosult azért vállalt, hogy a felhasználók számára bizonyos követelményeket teljesíteni tudjon.

A Koncessziós Irányelv (52) preambulumbekzdésével összhangban a koncessziós jogosult részéről felhasználók számára vállalt követelmények körébe eshet például meghatározott magas minőség, beruházási komplexitás teljesítése.

A Koncessziós Irányelvvel összhangban a befektetett tőke tekintetében figyelembeveendő, hogy a koncesszió maximális időtartama nem haladhatja meg azt az időtartamot, amely alatt a befektetett tőke ésszerű hozamot tud termelni. A számításkor figyelembe veendő befektetésekre a kezdeti befektetések és a koncesszió időtartama során tett további befektetések is beletartoznak.

2) Koncesszió időtartama a Kbt. szerint

A Koncessziós Irányelvvel összhangban a Kbt. is rögzíti, hogy építési vagy szolgáltatási koncesszió csak határozott időtartamra köthető.

Ha az építési vagy szolgáltatási koncesszió időtartama az öt évet meghaladja, az ajánlatkérőnek számításokkal kell alátámasztania, hogy a szerződés időtartama nem haladja meg azt az időtartamot, amely alatt – ésszerű feltételezések alapján –

- a koncessziós jogosult számára megtérülnek az építési beruházás vagy a szolgáltatás megvalósítása érdekében, illetve a szerződés teljesítéséhez kapcsolódóan annak időtartama során eszközölt befektetései és
- a befektetett tőke ésszerű hozamot tud termelni.

A fentiek alapján tehát a koncesszió időtartama nem haladhatja meg a megtérülési periódust valamint az ésszerű hozam megtermeléséhez szükséges időtartam hosszát.

A Kbt. szerint a koncesszió fogalmi eleme a hasznosításhoz kapcsolódó működési kockázat koncessziós jogosult általi viselése. Akkor tekinthető úgy, hogy a koncessziós jogosult viseli a működési kockázatot, ha bizonytalan, hogy megtérülnek a koncesszió tárgyát képező építmény vagy szolgáltatás létrehozása és üzemeltetése során eszközölt beruházásai, illetve felmerült költségei. A Kbt. szerint működési kockázat vagylagosan: keresleti kockázatból, kínálati kockázatból vagy e két kockázat együtteséből adódhat. Továbbá a működési kockázat fennállásának megítéléséhez csak a koncessziós jogosult által nem befolyásolható tényezőkből eredő kockázatok vehetőek figyelembe.

A működési kockázat felmérése céljából következetes és egységes módon figyelembe kell venni

- a koncessziós jogosult által eszközölt minden beruházást és
- valamennyi felmerült költséget és bevételt.

Amikor tehát az NKOI számításokat végeztetett annak alátámasztása céljából, hogy a koncessziós jogosult viselje a működési kockázatot, akkor egy olyan szerződéses időtartamot kellett alapul venni, amely a várható bevételek mellett biztosítja a koncessziós jogosult költségeinek észszerű hozammal való megtérülését, amely megtérülés ugyanakkor a koncessziós jogosult által átvállalt kockázatok miatt nem lehet garantált.

A koncessziós jogosult által vállalt kockázat tehát alapvetően összefüggésben van a koncesszió időtartamával. Továbbá a fenti számításoknál egy olyan műszaki-szakmai szolgáltatás tartalmat kellett alapul venni, amely arányaiban nagyobb kezdeti befektetési, beruházási kötelezettséget vár el a koncessziós jogosulttól. A nagyobb kezdeti befektetés, beruházási volumen miatt a felmerülő megtérülési kockázat észszerű mértékének elérését segítheti a hosszabb időtartam.

3) Koncesszió időtartama a Nvtv. szerint

A nemzeti vagyronról szóló 2011. évi CXCVI. törvény (a továbbiakban: Nvtv.) értelmében az állam a kizárólagos gazdasági tevékenysége gyakorlásának időleges jogát, kizárólag koncesszió útján, külön törvényben szabályozott módon engedheti át.

Az Nvtv. speciális, tételes szabályokat is meghatároz az egyes koncesszió típusok maximális időtartama tekintetében.

A Kbt. szerinti koncessziós szerződés határozott időtartamra köthető. A Nvtv. szerint a koncesszió leghosszabb ideje harmincöt év. A közbeszerzésekről szóló törvény szerinti építési, illetve szolgáltatási koncesszió a nemzeti vagyon tekintetében határozott időre, legfeljebb harmincöt évre adható.

4) A megtérülést befolyásoló tényezők

A koncessziós jogosult bevételei az árindexek és euró/forint árfolyam függvényében eltérő mértékben követhetik le a költségek valós alakulását (a bevételek tényleges szintjének alakulása direkt módon nem függ a költségek szintjétől), ezáltal a projekt megtérülési kockázata a koncessziós jogosultra van telepítve.

A koncessziós jogosult, mint üzemeltető és kivitelező valós megtérülését összefoglalóan az alábbi bizonytalanságok jelentősen befolyásolhatják:

- az árindexkosár és az euró/forint árfolyam alakulásától függően a ténylegesen kapott RÁD és RÁASZD összege az előrejelzéstől eltérő lehet, valamint nem feltétlenül követi le a valós költségek alakulását;
- a beruházási, üzemeltetési és nagykarbantartási költségek jelentősen eltérhetnek a feltételezett költség szintektől;
- az egyes útszakaszok iránti kereslet eltérhet az előzetes várakozásoktól, ami jelentősen növelheti az utak amortizációját, így a szükséges fenntartási és nagykarbantartási költségeket;
- az igénybe vehető külső finanszírozás mértéke és díja a feltételezett szintektől jelentősen eltérhet; illetve
- abban az esetben, ha a koncessziós jogosult nem tudja az elvárt szolgáltatási szintnek megfelelő minőségben nyújtani a szolgáltatást a RÁD és RÁASZD egy részétől, vagy rendelkezésre nem állás esetén akár az adott periódusban a díj egészétől eleshet;
- a 35 év során az állam megváltoztathat az általános üzleti környezetre ható (azaz nem ágazati szintű) jogszabályokat, amelyek akár hátrányosan is érinthetik a koncessziós jogosultat, és csökkenthetik a projekt megtérülését (pl.: munkavállalók után fizetendő járulék mértéke, társasági adókulcs növelése stb.).

A fentiek alapján a koncessziós jogosult a szerződés teljesítéséhez kapcsolódóan működési és megtérülési kockázatot visel, ezért a szerződés teljesítése kapcsán felmerült költségeinek és beruházásainak bizonytalan a megtérülése.

A koncessziós jogosultnak fizetendő díj összegét a rendelkezésre állás alapján, arányosan kell meghatározni oly módon, hogy amennyiben az út teljes egészében nem áll rendelkezésre, úgy díj nem fizethető.

A rendelkezésre állás mérésére vonatkozó módszertan a nemzetközi gyakorlatnak megfelelően tekintettel van arra, hogy az adott útszakasz esetében mekkora a lezárt keresztmetszet, mekkora az érintett szakasz hossza, milyen időtávon nem volt elérhető, mekkora a sebességkorlátozás, valamint, hogy a lezárás érintett-e csúcsidőszakot vagy sem. Az útszakasz rendelkezésre nem állónak minősül az alábbi esetekben:

- a közlekedés nem biztosított legalább 60 km/óra sebességgel, vagy
- hó miatt nem járható, vagy
- nem teljesíti az előírt minimális útburkolati követelményeket, vagy
- sebességkorlátozás van érvényben (sebességkorlátozással arányos rendelkezésre nem állás).

A rendelkezésre nem állás mellett a szolgáltatási szintek nem teljesítése esetén csökkenhetnek a havi RÁD és RAASZD összegek.

5) Koncessziós időtartam nemzetközi vizsgálata

Az NKOI vizsgálta az európai és nemzetközi autópálya koncessziós szerződések átlagos időtartamát a nemzetközi gyakorlatban – többek között – az alábbi 1. mellékletben is említett projektek vizsgálata mentén.

Az 1. melléklet szerinti táblázat alapján látható, hogy a több mint 200 elemű nemzetközi autópálya koncessziós projekt minta alapján **a szerződések többségének hossza jellemzően a 26-35 éves sávban található**, így a koncesszió 35 éves időtartama – tekintettel a nemzetközi összehasonlításban is megjelenő és jellemző hosszú beruházási periódusra, illetve az új autópálya koncessziós modell összetettségére – a nemzetközi gyakorlattal teljes mértékben összhangban áll.

Projekt háttere és tartalma

Kormányzati célok

A Magyar Állam stratégiai célja egy magas színvonalú, fenntartható közúthálózat üzemeltetése és fejlesztése a gazdaság fejlődésének és a társadalom mobilizációjának elősegítése érdekében. Ezen stratégia a következő célokat jelöli ki:

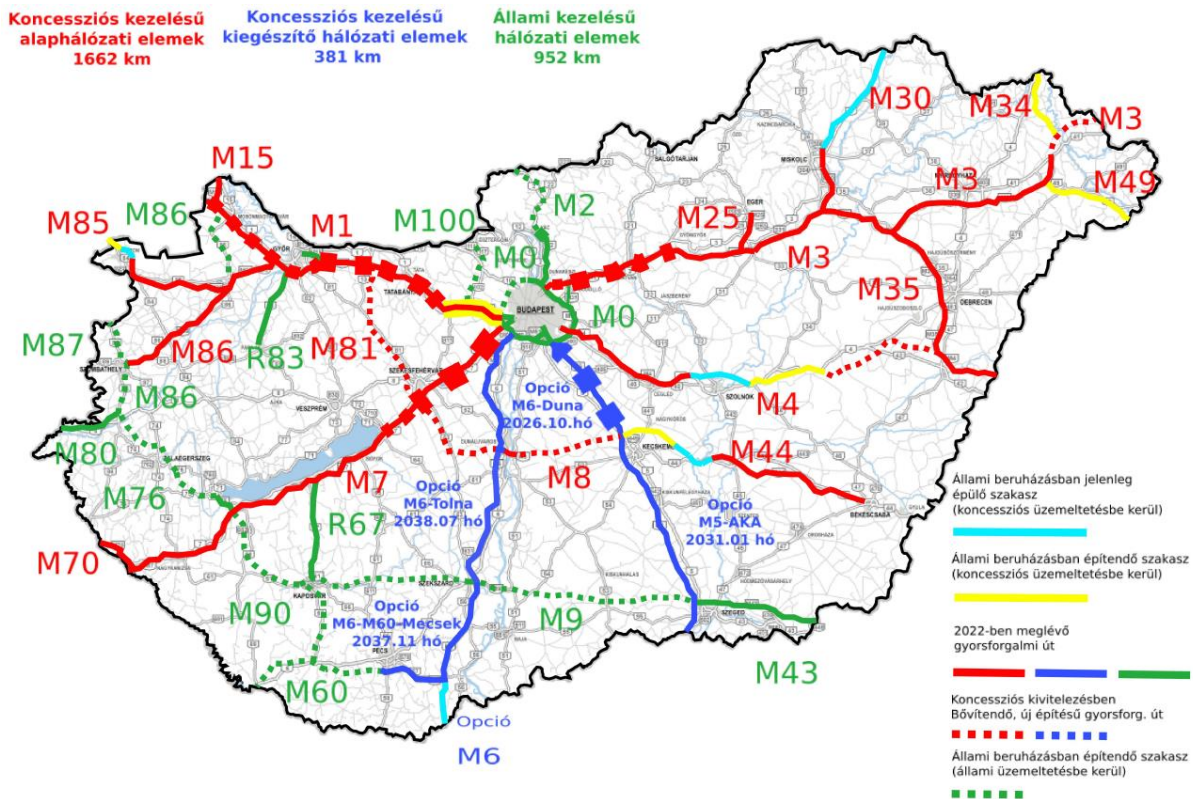
- A **gyorsforgalmi utak országhatárokig történő meghosszabbítása**, a nyugat-kelet és nyugat-dél irányú korridorok teljes mértékű kiépítése, átengedő kapacitásuk növelése. Az **úthálózat nyugat-európai szinten történő üzemeltetése**, erősítve és biztosítva Magyarország tranzit szerepét.
- A **gyorsforgalmi utak 30 percen belüli elérhetősége** a lakosság túlnyomó részének biztosított legyen, ezzel javítva a társadalom mobilizációját és az elérhetőséget a gazdasági centrumok irányába.
- A megyeszékhelyeket és megyei jogú városokat magas minőségi szinten üzemeltetett gyorsforgalmi úthálózat kapcsolja össze.
- A **rövidebb menetidővel és biztonságosabb közlekedéssel** jelentős társadalmi hasznok generálása a magyar társadalom számára.

Gyorsforgalmi út fejlesztések költségvetési terhének szétterítése

A 2020-szal záruló Európai Unió fejlesztési ciklust követően az Európai Unió a főbb prioritásait a városi, elővárosi közlekedés fejlesztésére, továbbá elsősorban a kötöttpályás hálózatok előnyben részesítésére helyezi, így a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére felhasználható források limitáltak a következő fejlesztési ciklusban. Európai Unió forrás várhatóan nem biztosítható olyan útszakaszok fejlesztéséhez, amelyek önmagukban nem megtérülő beruházások. A szükséges fejlesztések olyan bővítéseket és útépitéseket igényelnek, amelyek esetén a fejlesztés nyomán jelentkező addicionális útdíj bevételek nem biztosítják a megtérülést, így uniós forrás várhatóan nem igényelhető. Emellett a hálózatüzemeltetés mindig is tagállami finanszírozási hatáskörbe esett, mely egyben behatárolja az üzemeltetésre költhető pénzügyi forrásokat.

Mivel az úthálózat bővítésére egyre kevesebb a felhasználható uniós forrás, úgy **további fejlesztések csak a költségvetés és az államadósság egyre nagyobb terhelésével valósíthatóak meg**. Ebben az esetben felmerül az a kérdés, hogy a magyar költségvetésből, azaz saját forrásból finanszírozhatók-e a következő 10 év autópálya-fejlesztései. 2020-ban a GDP arányos költségvetési hiány 8,1%, a GDP arányos államadósság pedig 81,5% volt, az idei évben 7,5% költségvetési hiány és 80% körüli államadósság ráta várható. Ez évben **kormányzati szándék az államadósság ráta újra csökkenő pályára állítása**, ami **nem teszi lehetővé, hogy saját forrásból nagymértékű autópálya fejlesztés valósuljon meg** rövidtávon.

A fentiek figyelembevételével **a magánszektor bevonásával folytatható, illetve tartható fenn a korábbi években megkezdett autópálya építési program**. A **koncessziós modell segítségével** úgy valósíthatók meg a tervezett fejlesztések, hogy azok rövidtávú költségvetési hatása lényegesen kisebb, hiszen **a költségvetési terhek hosszú távon**, a koncessziós időszak alatt az **évek között szétosztva realizálódnak**.



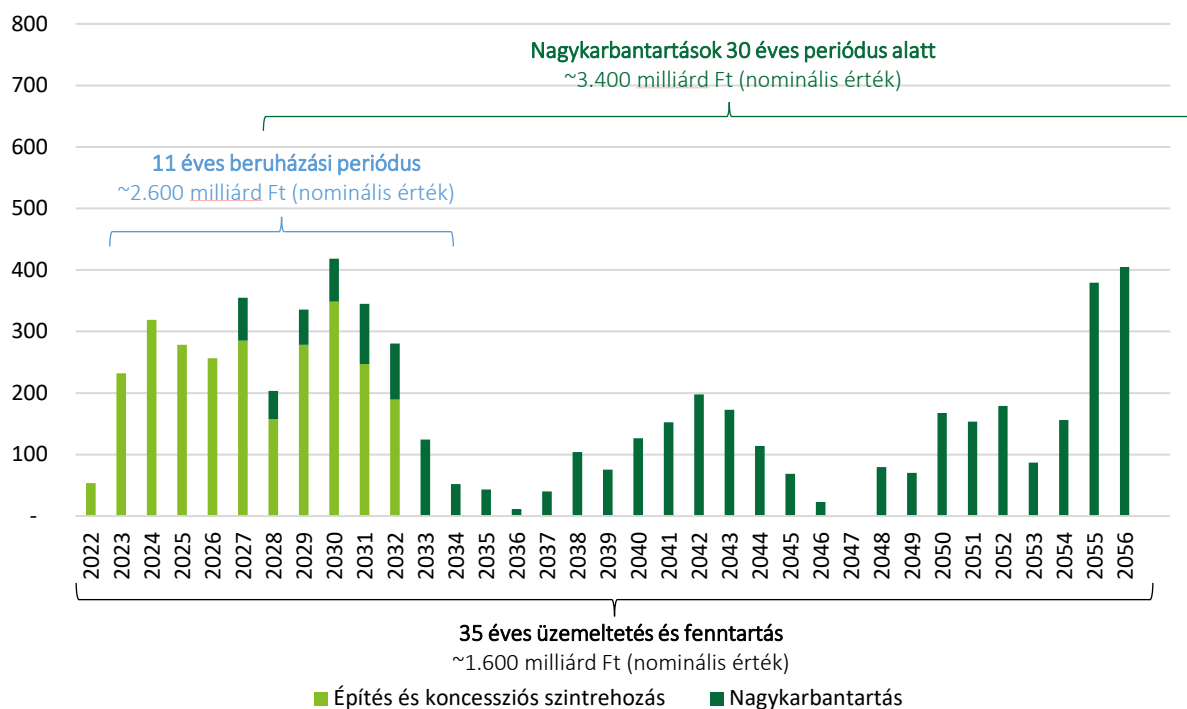
A pénzügyi modell főbb paramétereit és eredményeit

A koncessziós modellben megvalósuló úthálózat főbb jellemzői és pénzügyi adatai (útszakaszok, beruházási költségek, üzemeltetési költségek, nagykarbantartási igény, útdíjbevételek stb.) az útszakaszok vizsgálatát követően a rendelkezésre álló adatok alapján frissítésre kerültek.

A tervezett fejlesztések és feladatok összesen 1.662 kilométer alaphálózatához és 381 km jelenleg is koncesszióban lévő gyorsforgalmi úthoz kapcsolódnak (utóbbiak a hatályos koncessziós szerződések lejártja után csatlakoznának be, amennyiben hosszabbítás nem történik):

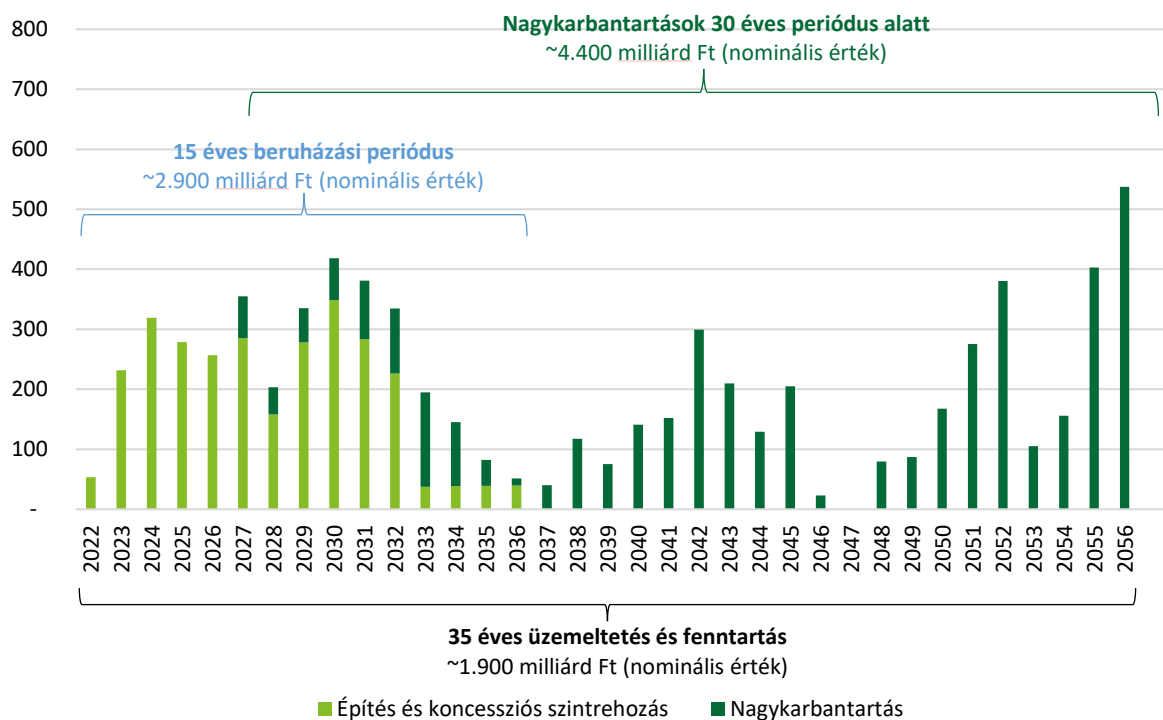
- **Új építés** (272 km): a bemutatott tervekhez képest 45 km-rel kevesebb, 272 km új útszakasz kerülne megépítésre a koncesszor által. Az útépitések közül 6 szakasz (ebből 5 csomópont) építése már 2023-ben megkezdődne. A többi útszakasz építése a későbbi évek során indulna, és legkésőbb 2033-ra készülne el.
- **Sávbővítés** (274 km): a sávbővítéssel szakaszok hossza összesen 9 km-rel több. A sávbővítések közül 4 szakasz kivitelezése kezdődne meg a koncesszió második évében, a többi 12 útszakasz beruházása a későbbi évek során valósulna meg, az utolsó szakasz 2033-ra készülne el.
- **Üzemeltetés-fenntartás** (1.117 km): a koncesszor üzemeltetésébe kerülő útszakaszok hossza 73 km-rel haladna meg a korábbi tervezetnél. A különbség részben az állami megvalósításban elkészülő útszakaszok számának növekedésével magyarázható, illetve az M34 szakasz hozzáadásával.
- **Jelenleg hatályos koncesszióban lévő opcionális szakaszok** (381 km): az előzetes pénzügyi modell számítások nem tartalmazták a jelenleg koncesszióban lévő útszakaszokhoz (M5 és M6-M60 szakaszok) kapcsolódó jövőbeli feladatokat. Ezen szakaszok esetében a koncesszor a szakaszok egy részén kizárólag üzemeltetést és fenntartást végezne (324 km), míg további 57 km-en a tervek szerint sávbővítési beruházásokat hajtana végre a jelenleg hatályos koncessziós szerződések kifizetése után.

Beruházások és üzemeltetés költsége az alaphálózatot figyelembe véve, folyó nettó áron (milliárd forint)



A pénzügyi modellben az alaphálózat esetén használt új építések és sávbővítések **fajlagos nettó beruházási költsége mai áron a 1,5 – 5,7 milliárd forint/km** sávban mozog, 4,1 milliárd forint/km átlaggal (3,4 – 5,7 milliárd forint/km interkvartilis terjedelemmel).

Beruházások és üzemeltetés költsége az opcionális útszakaszokkal együtt, folyó nettó áron (milliárd forint)

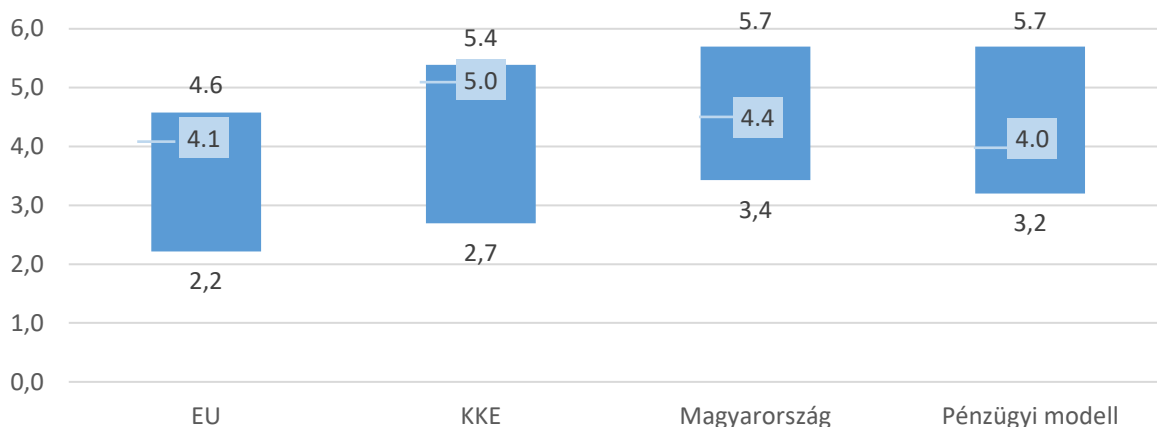


A jelenleg hatályos koncesszióban lévő opcionális szakaszokat is figyelembe véve, az új **építés és sávbővítés útszakaszok fajlagos nettó beruházási költsége mai áron a 1,5 – 5,7 milliárd forint/km**

sávban mozog, míg az átlagos beruházási költség 4,0 milliárd forint/km (3,2 – 5,7 milliárd forint/km interkvartilis terjedelemmel).

Az európai útépitési benchmarkok alapján az Európai Unióban 2,2 – 4,6 milliárd forint/km, a kelet-közép európai régióban 2,7 – 5,4 milliárd forint/km, míg a magyar útépitések esetében 3,4 - 5,7 milliárd forint/km között alakult (interkvartilis terjedelem) az egy kilométerre jutó építési költség. A szakértők által rendelkezésre bocsátott **fenti adatok terjedelme összhangban van az európai benchmark sávokkal**. Az átlagos építési költségeket tekintve a pénzügyi modellben használt beruházási költség paraméterek átlaga az EU-s, a magyar és a kelet-közép-európai átlagok alatt található.

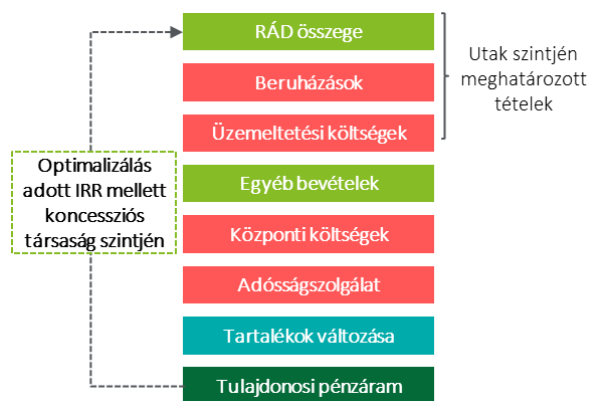
Fajlagos építési költség benchmark (alsó kvartilis – átlag – felső kvartilis, nettó milliárd forint)



A koncessziós modell jelentős részét képezi a fizetési mechanizmus kialakítása, mely a privát fél által elvégzett feladatok kompenzálásának forrását és alapját írja le. A fizetési mechanizmus meghatározza a felek kockázatviselésének mértékét, így jelentős hatást gyakorol a projekt finanszírozhatóságára és a statisztikai besorolására. A Magyarországon jelenleg érvényben lévő díjfizetési struktúra alapján a **Magyar Állam gyűjti be az útdíjakat** a végfelhasználóktól, amely **díjbeszedési struktúra megváltoztatása nem áll a Magyar Állam szándékában**. Figyelembe véve a jelenlegi díjbeszedési struktúrát és a legjobb nemzetközi gyakorlatokat, illetve, hogy Magyarországon jelenleg az M5-M6 koncessziós szerződések a rendelkezésre állási díj (RÁD) mechanizmus alapján működnek, **a RÁD struktúra alkalmazása került kiválasztásra** a Magyar Állam részéről.

A RÁD struktúra alkalmazása kiszámíthatóbbá teheti a Magyar Állam jövőben felmerülő kiadásait, míg a koncesszor számára kisebb elvárt hozam mellett megkönnyítheti a külső banki finanszírozás bevonását kedvezőbb feltételek mellett.

Pénzügyi modell logikájának sematikus ábrája



A pénzügyi modell számítási logikájában külön kezeli az egyes útszakasz típusokat (új építés, sávbővítés, üzemeltetés-fenntartás), valamint a költségek és bevételek számításánál tekintettel van a kapcsolódó beruházások ütemezésére:

- A Magyar Állam által fizetendő rendelkezésre állási díj, valamint a beruházások (új építés és nagykarbantartás) és közvetlen üzemeltetési-fenntartási költségek útszakaszonként határozódnak meg, majd a koncessziós társaság szintjén kerül az eredmény összesítésre.
- A koncessziós társaság szintjén összesített összegből levonásra kerülnek még az üzemeltetéshez kapcsolódóan központilag felmerülő költségek (pl. bérek, iroda bérlet, biztosítási díj), helyi adók és eszközbeszerzések.

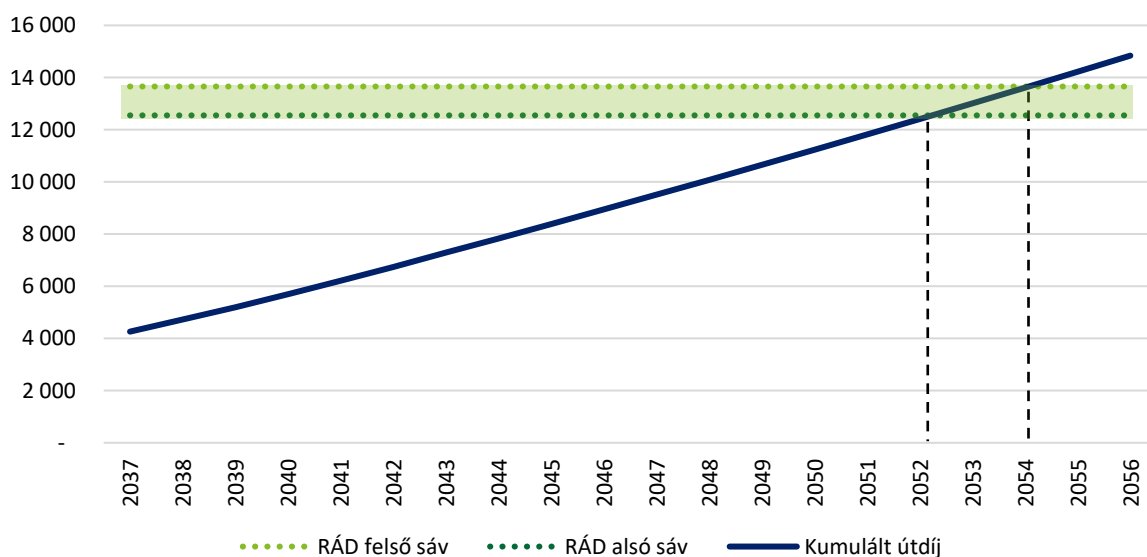
Közbeszerzés részvételi szakaszához szükséges pénzügyi számítások

A koncesszió időtartamának vizsgálata

A Kbt. 133. §-a alapján, abban az esetben, ha a koncessziós szerződés időtartama meghaladja az öt évet, akkor az ajánlatkérőnek számításokkal kell alátámasztania, hogy a szerződés időtartama összhangban van azzal az időtartammal, amely alatt a tervezett építések és nyújtott szolgáltatások során eszközölt befektetések észszerű feltételezések alapján a koncessziós jogosult számára meg tudnak térülni.

A Kormányzati célok és peremfeltételek alapján a Projekt megvalósítása **olyan koncessziós struktúrában oldható meg**, amiben **a koncessziós időszak egészére szétporlasztott költségeket az útdíj bevételekkel finanszírozná meg a Magyar Állam** (önfinanszírozó struktúra). A koncessziós struktúrában így az útdíjnak kell **fedezetet nyújtaniuk** a koncesszor által a beruházási, nagykarbantartási, finanszírozási és üzemeltetési költségeken túl **a koncesszor által elvárt megtérülésre is**. Projekt tartalom (kezdeti beruházások, üzemeltetés és fenntartás az előírt színvonalon és az ehhez szükséges nagykarbantartások) megvalósítása **a koncesszor számára 10-12%-os elvárt befektetői hozammal számolva hozzávetőlegesen 12.600 – 13.700 milliárd forint RÁD bevétel mellett** térülne meg. Vizsgálatra került, **hogy a várható útdíj bevételek kumulált összege miképpen alakul** az alaphálózat és az opcionális úthálózat egészén 2022-től kezdve. A lenti ábrán kerültek összefoglalásra a 15-36. év számait:

Várható útdíj bevételek alakulása az alap és opcionális hálózaton (milliárd forint)



Figyelembe véve a költségvetési peremfeltételt, miszerint az útdíjak összege fedezze a rendelkezésre állási díjak összegét, a 12.600 – 13.700 milliárd forint becsült RÁD összeget a Magyar Állam a 2022-ben kezdődő, **32-34 év hosszúságú periódus útdíjbevételeiből tudná várhatóan finanszírozni**.

A koncessziós törvény legfeljebb 35 éves koncessziós időszak alkalmazását teszi lehetővé. Figyelembe véve, hogy a várható útdíjra vonatkozó becslést magas bizonytalanság övezi ennyire hosszú időtávon, indokolt lehet a maximális, 35 éves koncessziós időszak alkalmazása annak érdekében, hogy a várható útdíjbevételek összege nagyobb valószínűséggel tudja biztosítani a fedezetet a Projekt koncesszor általi megvalósításának megtérülésére.

Megvizsgálásra került, hogy a nemzetközi gyakorlatban az autópálya koncessziós szerződések átlagosan milyen időtartamra szólnak:

Nemzetközi autópálya építés PPP szerződések átlagos terjedelme (év)

Szerződések hossza (év)	Projektek száma
0 - 15	5
16 - 25	60
26 - 35	115
36 – 60	23
61 - 80	6
Összes projekt	209

Forrás: *inframationnews.com*, letöltési időszak: 1973 -2020 augusztus

A táblázat alapján látható, hogy a több mint 200 elemű nemzetközi autópálya koncessziós projekt minta alapján a szerződések többségének hossza jellemzően a 26-35 éves sávban található, így a koncesszió tervezett 35 éves időtartama – tekintettel a nemzetközi összehasonlításban is hosszúnak tekinthető beruházási periódusra, illetve a Projekt összetettségére – a nemzetközi gyakorlattal összhangban áll.

Melléklet

Koncessziós modell tartalma, útszakaszok listája és kapcsolódó nettó költségek folyó áron (milliárd forint)

#	Útszakasz neve	Típus	Útszakasz hossza (km)	Nettó beruházás	Nagy-karbantartás	Üzemeltetés és fenntartás
1	M15 Bezenyei csomópont	Építés	1	4	2	1
2	M81 M1 autópálya - Mór	Építés	35	159	65	26
3	M81 Mór - Bodajk	Építés	8	39	15	6
4	M81 Bodajk - Székesfehérvár NY.	Építés	17	80	32	12
5	M81 Székesfehérvár Ny. - Sárkeresztúr	Építés	31	145	59	22
6	M81 Sárkeresztúr - M8 Sárbogárd	Építés	11	51	21	8
7	M8 Sárbogárd - Mezőfalva	Építés	13	56	25	9
8	M8 Mezőfalva - M6 autópálya	Építés	13	56	25	9
9	M8 Dunavecse - Szabadszállás	Építés	20	78	37	17
10	M8 Szabadszállás - Kerekegyháza	Építés	20	81	37	16
11	M8 Kerekegyháza - M5-5. sz. út csp. csomópont	Építés	10	39	18	8
12	M44 M5 csomópont - 5. számú főút csomópont	Építés	1	6	2	1
13	M44 Kunszentmártoni csomópont 53 km	Építés	1	2	2	1
14	M4 Üllő ipari park csomópont 26-27 km	Építés	1	3	2	1
15	M4 Monor pihenő	Építés	1	4	2	1
16	M4 Újszilvás csomópont 84-85 km	Építés	1	2	2	1
17	M4 Kisújszállás - Püspökladány	Építés	31	113	62	22
18	M4 Püspökladány - Berettyóújfalva	Építés	30	112	61	21
19	M3 Vásárosnamény - Tisza híd - Tiszaszalka	Építés	12	61	24	9
20	M3 Tiszaszalka - 12 km - Beregdaróc Országhatár	Építés	15	65	31	10
	Építés összesen		272	1,155	524	200
21	M1 Bicske-38 km - Szárliget 48 km	Sáv bővítés	10	59	18	14
22	M1 Szárliget 48 km -Tatabánya 60 km	Sáv bővítés	12	71	21	17

#	Útszakasz neve	Típus	Útszakasz hossza (km)	Nettó beruházás	Nagykarbantartás	Üzemeltetés és fenntartás
23	M1 Tatabánya 60 km - Grébics pihenő 72 km	Sávbővítés	12	71	21	17
24	M1 Grébics pihenő 72 km - Komárom 85 km	Sávbővítés	13	77	23	18
25	M1 Komárom 85 km - Concó pihenő 94 km	Sávbővítés	9	56	16	12
26	M1 Concó pihenő 94 km - M19 csomópont-107 km	Sávbővítés	13	82	24	16
27	M1 M19 csomópont 107 km - 85 sz. főút csomópont 129 km	Sávbővítés	22	122	42	21
28	M1 85 sz. főút csomópont 129 km - Lébény 142 km	Sávbővítés	13	38	25	12
29	M1 Lébény 142 km - Hegyeshalom Országhatár	Sávbővítés	30	87	57	26
30	M7 M0-16 km - Szabadbattyán-71 km	Sávbővítés	55	266	101	71
31	M7 Szabadbattyán-71 km - Balatonvilágos-91 km	Sávbővítés	20	56	38	19
32	M3 M0 13 km - M31 - 26 km	Sávbővítés	13	34	25	14
33	M3 M31-26km Bag-39 km	Sávbővítés	13	78	25	18
34	M3 Bag-39 km - Kerekharaszt 49 km	Sávbővítés	10	60	19	14
35	M3 Kerekharaszt 49 km - Hatvan-55 km	Sávbővítés	6	37	12	8
36	M3 Hatvan-55 km - Gyöngyös-78 km	Sávbővítés	23	144	45	30
37	M5 Bp 17,4 km - Inárcs	Sávbővítés	19	73	39	17
38	M5 Inárcs - Örkény	Sávbővítés	19	76	40	16
39	M5 Örkény - Lajosmizse-74 km	Sávbővítés	19	79	41	14
Sávbővítés összesen			330	1,565	631	372
40	M1 M0-16 km - Herceghalom 26 km	Üzemeltetés, fenntartás	10	-	17	14
41	M1 Herceghalom 26 km - Bicske 38 km	Üzemeltetés, fenntartás	12	-	20	16
42	M15 M1 autópálya - Bezenyei csomópont	Üzemeltetés, fenntartás	6	-	12	5
43	M15 Bezenyei csomópont - Rajka Országhatár	Üzemeltetés, fenntartás	9	-	19	8
44	M85 M1 autópálya - Csorna D. (M86 elkerülő)	Üzemeltetés, fenntartás	32	1	75	29
45	M85 autótút Csorna elkerülő II.	Üzemeltetés, fenntartás	4	0	9	4
46	M85 autótút Csorna II. – Sopron K.	Üzemeltetés, fenntartás	51	-	114	47
47	M85 autótút Sopron K. – Fertőrákos csomópont	Üzemeltetés, fenntartás	6	-	14	6
48	M85 autótút Fertőrákos csomópont – Sopron Ny.	Üzemeltetés, fenntartás	4	-	10	6
49	M85 Sopron Ny. - Sopron Országhatár	Üzemeltetés, fenntartás	2	-	5	2
50	M86 Csorna D. - Szombathely	Üzemeltetés, fenntartás	70	1	165	64
51	M8 M6 autópálya - Dunavecse	Üzemeltetés, fenntartás	5	2	12	5
52	M44 5. számú főút. csomópont - Szentkirály	Üzemeltetés, fenntartás	32	-	77	28
53	M44 Szentkirály - Lakitelek	Üzemeltetés, fenntartás	6	-	14	5
54	M44 Lakitelek - Tiszakürt	Üzemeltetés, fenntartás	11	-	26	10
55	M44 Tiszakürt 39 km - Kunszentmártoni csomópont	Üzemeltetés, fenntartás	14	-	32	13
56	M44 Kunszentmártoni csomópont - Kondoros 100 km	Üzemeltetés, fenntartás	47	-	109	43
57	M44 Kondoros 100 km - Békéscsaba 117,5 km	Üzemeltetés, fenntartás	18	-	40	16
58	M7 Balatonvilágos-91 km - 120 km	Üzemeltetés, fenntartás	29	11	69	27
59	M7 120 km - 184 km	Üzemeltetés, fenntartás	64	25	153	59

#	Útszakasz neve	Típus	Útszakasz hossza (km)	Nettó beruházás	Nagykarbantartás	Üzemeltetés és fenntartás
60	M7 184 km - Letenye országhatár	Üzemeltetés, fenntartás	50	19	119	46
61	M70 M7 - Tornyisztmiklós-Országhatár	Üzemeltetés, fenntartás	21	-	47	20
62	M4 Vecsés 19 km - Úllői ipari park csomópont 26 km	Üzemeltetés, fenntartás	7	2	14	6
63	M4 Úllői ipari park csomópont 27 km - Úllő 29 km	Üzemeltetés, fenntartás	2	1	4	2
64	M4 Úllő 29 km - Monor pihenő 38 km	Üzemeltetés, fenntartás	9	-	17	8
65	M4 Monor pihenő 39 km - Újszilvási csomópont 84 km	Üzemeltetés, fenntartás	45	-	87	41
66	M4 Újszilvás csomópont 85 km - Törökszentmiklós 110 km	Üzemeltetés, fenntartás	25	-	48	23
67	M4 Törökszentmiklós - Kenderes	Üzemeltetés, fenntartás	25	-	51	21
68	M4 Kenderes - Kísújszállás	Üzemeltetés, fenntartás	14	-	29	12
69	M4 Berettyóújfalu 211 km - Nagykereki országhatár	Üzemeltetés, fenntartás	31	-	59	29
70	M3 Gyöngyös-78 km - Mezőkövesd-127 km	Üzemeltetés, fenntartás	49	16	100	45
71	M3 Mezőkövesd 127 km - 177 km	Üzemeltetés, fenntartás	50	16	101	46
72	M3 177 km - M35 elv csp -186 km	Üzemeltetés, fenntartás	9	3	18	8
73	M35 elv csp -186 km - Vásárosnamény 280 km	Üzemeltetés, fenntartás	94	30	188	86
74	M25 M3 - Eger	Üzemeltetés, fenntartás	19	-	35	17
75	M30 M3 - Miskolc 30 km	Üzemeltetés, fenntartás	30	8	60	28
76	M30 Miskolc 30 km - Tornyosnémeti 87 km	Üzemeltetés, fenntartás	57	-	111	52
77	M49 Mátészalka - 491 út csp (17 km)	Üzemeltetés, fenntartás	17	-	35	14
78	M49 491 út csp (17 km) - Porcsalma (28 km) (Ökörítőfűlpös)	Üzemeltetés, fenntartás	11	-	23	9
79	M49 (Ökörítőfűlpös) Porcsalma (28 km) - Csenger Országhatár	Üzemeltetés, fenntartás	17	-	35	13
80	M35 M3 - Debrecen 43 km	Üzemeltetés, fenntartás	43	17	86	40
81	M35 Debrecen 43 km - Berettyóújfalu 68 km	Üzemeltetés, fenntartás	25	-	50	23
82	M34 M3-M34 elválasztó csomópont - Záhony országhatár	Üzemeltetés, fenntartás	36	-	68	26
83	M5 Lajosmizse-74 km - Csengele 127 km	Üzemeltetés, fenntartás	53	-	147	39
84	M5 Csengele 127 km - Horgos-OH-173,895 km	Üzemeltetés, fenntartás	47	-	132	35
85	M6 22,15 km - 76,2 km, M8 5,75 km - 10,3 km	Üzemeltetés, fenntartás	59	-	163	49
86	M6 76,2 km - Szekszárd 141,3 km	Üzemeltetés, fenntartás	65	-	143	38
87	M6 Szekszárd 141,3 km - Bátaszék 192,2 km	Üzemeltetés, fenntartás	51	-	112	31
88	M60 Bóly 0 km - Pécs 30,2 km	Üzemeltetés, fenntartás	30	-	66	17
89	M6 Mohács-Ivándárda Országhatár	Üzemeltetés, fenntartás	19	-	55	11
Üzemeltetés és fenntartás összesen			1,441	153	3,196	1,240
Sávbővítés időszakára jutó üzemeltetés és fenntartás			-	-	-	39
Összesen			2,043	2,873	4,351	1,852

Jelenleg koncesszióban üzemeltetett, illetve ahhoz kapcsolódó, építés alatt álló opcionális útszakaszok

Az adatkiadás részeként elektronikus formában csatolásra kerülnek még:

Mellékletek:

Táblázat1 (file név: abrakadatforrasa.xlsx)

Európai autópálya infrastruktúra koncessziós időtartamok

A nemzetközi vizsgálat szerinti, 26-75 éves koncessziós időszakba tartozó koncessziós projekteket az alábbi táblázatok tartalmazzák:

2014/23/EU IRÁNYELV hatálybalépését követő pénzügyi zárással rendelkező koncessziós szerződések				
	Projekt neve:	Ország	Koncesszió időtartama (év)	Pénzügyi zárás (év,hó)
1.	<u>A10/A24 Neuruppin-Pankow Road PPP</u>	GERMANY	30,0	2018.02.
2.	<u>A3 (Biebelried - Fürth/Erlangen) PPP</u>	GERMANY	30,0	2020.04.
3.	<u>A7 Bordesholm – Hamburg PPP</u>	GERMANY	30,0	2014.08.
4.	<u>A7 Salzgitter - Göttingen PPP</u>	GERMANY	30,0	2017.04.
5.	<u>A94 (Pastetten-Heldenstein, Bavaria)</u>	GERMANY	30,0	2016.01.
6.	<u>Aberdeen Western Peripheral Route (AWPR)</u>	UNITED KINGDOM	30,0	2014.12.
7.	<u>D4/R7 Highway (Bratislava) PPP</u>	SLOVAKIA	30,0	2016.06.
8.	<u>A49 Hessen</u>	GERMANY	30,0	2020.08.
9.	<u>A6 Wiesloch - Rauenberg to Weinsberg (Baden-Württemberg)</u>	GERMANY	30,0	2016.12.
10.	<u>Zwettl Bypass PPP</u>	AUSTRIA	29,0	2014.10.
11.	<u>A465 Dualling - Section 5 and 6 PPP</u>	UNITED KINGDOM	33,0	2020.10.
12.	<u>Pedemontana Veneta Toll Road</u>	ITALY	39,0	2017.11.
13.	<u>A355 Highway (Strasbourg) - Retender</u>	FRANCE	55,0	2016.01.

26-35 év közötti időtartamra megkötött koncessziós szerződések

	Projekt neve:	Ország	Koncesszió időtartama (év)	Pénzügyi zárás (év, hó)
1.	<u>A-12 Autovia del Camino Highway Logrono-Pamplona</u>	SPAIN	30,0	2002.10.
2.	<u>A-22 Algarve Via do Infante Shadow Toll Road</u>	PORTUGAL	30,0	2000.05.
3.	<u>A-27/28 Norte Litoral Shadow Toll Road</u>	PORTUGAL	30,0	2001.09.
4.	<u>A-4 Hörsselberge Bypass</u>	GERMANY	30,0	2007.10.
5.	<u>A-601 Cuellar-Segovia Shadow Toll Road (Castilla y León)</u>	SPAIN	35,0	2006.11.
6.	<u>A-601 Valladolid-Cuéllar Shadow Toll Road (Castilla y León)</u>	SPAIN	35,0	2006.12.
7.	<u>A-66 Motorway - Benavente to Zamora</u>	SPAIN	30,0	2013.07.
8.	<u>A1 (AD Buchholz to Bremer Kreuz)</u>	GERMANY	30,0	2008.07.
9.	<u>A1 Gdansk-Torun PPP (GTC)</u>	POLAND	35,0	2005.07.
10.	<u>A1(M) Alconbury - Peterborough</u>	UNITED KINGDOM	30,0	1996.02.
11.	<u>A1(M) Darrington to Dishforth</u>	UNITED KINGDOM	33,0	2003.02.
12.	<u>A1/A4/A5 (Belfast - Derry) Highway Project (DBFO PACKAGE 2)</u>	UNITED KINGDOM	30,0	2007.12.
13.	<u>A10/A24 Neuruppin-Pankow Road PPP</u>	GERMANY	30,0	2018.02.
14.	<u>A13 (Thames Gateway) PFI</u>	UNITED KINGDOM	30,0	2000.04.
15.	<u>A2 Motorway PPP Phase 1</u>	POLAND	33,0	1997.09.
16.	<u>A24/IP3 Viseu-Chaves (Interior Norte Shadow Toll Road)</u>	PORTUGAL	30,0	2000.12.
17.	<u>A249 Stockbury to Sheerness (Kent)</u>	UNITED KINGDOM	30,0	2004.02.
18.	<u>A3 (Biebelried - Fürth/Erlangen) PPP</u>	GERMANY	30,0	2020.04.
19.	<u>A3 Salerno-Reggio Calabria Motorway (Tranche I)</u>	ITALY	30,0	2005.04.
20.	<u>A5 Motorway (AS Baden-Baden to Offenburg) PPP</u>	GERMANY	30,0	2009.03.
21.	<u>A5 Ostregion PPP: Package 1</u>	AUSTRIA	33,0	2006.12.
22.	<u>A55 (North Wales) PFI</u>	UNITED KINGDOM	30,0	1998.12.
23.	<u>A7 Bordesholm – Hamburg PPP</u>	GERMANY	30,0	2014.08.
24.	<u>A7 Salzgitter - Göttingen PPP</u>	GERMANY	30,0	2017.04.
25.	<u>A8 (Ulm-Augsburg) Highway PPP</u>	GERMANY	30,0	2011.05.
26.	<u>A94 (Pastetten-Heldenstein, Bavaria)</u>	GERMANY	30,0	2016.01.
27.	<u>Aberdeen Western Peripheral Route (AWPR)</u>	UNITED KINGDOM	30,0	2014.12.
28.	<u>AG-11 Barbanza Highway (GALICIA)</u>	SPAIN	30,0	2006.06.
29.	<u>AG-56 Santiago to Brión Shadow Toll Road (Galicia)</u>	SPAIN	30,0	2005.12.
30.	<u>AP-46 Autopista del Guadalmedina (Andalusia)</u>	SPAIN	30,0	2011.02.

26-35 év közötti időtartamra megkötött koncessziós szerződések				
	Projekt neve:	Ország	Koncesszió időtartama (év)	Pénzügyi zárás (év, hó)
31.	<u>AS-2 Oviedo-Gijón (Asturias)</u>	SPAIN	30,0	2006.04.
32.	<u>Baixo Tejo (IC3/IC12) Real Toll Road</u>	PORTUGAL	30,0	2009.01.
33.	<u>Beira Alta/Litoral (IP5)</u>	PORTUGAL	30,0	2001.04.
34.	<u>Beira Interior (A23) Shadow Toll Road</u>	PORTUGAL	30,0	1999.09.
35.	<u>C-14 Shadow Toll Road, Reus to Alcover (Catalonia)</u>	SPAIN	33,0	2007.01.
36.	<u>C-15/C-37 Vilanova-Manresa Shadow Toll Road/Eje Diagonal (Catalonia)</u>	SPAIN	33,0	2010.03.
37.	<u>C-16 Manresa-Berga Shadow Toll Road, Eix Llobregat (Catalonia)</u>	SPAIN	33,0	2009.11.
38.	<u>C-25 Cervera to Caldes de Malavella, Eix Transversal (Catalonia)</u>	SPAIN	33,0	2010.09.
39.	<u>C-35 Shadow Toll Road, Maçanet to Platja d'Aro (Catalonia)</u>	SPAIN	33,0	2006.02.
40.	<u>C-415 Alcantarilla-Caravaca section - Autovía del Noroeste (Murcia)</u>	SPAIN	27,0	2000.08.
41.	<u>Carlisle Northern Development Route (CNRD)</u>	UNITED KINGDOM	30,0	2009.07.
42.	<u>CM-400 Mancha Highway, Toledo - Consuegra section</u>	SPAIN	30,0	2004.12.
43.	<u>CM-400 Motorway, Consuegra –Tomelloso</u>	SPAIN	30,0	2004.10.
44.	<u>Costa de Prata</u>	PORTUGAL	30,0	2002.05.
45.	<u>CV-35 Valencia-Losa del Obispo Shadow Toll Road (Túria Highway)</u>	SPAIN	35,0	2006.06.
46.	<u>CV-50 Camp del Turia Highway</u>	SPAIN	35,0	2013.12.
47.	<u>D4/R7 Highway (Bratislava) PPP</u>	SLOVAKIA	30,0	2016.06.
48.	<u>Desdoblamiento Vía Rápida del Salnes (GALICIA)</u>	SPAIN	30,0	2006.05.
49.	<u>Douro Litoral Real Toll Road</u>	PORTUGAL	30,0	2008.01.
50.	<u>El Burgo de Ebro to Villafranca de Ebro Shadow Toll Road (Zaragoza)</u>	SPAIN	30,0	2006.09.
51.	<u>EN-125 Algarve Litoral Highway PPP</u>	PORTUGAL	30,0	2009.04.
52.	<u>Grande Lisboa</u>	PORTUGAL	30,0	2007.01.
53.	<u>Grande Porto</u>	PORTUGAL	30,0	2002.09.
54.	<u>IP-8 Baixo Alentejo Highway PPP</u>	PORTUGAL	30,0	2009.02.
55.	<u>Litoral Oeste (AELO)</u>	PORTUGAL	30,0	2009.03.
56.	<u>M-203 Alcalá-O'Donnell Highway (Madrid)</u>	SPAIN	30,0	2005.12.
57.	<u>M-30 Ring Road PPP (Madrid)</u>	SPAIN	35,0	2005.12.
58.	<u>M-404 Widening (MADRID)</u>	SPAIN	30,0	2008.12.
59.	<u>M-407 Fuenlabrada-Griñón (Madrid)</u>	SPAIN	30,0	2006.07.
60.	<u>M-45 Shadow Toll Road (A-4 junction to A-5 junction)</u>	SPAIN	29,0	2005.01.
61.	<u>M-45 Shadow Toll Road (O'Donnell junction to N-IV)</u>	SPAIN	31,0	2000.04.

26-35 év közötti időtartamra megkötött koncessziós szerződések				
	Projekt neve:	Ország	Koncesszió időtartama (év)	Pénzügyi zárás (év, hó)
62.	<u>M-50 Upgrade PPP</u>	IRELAND	35,0	2007.09.
63.	<u>M1-A1 Link Road</u>	UNITED KINGDOM	30,0	1996.06.
64.	<u>M1/Westlink PPP Road Scheme (DBFO PACKAGE 1)</u>	UNITED KINGDOM	30,0	2006.03.
65.	<u>M25 Widening Scheme</u>	UNITED KINGDOM	30,0	2009.05.
66.	<u>M40</u>	UNITED KINGDOM	30,0	1996.10.
67.	<u>M5 Concession Motorway</u>	HUNGARY	35,0	1995.12.
68.	<u>M6 Motorway Phase II (Mecsek)</u>	HUNGARY	30,0	2007.11.
69.	<u>M6 Motorway Phase III</u>	HUNGARY	30,0	2008.07.
70.	<u>M6/A74 Motorway PPP</u>	UNITED KINGDOM	30,0	1997.08.
71.	<u>M7 Limerick Southern Ring (Phase II) including Limerick Tunnel</u>	IRELAND	35,0	2006.08.
72.	<u>M7/M8 (Portlaoise - Castletown - Culahill)</u>	IRELAND	30,0	2007.06.
73.	<u>M77/GSO Road - Scotland Highways Authority</u>	UNITED KINGDOM	30,0	2003.05.
74.	<u>M8 Rathcormac-Fermoy Bypass</u>	IRELAND	30,0	2004.06.
75.	<u>M80 Steps to Haggs</u>	UNITED KINGDOM	30,0	2009.01.
76.	<u>MA-15 Palma-Manacor Shadow Toll Road (Mallorca)</u>	SPAIN	33,0	2004.01.
77.	<u>Mestre Ring Road (Veneto)</u>	ITALY	30,0	2005.09.
78.	<u>Mistelbach Bypass PPP</u>	AUSTRIA	27,0	2013.08.
79.	<u>N1/M1 Dundalk Western By-Pass</u>	IRELAND	30,0	2004.02.
80.	<u>N25 Waterford By-Pass (Southlink)</u>	IRELAND	30,0	2006.04.
81.	<u>N4/N6 PPP (M4 Kilcock - Kinnefad)</u>	IRELAND	30,0	2003.03.
82.	<u>N6 Galway to East Ballinasloe</u>	IRELAND	30,0	2007.04.
83.	<u>Pinhal Interior Highway Concession</u>	PORTUGAL	30,0	2010.04.
84.	<u>Sirhowy Enterprise Way (SEW)</u>	UNITED KINGDOM	30,0	2004.01.
85.	<u>Slovak R1 Expressway</u>	SLOVAKIA	30,0	2009.08.
86.	<u>Walsall Street Lighting PFI</u>	UNITED KINGDOM	26,0	2002.03.
87.	<u>CityLink, Melbourne</u>	AUSTRALIA	34,0	1996.03.
88.	<u>M5 West Motorway Sydney</u>	AUSTRALIA	32,0	1991.01.
89.	<u>Westlink M7 Motorway (Western Sydney Orbital)</u>	AUSTRALIA	34,0	2003.02.
90.	<u>A1/A6: Watergraafsmeer PPP</u>	NETHERLANDS	29,5	2013.02.
91.	<u>Kempen North-South Highway</u>	BELGIUM	30,0	2011.10.
92.	<u>Via-Invest Road Upgrade</u>	BELGIUM	34,0	2007.10.
93.	<u>A-21 Pirineo Highway (Tranches 4 and 5)</u>	SPAIN	30,0	2010.04.

26-35 év közötti időtartamra megkötött koncessziós szerződések				
	Projekt neve:	Ország	Koncesszió időtartama (év)	Pénzügyi zárás (év, hó)
94.	<u>A-52 to Celanova Shadow Toll Road (Galicia)</u>	SPAIN	30,0	2012.06.
95.	<u>A-8 (Augsburg - Munich)</u>	GERMANY	30,0	2007.05.
96.	<u>A130 PFI (Essex)</u>	UNITED KINGDOM	29,0	1999.01.
97.	<u>A19 Dishforth to Tyne Tunnel DBFO</u>	UNITED KINGDOM	30,0	1996.10.
98.	<u>A30/A35 (Exeter to Bere Regis)</u>	UNITED KINGDOM	30,0	1996.07.
99.	<u>A417/ A419 (Swindon - Gloucester)</u>	UNITED KINGDOM	30,0	1996.02.
100.	<u>A49 Hessen</u>	GERMANY	30,0	2020.08.
101.	<u>A50 (South Derby Bypass)</u>	UNITED KINGDOM	30,0	1996.05.
102.	<u>A6 Wiesloch - Rauenberg to Weinsberg (Baden-Württemberg)</u>	GERMANY	30,0	2016.12.
103.	<u>A92 (Dundee - Arbroath)</u>	UNITED KINGDOM	31,0	2003.10.
104.	<u>Açores Shadow Toll Road (Sao Miguel Island)</u>	PORTUGAL	30,0	2007.01.
105.	<u>AENOR (Northern Toll Roads, A7 and A11)</u>	PORTUGAL	30,0	2000.01.
106.	<u>AP-1 Burgos-Armiñón Toll Road (Castilla y León)</u>	SPAIN	34,0	1974.05.
107.	<u>B4 Maissau Bypass PPP</u>	AUSTRIA	27,5	2010.07.
108.	<u>C-17 Shadow Toll Road, Centelles to Ripoll (Catalonia)</u>	SPAIN	33,0	2006.11.
109.	<u>French Road Maintenance Centres</u>	FRANCE	30,0	2010.01.
110.	<u>L2 Bypass Marseille</u>	FRANCE	30,0	2013.10.
111.	<u>M8 M73 M74 Motorway Improvements</u>	UNITED KINGDOM	33,0	2014.02.
112.	<u>N-636 Highway, Gerediaga - Elorrio Section</u>	SPAIN	30,0	2013.05.
113.	<u>Zwettl Bypass PPP</u>	AUSTRIA	29,0	2014.10.
114.	<u>A11 Bruges-Zeebrugge Road</u>	BELGIUM	33,5	2014.03.
115.	<u>R4 Highway (Ghent)</u>	BELGIUM	30,0	2012.02.
116.	<u>A465 Dualling - Section 5 and 6 PPP</u>	UNITED KINGDOM	33,0	2020.10.

36-60 év közötti időtartamra megkötött koncessziós szerződések				
	Projekt neve:	Ország	Koncesszió időtartama (év)	Pénzügyi zárás (év, hó)
1.	<u>A-63 Highway (France)</u>	FRANCE	40,0	2011.01.
2.	<u>A-88 Motorway Falaise-Sées</u>	FRANCE	55,0	2008.04.
3.	<u>A150 Ecalles-Alix to Barentin (Rouen-Le Havre)</u>	FRANCE	55,0	2011.12.
4.	<u>A2 (Swiecko - Nowy Tomysl Section)</u>	POLAND	37,0	2009.06.
5.	<u>A65 Motorway</u>	FRANCE	55,0	2007.01.
6.	<u>AP-36 Ocana-La Roda Highway (Autopista Madrid Levante)</u>	SPAIN	36,0	2004.08.
7.	<u>AP-71 Leon-Astorga (Castilla y León)</u>	SPAIN	55,0	2000.01.
8.	<u>Autopista de Toledo AP-41</u>	SPAIN	36,0	2004.12.
9.	<u>Costa del Sol Highway (Estepona-Guadiaro) - Ausol II</u>	SPAIN	55,0	1999.06.
10.	<u>Costa del Sol Highway (Málaga-Estepona) - Ausol I</u>	SPAIN	50,0	1996.04.
11.	<u>M3 Clonee - Kells</u>	IRELAND	45,0	2007.03.
12.	<u>Milan Eastern Ring Road (TEM)</u>	ITALY	50,0	2013.12.
13.	<u>Newport Southern Distributor Road</u>	UNITED KINGDOM	40,0	2003.01.
14.	<u>Pedemontana Veneta Toll Road</u>	ITALY	39,0	2017.11.
15.	<u>R3-R5 Toll Road Project (Accesos de Madrid)</u>	SPAIN	50,0	1999.12.
16.	<u>A355 Highway (Strasbourg) - Retender</u>	FRANCE	55,0	2016.01.
17.	<u>AG-55 Coruña-Carballo and AG-57 Puxeiros-Val Miñor (Galicia)</u>	SPAIN	50,0	1995.09.
18.	<u>Alicante Bypass (Ciralsa)</u>	SPAIN	40,0	2005.08.
19.	<u>AP-15 Tudela-Irurzun, Navarra Motorway</u>	SPAIN	56,0	1973.07.
20.	<u>AP-7 Autopista de la Costa Cálida (Cartagena to Vera)</u>	SPAIN	36,0	2005.07.
21.	<u>Eastern Distributor</u>	AUSTRALIA	48,0	1996.08.
22.	<u>Hills M2 Motorway</u>	AUSTRALIA	45,0	1994.08.
23.	<u>Mitcham-Frankston Freeway Project</u>	AUSTRALIA	39,0	2004.11.

61-75 év közötti időtartamra megkötött koncessziós szerződések				
	Projekt neve:	Ország	Koncesszió időtartama (év)	Pénzügyi zárás időpontja (év, hó)
1.	<u>A19 Motorway (ARCOUR)</u>	FRANCE	65,0	2008.03.
2.	<u>A28 Rouen-Alençon Motorway</u>	FRANCE	62,0	2002.07.
3.	<u>A41 Motorway</u>	FRANCE	65,0	2005.11.
4.	<u>AP-53 Central Galician Highway (Santiago - Orense)</u>	SPAIN	75,0	1999.10.
5.	<u>Madrid-Ocaña Highway Concession (Radial 4)</u>	SPAIN	65,0	2002.04.
6.	<u>AP-66 León-Campomanes Toll Road (Castilla y León)</u>	SPAIN	75,0	1975.12.

(Forrás: inframationnews.com)