

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA

**T/16402. számú
törvényjavaslat**

**a budapesti 4-es – Budapest Kelenföldi pályaudvar - Bosnyák tér közötti –
metróvonal megépítésének állami támogatásáról**

Előadó:

**dr. Veres János
pénzügyminiszter**

Budapest, 2005. május

2005. évi törvény

a budapesti 4-es – Budapest Kelenföldi pályaudvar - Bosnyák tér közötti – metróvonal megépítésének állami támogatásáról

1. §

A Magyar Állam (a továbbiakban: Állam) a központi költségvetésből támogatást nyújt Budapest Főváros Önkormányzata (a továbbiakban: Főváros) részére a budapesti 4-es metróvonal Budapest Kelenföldi pályaudvar – Bosnyák tér között történő megépítéséhez.

2. §

(1) Az Állam által a Főváros részére nyújtott támogatás maximális összege 2002. évi áron, általános forgalmi adó nélkül összesen 208.869,6 millió forint.

(2) A kontroll pozíció gyakorlását segítő szakértői szolgáltatás igénybevételére az Állam az állami támogatásból évente legfeljebb 50 millió forint összeget felhasználhat, amelyből a tárgyévben fel nem használt részt a tárgyévet követő kettő hónapon belül az Állam a Főváros számára a budapesti 4-es metróvonal megépítéséhez nyújtandó állami támogatásként igénybe vehetővé tesz a Fővárossal kötendő szerződésben foglalt rendelkezéseknek megfelelően.

3. §

A Főváros a 2. §-ban megállapított állami támogatást a beruházás pénzügyi szükségletének megfelelően, a finanszírozási szerződésben meghatározott arányos finanszírozás szerint veheti igénybe. A költségvetési évre jóváhagyott támogatás igénybe nem vett része a következő költségvetési években is igénybe vehető.

4. §

Az Állam által vállalt támogatási kötelezettség folyóáras összegét, valamint az állami támogatás felhasználásának állami kontrolljára fordítandó összeget a 2005-2010. évekre vonatkozó éves költségvetésben kiadásként elő kell irányozni a Helyi önkormányzatok támogatása fejezetben.

5. §

Az Országgyűlés felhatalmazza a pénzügyminisztert, hogy a Kormány jóváhagyásával megkösse a Fővárossal a beruházás első — Budapest Kelenföldi pályaudvar – Budapest Keleti pályaudvar közötti — szakasza közös finanszírozásáról rendelkező szerződést módosító szerződést, amelyben a jelen törvényben meghatározott feltételek szerint vállalhat kötelezettséget az állami támogatás folyósításának módosítására.

6. §

Az Állam felfüggesztheti a beruházás támogatásának folyósítását, ha a Főváros az általa vállalt finanszírozási kötelezettségének nem tesz eleget.

7. §

A budapesti 4-es — Budapest Kelenföldi pályaudvar - Bosnyák tér közötti — metróvonal megvalósítása során létrehozott azon vagyontárgynak, amely a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény 79. § (1) bekezdése alapján törzsvagyonná nyilvánítható, a beruházó által helyi (fővárosi) önkormányzat részére ellenérték nélkül történő olyan átadása, amely az általános forgalmi adóról szóló 1992. évi LXXIV. törvény 7. § (1) bekezdés a) pontja szerinti termékértékesítésnek minősül, továbbá helyi (fővárosi) önkormányzat részére a 4-es metróvonal megvalósítása részeként a beruházó által történő olyan ellenérték nélküli szolgáltatásnyújtás, amelynek tárgya a helyi (fővárosi) önkormányzat törzsvagyonába tartozó vagyontárgy lebontása, bővítése, felújítása, átalakítása, helyreállítása, korszerűsítése, áthelyezése adó- és illetékmentes.

8. §

A Magyar Köztársaság 2004. évi költségvetéséről és az államháztartás három éves kereteiről szóló 2003. évi CXVI. tv. 123. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„123. § A Kincstár a 4-es metró beruházás finanszírozása során a Budapesti Közlekedési Rt.-t terhelő, a projektköltség részét képező kifizetésekről kiállított számla általános forgalmi adótartalmát az általános forgalmiadó-bevallás benyújtására előírt határidőt követő 60 napon belüli visszatérítési kötelezettséggel, az állami pénzkészlet terhére kamatmentesen megelőlegezi Budapest Főváros Önkormányzata részére.”

9. §

Az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 18/B. §-a (1) bekezdésének d) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A Kincstár feladata különösen:)

„d) a központi költségvetés terhére, annak forrásaiból – jogszabályban meghatározott feltételekkel – megelőlegezési, likviditási hitelt nyújthat az Egészségbiztosítási Alapnak, a Nyugdíjbiztosítási Alapnak, az elkülönített állami pénzalapoknak, a helyi önkormányzatoknak, a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény hatálya alá tartozó jogi személyiségű területfejlesztési tanácsoknak és munkaszervezeteknek, a Fővárosi Önkormányzatnak a budapesti 4-es metróvonal megépítésével kapcsolatos általános forgalmi adó megfizetésére, valamint az évvárás keretében, a következő év január 5-éig esedékes járandóságok fedezetére;”

10. §

(1) E törvény hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a budapesti 4-es – Budapest Kelenföldi pályaudvar - Bosnyák tér közötti – metróvonal első szakasza megépítésének állami támogatásáról szóló 2003. évi LV. törvény.

(2) Ahol e törvény hatálybalépése előtt jogszabály a 2003. évi LV. törvényre hivatkozik, azon e törvényt kell érteni.

(3) A jelen törvény 2. §-ában meghatározott támogatási összeg tartalmazza a 2003. évi LV. törvény 2. §-ában meghatározott támogatási összeget is.

(4) A Magyar Köztársaság 2005. évi költségvetéséről szóló törvényben a IX. Helyi önkormányzatok támogatásai fejezet, 9. cím Budapest 4-es – Budapest Kelenföldi pályaudvar - Bosnyák tér közötti – metróvonal első szakasza építésének támogatása előirányzat felhasználható a jelen törvénnyel jóváhagyott feladatok finanszírozására is.

11. §

Ez a törvény a kihirdetését követő 8. napon lép hatályba.

Általános indoklás

A javaslat célja, hogy törvényben rögzítse a budapesti 4-es metróvonal Budapest Kelenföldi pályaudvar és Bosnyák tér közötti, teljes szakasza megépítésének állami támogatását, a társfinanszírozás keretszabályait, feltételeit. A 2003. évi LV. törvénnyel az Országgyűlés jóváhagyta a beruházás első – Budapest Kelenföldi pályaudvar és Budapest Keleti pályaudvar közötti – szakasza finanszírozásának támogatását és az erről szóló finanszírozási szerződés megkötését. A jelen javaslat elfogadásával az Országgyűlés felhatalmazza a Kormányt a meglévő finanszírozási szerződés oly módon történő módosítására, hogy az tartalmazza a teljes szakasz finanszírozásának szabályait.

Az állami támogatás nagysága a teljes szakaszra vonatkozólag maximum 208.869,6 millió forint, mely 2002. évi áron, általános forgalmi adó nélkül értendő. A pénzkeretet a Főváros a beruházás pénzügyi szükségletének megfelelően, a támogatási szerződésben meghatározottak szerint veheti igénybe. Ennek fedezetét a 2005-2010. években a költségvetési törvénybe be kell építeni. Az adott évre jóváhagyott támogatás ténylegesen igénybe nem vett része a következő költségvetési évre átvihető.

A hatályban lévő szerződés legfőbb elemei a következők:

- A beruházás befejezésének várható határideje 2008.
- Az állami támogatás összege nem nőhet. Ha a beruházás költségei mégis túllépik a tervezettet, a főváros a teljes túllépést köteles finanszírozni.
- A beruházás beruházója és a megvalósult beruházás tulajdonosa a BKV Rt. lesz. Bár a beruházás finanszírozása állami és fővárosi pénzből történik, ez támogatásként jelenik majd meg a BKV könyveiben, és így válik a társaság az új metró tulajdonosává.
- A beruházás teljes finanszírozása a Magyar Államkincstáron keresztül történik. Erről a MÁK, a BKV és a főváros háromoldalú szerződést írt alá, amelyet a pénzügyminiszter is ellenjegyzett, ezzel is megerősítve az állami részvételt és felelősségvállalást.
- A beruházás minden kifizetése a támogatási aránynak megfelelően történik. Ez alól csak egy kivétel lehet, amikor az állam a főváros által korábban teljesített kifizetések rá eső részét téríti vissza. Ez olyan formában történik, hogy 2007-ben és 2008-ban az állam a beérkező számláknak nemcsak a ráeső részét, hanem a fővárosi részét is kifizeti mindaddig, amíg a megelőlegezett összeget ily módon vissza nem téríti (nem történik tehát tényleges pénzáradás a fővárosnak, és több támogatást sem kap a főváros, a sajtóhíresztelésekkel ellentétben).
- Az Állam a Magyar Államkincstáron keresztül a beruházáshoz kapcsolódó, visszaigényelhető áfa összegének megfelelő kölcsönt nyújt a Fővárosnak a kifizetések felmerülésének ütemében. A kölcsönt a Főváros a BKV Rt. áfa-visszaigénylésével összhangban folyamatosan törleszti az Államnak.
- A BKV Rt. teljesen elkülönült nyilvántartást vezet a beruházásról, amelyet évente független könyvvizsgálóval megvizsgáltatnak. A vizsgálat eredményéről a könyvvizsgáló jelentést készít az államnak az esetleges visszaélések elkerülése érdekében.
- Az állam több ponton is felügyeli a beruházás folyamatát:

- A projekt igazgatójának személye az állam egyetértésével került kiválasztásra, és esetleges elmozdításához és új igazgató kinevezéséhez is az állam jóváhagyására van szükség.
- Az állami jóváhagyás eljárásrendje az Európai Beruházási Bank által az új közbeszerzési törvény hatályba lépése előtt alkalmazott gyakorlatot követi. Ennek megfelelően az állam részt vesz a tenderkiírás, értékelés és a győztes kiválasztásának folyamatában és szükség esetén megvétőzhat olyan döntéseket, amelyek a szerződésbe ütköznek.
- A szerződés melléklete tartalmazza a 2004. és 2008. közötti kifizetéseket éves bontásban. A finanszírozási tábla alapján történik a támogatások költségvetési törvénybe való betervezése.
- A főváros félévente részletes tájékoztatást küld az állam részére a beruházás pénzügyi és műszaki előrehaladásáról és az esetleges késedelmek okairól.

A módosító szerződés lényegi elemei a következők:

- *Meghosszabbodik a beruházás befejezésének határideje*, részben a második szakasz megvalósítása miatt, részben amiatt, hogy a hatósági engedélyeket bíróságon támadták meg, ami késleltette a tenderkiírásokat. Az első szakasz tervezett befejezési határideje 2009-re módosul, a második szakasz befejezése pedig 2010-ben várható.
- A várható befejezési határidőhöz igazodva módosul a beruházás finanszírozási táblázata.
- Mivel párhuzamosan kell végezni a második szakasz előkészítésének és az első szakasz megvalósításának munkálatait, ezért évi 200 millió forintról 300 millió forintra nő a BKV Rt. igazgatási költségkerete.
- A második szakasz megépítése három vezértechnológiával történhet, ezek közül az engedélyező hatóság fogja majd meghatározni az alkalmazandót. A három technológia más-más költséggel bír, ezek megjelennek a finanszírozási szerződésben, és ha egy olcsóbb technológia alkalmazása kerül előírásra, akkor az állami támogatás összege is csökken.
- Ha a hatósági engedélyek hiányában mégsem valósulhat meg a második szakasz, akkor a Főváros nem költheti el a második szakasz támogatására szánt összeget az első szakasz esetleges költségtúllépésének finanszírozására.
- Mivel az új közbeszerzési törvény igen szigorú szabályokat állapít meg, ezért változik az állami kontrollpozíció. Az állami jóváhagyás eljárásrendje az új közbeszerzési törvénnyel összhangban módosul. Ennek megfelelően az Állam előzetesen ellenőrzi a beszerzés tárgyát, és utólag ellenőrzi a közbeszerzési eljárás eredményeként megkötött szerződést.
- Az árfolyamkockázat kezelésére megfelelő módszert dolgoztak ki a felek.

A legdrágább megoldást figyelembe véve a projekt finanszírozási táblázata a következő:

adatok 2002. évi áron, millió forintban

<i>Az állami támogatás és a fővárosi támogatás évenkénti ütemezése</i>										
	2002.-ig	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	Össz.
Projekt-költség	8.735,5	3.192,8	3.500,0	18.742,	42.490,7	76.532,5	69.277,2	34.278,1	7.716,2	264.465,5
Állami támogatás	266,4	0,0	2.764,2	14.802,5	33.558,3	65.021,2	59.290,8	27.072,1	6.094,1	208.869,6
Fővárosi támogatás	8.469,1	3.192,8	735,8	3.940,0	8.932,4	11.511,3	9.986,4	7.206,0	1.622,1	55.595,9

Részletes indoklás

1. § - 7. §-okhoz

Figyelembe véve a Főváros és a központi költségvetés teherbíró képességét, a 4-es metróvonal teljes szakaszának megépítéséhez a Magyar Állam az Országgyűlés egyetértése esetén az e §-okban megjelölt összegben és módon támogatást nyújt.

8. §-hoz

A 2004. évi költségvetési törvényben szereplő felhatalmazás csak az első szakaszra vonatkozik, ezt szükséges kiterjeszteni a teljes beruházásra.

9. §-hoz

Az Áht.-ban szereplő felhatalmazás csak az első szakaszra vonatkozik, ezt szükséges kiterjeszteni a teljes beruházásra.

10. §-hoz

Hogy ne legyen átfedés a két törvény között, ezért szükséges a korábbi metró törvényt hatályon kívül helyezni

A más törvényekben szereplő kedvezmények és kötelezettségvállalások csak az első szakaszra vonatkoznak, ezt szükséges kiterjeszteni a teljes beruházásra.

Engedélyezni kell, hogy a 2005. évi költségvetési törvényben az első szakasz finanszírozására szánt – felülről nyitott – előirányzat összegéből a teljes szakasz megvalósításának állami támogatása finanszírozható legyen.