



Dr. Boros Imre

független

Országgyűlési képviselő

1358 Budapest, Széchenyi I. rkp. 19.

Tel.: (1) 441-5178, Fax: (1) 441-5188

Országgyűlés Hivatala

IRÁSBELI KÉRDÉS

**Dr. Szili Katalin asszonynak,
az Országgyűlés elnöke**

H e l y b e n

Irományszám: **K/12771.**

Érkezett: 2004 NOV 23.

Tisztelt Elnök Asszony !

A Házzsabály 94. §-ának (1) bekezdése alapján írásbeli kérdést intézek Gyurcsány Ferenc miniszterelnök úrhoz:

Hogyan oldja meg a Kormány az ISPA projektek kapcsán felmerült technikai problémákat ?

Tisztelt Miniszterelnök Úr !

Az Előcsatlakozási ISPA Program 2000-ben indult. Ebben az évben volt a Magyar Kormánynak esélye először arra, hogy az európai uniós források felhasználásával évtizedes közlekedési és környezetvédelmi problémákat oldjon meg. 2000-2003 között több mint 30 esetben fogadta el az Európai Unió Bizottsága a magyar projektjavaslatokat, részben projekt előkészítésre, nagyobb részt azonban projektek kivitelezésére. A Magyar Kormány és a Bizottság között létrejött Pénzügyi Megállapodások arról rendelkeznek, hogy a kivitelezés költségeinek legalább felét, de az esetek zömében ennél magasabb százalékarányt az Unió finanszíroz.

2004. év végén tehát az ISPA folyamat kezdete után 5 évvel, sajnálattal kell megállapítanunk, hogy ez a tetemes forrástömeg, amit az UNIÓ az ISPA Projektek kivitelezésére előirányzott, még alig mozdult meg. A rendelkezésre álló összegnek még a 15 %-át sem vettük igénybe. Felmerül a kérdés, hogy miért van ez így. A kormányváltást követő első két évben nyilvánvalónak látszott, hogy a Kormány pénzt spórol és ezért nem haladnak a kivitelezések. Az idő haladtával azonban újabb problémákra is fény derült és úgy tűnik, a problémáknak sora inkább szaporodik, minthogy fogyna. Súlyos következményei lehetnek, ha ezek miatt nem sikerül a forrásokat igénybe venni.

Fentiek alapján ezeknek megfelelően teszem fel kérdéseimet:

1) A közbeszerzések ügye

A Magyar Köztársaság a csatlakozásáig az uniós forrásokból megvalósuló projekteket kizárólag az uniós Közbeszerzési Kézikönyv (PRAG) szerint lehetett tendereztetni, azaz, az Unió nem ismerte el az 1995-óta érvényben lévő Közbeszerzési Törvényünket euro-konformnak. A PRAG működésének idején legalább folytak a versenyeztetések és ezt követően szerződések is megkötésre kerültek, most pedig nem folynak.

Kérdések:

- Hány uniós projekt tendert írtak ki a jogharmonizált magyar Közbeszerzési Törvény alapján?
- Hány közbeszerzési tendert bíráltak el ugyanennek alapján és milyen érték volumenben ?
- Mennyibe került a PRAG alapján már felkészített, de meg nem hirdetett tenderek átíratása az új magyar Közbeszerzési Törvénynek megfelelően ?
- Mennyi időbeli késedelemmel jár az új közbeszerzési eljárás ?

2) A Kormány által magához ragadott hatáskörök

Az ISPA projektek egy része (elsősorban a közlekedési projektek) kormányzati nagyobb része azonban (főként környezetvédelmi projektek) önkormányzati jellegűek. A legtöbb esetben több önkormányzatot is érintenek, akik a projekt kivitelezésére konzorciumokat hoztak létre. Értelem szerűen a projekt kivitelezésre önkormányzati önrészt is kötelesek biztosítani, tehát az önkormányzatok a projektgazdák.

Kérdések:

- Igaz-e, hogy a Kormány a tisztán önkormányzati projektekkal kapcsolatos versenytárgyalási folyamatot is magához ragadta oly módon, hogy a versenytárgyalások felkészítését egy saját maga által kiválasztott cégre bízta ?
- Hogyan valósul meg a kiválasztott céggel kapcsolatos felelősség kérdése ?
- Ki lesz a felelős a kormányzat által kiválasztott tenderíró cég munkájáért? (Nyilvánvaló, hogy a kárvallottak majd az önkormányzatok lesznek.)
- Szándékozik-e a Kormány szerepet adni a kivitelezésben a helyi vállalkozóknak, vagy megint olyan kiírások készülnek, amihez helyi vállalkozók legfeljebb csak „tized” rangú alvállalkozóként férnek hozzá ?
- Igaz-e, hogy a Kormány arra készül, hogy az önkormányzati önrészek vállaltatásánál egyes önkormányzatokkal 10 % másoknál lényegesen nagyobb önrész vállalását óhajtja kiróni ? (A 10 %-nál magasabb önrész, lényegében a projekt megíúsulását eredményezné.)

3) Időközben bekövetkezett árváltozások

Az ISPA projektek költségei euróban rögzítettek. Az eltelt évek alatt azonban jelentős árváltozások álltak be, részint az infláció, az árfolyam változás és a magyar adóztatási rendszer (magasabb ÁFA és jövedéki terhek) megjelenése miatt. A tenderkiírás alapjául szolgáló kivitelezési tervek elkészítésekor derült ki, hogy sok ISPA projekt nem fog beleférni a Költségvetésbe, vagy az önkormányzatoknál nem lesz önrész fedezet az uniós forrásokat is megcsapoló ÁFA szisztema miatt.

Kérdések:

- Ki fedezi az időközben felmerült többletköltségeket ?
- Meghiúsulnak-e a projektek a költségfedezet hiányában ?

4) Védekezés áron alul történő vállalások ellen

Az építő, kivitelező tevékenység az elmúlt években jelentősen visszaesett. A kivitelező cégek likviditási gondokkal küzdenek. Sok esetben áron alul is készek munkát elvállalni azért, hogy csődbe ne jussanak, vagy azért, hogy a megkötött szerződéseiket előfinanszírozathassák. Mindezek az ügyek nagy veszélyt jelentenek a projektek kivitelezésére. Az Előcsatlakozási Alapokban ez ellen úgy védekeztünk, hogy az ajánlattevők közül nem csak a magas áron, de az átlag ár alatt ajánlkozó vállalkozókat is kizárták. Ezzel a módszerrel, kiszórható volt az alulvállalkozás veszélye.

Kérdések:

- 2002. júniustól kiírt projektekben képeztek-e referencia árakat (mérnök ár) ?
- A bírálatoknál kizárják-e a legalacsonyabb árakat ajánló vállalkozások pályázatait ?

5) Veszélyzónába került-e a Zalalövő-Boba vasútszakasz építkezése ?

A Zalalövő-Zalaegerszeg-Boba vasútszakasz építését a 2000/HU/16/P/Pt/OO3 projekt keretében kellene megvalósítani. A Bizottság a döntést tehát 2000-ben hozta azzal, hogy a megvalósítás végső határideje 2006. december 31. *A projekt teljes értéke közel 200 millió euró. 2004. szeptember 30-ig a projekt-tel kapcsolatban mindösszesen 314.477 euró került kifizetésre, ami kivitelezési érték 1 %-ánál is kevesebb.*

Fentiek alapján a 2006 év végi befejezésében még a „hurrá optimisták” sem reménykednek. A kivitelezés késlekedése súlyosan sért nemzetközi érdekeket is, hiszen a projekt szerves része az 5-ös Főközlekedési folyosó vasúti ágának, ami fontos összeköttetés Olaszország, Szlovénia, Horvátország és a Kelet-európai térség között. A forgalom az elmúlt években az 1913-ban épített vonalszakaszon is dinamikusabban növekszik, azonban a sínek a terhelést nem bírják annak ellenére, hogy a vonatok ott egy gyalogos sebességével közlekednek. A sínek deformáltak, napi gyakorisággal dolgoznak a pályajavító munkások.

Kérdések:

- Mi az oka a Zalaölvő-Zalacséb közötti pályaépítési munkák késlekedésének, rossz kivitelezési terv készült ?
- A vállalkozó olcsóbban vállalta a kivitelezést az önköltségnél ?
- Volt-e kidolgozott mérnök-ár ?
- Rossz minőségű anyagokat használt fel a vállalkozó ?
- Ki gondoskodik arról, hogy a késlekedésből adódó hibákat pótolják ?
- Mikorra várhatók a vonalszakasz további projektjeinek tenderkiírásai ?
- Mikorra várhatók a hátralévő tenderek elbírálásai és a szerződéskötés?
- Történt-e megállapodás az Európai Unió Bizottságával annak érdekében, hogy a kivitelezési határidő meghosszabbításra kerüljön ?
- Végeztek-e kalkulációt arra vonatkozóan, hogy a projekt belefér-e az eredeti költségvetésbe ?
- Ki fogja téríteni a projektgazda MÁV Rt-nek az időközben fellépő többlet ÁFA terheket ?

Kérem fentiekre szíves válaszát.

Budapest, 2004. november 23.

Üdvözlettel:



Dr. Boros Imre

