

KÖZBESZERZÉSI INTERJÚ

Interjú Dr. Kócuti Attilával, a Közbeszerzési Hatóság keretében működő Tanács tagjával

1. A Közbeszerzési Hatóság keretében működő Tanácsban 2020 decemberétől vesz részt, mint a munkáltatók országos érdekképviselői és az országos gazdasági kamarák által kijelölt személy. Hogyan fogadta a felkérést, és melyek azok az érdekek, amelyeket hangsúlyozni és képviselni kíván a Tanács tagjaként?

A felkérést nagy örömmel fogadtam el, mivel a közbeszerzés az a terület, amelyben az általam vezetett cég a Tornádó International Kft évtizedekre visszamenő tapasztalatokkal rendelkezik. Cégünk különleges járművek gyártásával foglalkozik, mely tevékenységünk keretében számos érdekes járművet készítettünk. A teljesség igénye nélkül néhány példát megemlítve, gyártottunk fogvatartottakat szállító járműveket, köznapi nevén rabomobilokat, mobil könyvtárakat, fertőzött állatok megsemmisítését végző járműveket, a közutak karbantartásánál nélkülözhetetlen különböző eszközök (hóeke, sószóró, oszlopverő) vezérlését és hordozását biztosító járműveket, mobil kormányablakokat. A tevékenység, amivel foglalkozunk több okból is sajtóságos, egyrészt a legkülönbözőbb területeken jelentkező mobilizálási igényekre kell megfelelő járműveket, gépeket tervezni, másrészt ezeket az eszközöket kiváló minőségben le is kell gyártanunk. A különleges igényeknek megfelelő járművek, gépek tervezése és gyártása folyamatos innovációt és kreativitást igényel. Azt szoktuk mondani, hogy a mi tevékenységünk egy mérték utáni szabósághoz hasonlítható, azaz ahol az igények olyanok, melyek széria vagy tömeggyártással nem biztosíthatók, ott mi „méret és igény” szerint testre szabott megoldást adunk.

Mindezekből következően sokoldalú tapasztalatokkal rendelkezem az ajánlattevői területen, így elsősorban a speciális árubeszerzések körében szeretném az ajánlattevői érdekeket a Tanács munkájában kellő súllyal megjeleníteni. Ezen kívül fontos feladatomnak tekintem, hogy a hazai kkv szektor innovációs és piaci fejlődése szempontjából kiemelt fontosságú „Vegyél



hazait” szemlélet a közbeszerzések területén is kellő figyelmet és ahol lehetséges, kellő szabályozási segítséget kapjon. Nagyon fontos, hogy pl. az árubeszerzések körében mérésre, publikálásra és preferálásra kerüljön a hazai hányad, még akkor is, ha az csak részegység beszállítói területen jelentkezik.

2. Miképp látja, Ön szerint melyek a kulcskérdések az ajánlattevői oldal számára egy közbeszerzési eljárásban?

Az a véleményem és a tapasztalatom, hogy a Kbt. a közbeszerzések kétségkívül az egyik legjelentősebb volumenét adó építőipari beruházások kérdéskörét sokkal alaposabban és részletesebben érinti, mint az

árubeszerzéseket. Kulcsfontosságúnak látom ezért, hogy az árubeszerzések során jelentkező kérdések is kellő részletességgel megvitatásra és szabályozásra kerüljenek. Néhány kulcskérdés ezen a területen: referenciakérés szakmai-műszaki korlátai és szabályai, magyar hányad vizsgálata és aránynövelésének az elősegítése, külföldi partnerektől szükséges igazolások racionalizálása, árubeszerzéseknél a műszaki leírások kötelező tartalmi és formai követelményeinek szabályozása. Általában igaz, hogy árubeszerzések esetén a törvényalkotó abból indul ki, hogy az adott árut sorozatban gyártják és a „polcról levéve” szállítják. A referenciát ebből kiindulva általában specifikusan, az eljárás tárgyával teljesen megegyezően írják elő. Vannak olyan árubeszerzések, melyeknél több ajánlattevő kaphatna lehetőséget, ha a referencia nem konkrétan az adott árubeszerzés tárgyára, hanem a tágabban értelmezett szakmai tapasztalat biztosítására vonatkozna. Azaz a referencia nem csak kizárólag a sokszor a valós szakmai tapasztalatot egyáltalán nem tükröző kereskedelmi-értékesítési tevékenységgel, hanem akár a használatot meghatározó rész vagy főegység gyártási referenciájával is biztosítható lenne.

Saját tapasztalatot tudok példaként említeni haszongépjárművek beszerzésénél. Egy adott szállítási vagy munkavégzési feladatra alkalmas haszonjárművek ún. kétlépcsős gyártásban készülnek. Az első lépcsőt az alapjárművet (járóképes alváz) gyártó autógyár készíti, míg a második lépcsőben ún. felépítménygyártó cégek által a jármű használatát meghatározó felépítmény kerül legyártásra és összeépítésre az alapjárművel. A beszerzések során – leggyakrabban a lehető legegyszerűbben és leggyorsabban lebonyolítható eljárás miatt – általában a beszerzés tárgyával mindenben megegyező összeépített jármű szállítási referenciáját írják elő. A legtöbb esetben az összeépített jármű értékesítését az alapjármű forgalmazója végzi, így az említett szállítási referenciát is csak ő tudja biztosítani.

Az ilyen járművek beszerzése esetén például sokkal célravezetőbb lenne és nagyobb versenyhelyzetet teremtene, ha ajánlatkérők nem csak egy az egyben a beszerzendő járművel szinte mindenben egyező szállítási referenciát kérnének, hanem második lépcsős gyártási referenciát is, mivel a jármű munkavégzést biztosító paramétereit legalább olyan mértékben befolyásolja a felépítmény, mint az alapjármű.

3. Tavaly ősszel a Csongrád-Csanád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara elnökké választotta, korábban az ipari alelnöki tisztséget töltötte be. Kamarai tapasztalatai alapján milyen kihívást jelentett a koronavírus járvány a kkv szektornak?

Mint ahogy az egész országban, úgy a megyénkben is a koronavírus járvány a legnagyobb nehézséget a turizmus és a vendéglátás területén működő vállalkozásoknál okoz, illetve okozott. Különösen nehezé teszi a helyzetet, hogy ezen a területen sajnos még mindig jelentős a szürke időalapú foglalkoztatás, így a támogatások hatékonysága rendkívül alacsony. A kihívás azonban nem csak ebben a szektorban jelentkezik. Gondoljunk csak végig azt a láncreakciót, ami például csak a vendéglátásból kiindul. Amikor nem működik a szálloda, az nem rendel a péknél árut, nem szerez be húst és zöldséget, nem mosat a tisztító cégnél, nem rendeli meg ehhez a szállításokat, nem hozza-viszi a vendégeket a taxi, nem romlik el az, ami használat mellett elromolhat, így elmarad a javítási karbantartási megrendelés stb. Tovább elemezve a helyzetet, úgy gondolom szinte minden céget megérintett vagy meg fog érinteni a járvány hatása. Jelentősen megnőtt a „home office”-ban végzett tevékenységek aránya, mely számos területen közel sem biztosítja a kellő hatékonyságot, az ügyintézők lelassultak, a munkavállalók egy része a fertőzés és a karantén miatt nem kiszámíthatóan kiesik a munkából. Nos ezeket a termelékenységét jelentősen romboló hatásokat a gazdaság szereplőinek egyszer csak finanszírozni, illetve viselni kell, természetesen az egyes szektorokban más és más mértékben. Éppen ez jelent majd egy nagyon fontos feladatot a kamarának is, azaz, hogy hogyan tudja segíteni azt a szabályozási folyamatot, mely a terheket kezelhető mértéken tartja a vállalkozások számára. A járvány igen nagy mértékben kihangsúlyozta annak jelentőségét, hogy mennyire fontos, illetve fontos lenne a kkv szektorban a magas hozzáadott értéket előállítani képes, önálló innovációra alkalmas vállalkozások megfelelő aránya. Gondoljunk csak arra, hogy abban az esetben, ha jelentős számú ilyen cég működne a kkv szektorban, akkor egy a mostanihoz hasonló járvány vagy krízishelyzetben az ország szempontjából stratégiai jelentőséggel bíró rendkívüli gyártások és fejlesztések is sokkal gyorsabban és gördülékenyebben elvégezhetőek lennének. Ezért is nagyon fontos, hogy minden

lehetséges eszközzel olyan támogatást kapjon a magyar kkv szektor, mely az innovációs folyamatokat indukálja, a hazai termékek beszerzését elősegíti. Ebből a szempontból különösen nagy jelentőségű a közbeszerzések keretében a hazai kkv szektor sokkal nagyobb térnyerése, különösen a magas hozzáadott értéket és innovációt igénylő területeken.

4. Munkája mellett a Szegedi Tudományegyetem Mérnöki Karán is oktat. Tudományos főmunkatársaként bizonyára érdeklődéssel szemléli a járműiparban zajló fenntarthatósági szempontú paradigmaváltást. A fenntarthatósági szempontokat, valamint az újonnan üzembe helyezett járművekre kötelezően alkalmazandó WLTP szabályokat figyelembe véve, milyen megoldásokat lenne célszerű előnyben részesíteni a közpénzből gazdálkodó ajánlatkérőknek járművek közbeszerzésénél?

Valóban nagy érdeklődéssel fordulok egyrészt a munkámból, másrészt az oktatói tevékenységem miatt is a járműiparban, illetve az iparban jelentkező paradigmaváltási folyamatok irányába. Az egész járműipar már a koronavírus előtti időszakban is az erőteljes változás előkészítésének időszakát élte. Nevezetesen hangsúlyosan előtérbe kerültek azok a fejlesztések, melyek az egész iparágat jelentős módon át fogják alakítani. Egyrészt az informatikai és mesterséges intelligencia kutatások eredményeként elkezdődött a különböző szintű önvezető rendszerek bevezetése, másrészt a fenntarthatósági, környezetvédelmi szemléleti- és jogszabályi váltás eredményeként egyre szigorúbb előírások vonatkoznak a járművek teljes életciklusára.

Különösen fontos, hogy a közpénzből beszerzett és újonnan forgalomba helyezett járművek esetében ezek a szempontok kellő hangsúlyt kapjanak. A jelenleg érvényben lévő előírás a 48/2011 (III. 30.) Korm. rendelet az életciklusra vetített károsanyag kibocsátási szempontokat a járművek beszerzésénél kötelezően az értékelési körbe vonja.

Szeretném felhívni a figyelmet arra, hogy a kompressziógyújtású motorral ellátott gépkocsik közbeszerzési eljárásaiban a Kormányrendelet előírásainak betartása nem lehetséges, mely helyzet így számos felesleges vitát és szinte megoldhatatlan jogorvoslati eljárásokat eredményezhet.

A rendelet szerint, az üzemeltetés közbeni energetikai és környezeti hatások figyelembevételének legalább az alábbiakra kell kiterjednie:

- a)energiafelhasználás,
- b)szén-dioxid kibocsátás és
- c) nitrogén-oxidok (NO_x), nem-metán szénhidrogének (NMHC) és részecske kibocsátás (PM).

Az Európai Unió jogszabályai egyértelműen és kötelezően előírják a járműgyártók részére a károsanyag kibocsátási értékek vizsgálatát és dokumentálását.

Az energiafelhasználás és a szén-dioxid kibocsátás értékeinek figyelembevételével általában nincsenek problémák, azok az üzemenyagfelhasználástól függenek és az alapjármű gyártók vizsgálati dokumentumaiban megtalálhatóak. A fő probléma a nem-metán szénhidrogének (NMHC) figyelembevételével van.

Lényeges és fontos azt tudni, hogy a személygépjárművek és a könnyű tehergépjárművek esetében a vizsgálati eljárás teljesen más, mint a nehézteher gépjárművek esetében. A személygépjárművek és a könnyű tehergépjárműveknél a mért értékek a megtett távolságra (km), míg a nehézteher gépjárműveknél a fajlagos teljesítményre (kWh) vannak vonatkoztatva. Fontos azt is tudni, hogy a vizsgálati eljárások különbözősége miatt a vizsgálati eredmények egzakt módon nem számíthatók át egymásba és így azok nem hasonlíthatók össze.

Személygépjárművek és könnyű tehergépjárművek kompressziógyújtású motorjainak esetében a jelenleg vonatkozó 715/2007/EK, a 692/2008/EK és a 459/2012/EU jogszabályok (Euro 6.) alapján a vizsgálandó kibocsátási jellemzők és mértékegységek: Szén-monoxid tömege (CO)(mg/km), Nitrogénoxidok tömege (NO_x)(mg/km), Szénhidrogének és nitrogénoxidok együttes tömege (THC+NO_x)(mg/km), Részecskék tömege (PM)(mg/km), Részecskék száma (PN)(db/km).

Nehéztehergépjárművek kompressziógyújtású motorjainak esetében a jelenleg vonatkozó 582/2011/EG rendelettel módosított 595/2009/EG rendelet (Euro VI.) alapján az előírt kibocsátási jellemzők és mértékegységek: Szén-monoxid tömege (CO)(mg/kWh), Nitrogénoxidok tömege (NO_x)(mg/kWh), Összes szénhidrogén tömege (THC)(mg/kWh), NH₃ mértéke (ppm), Részecskék tömege (PM)(mg/kWh), Részecskék száma (PN)(db/kWh).

Tehát a járművek károsanyag kibocsátásának kötelező vizsgálatait előíró, jelenleg érvényben lévő jogszabályok kompresszió gyújtású motorok esetén sem a könnyű haszonjárművek és személygépjárművek, sem a nehézteher gépjárművek esetében nem írják elő a nem-metán szénhidrogén (NMHC) kibocsátás vizsgálatát.

Fentiekből következik, hogy kompressziógyújtású motorokkal készülő gépkocsik esetében a Kormányrendeletnek megfelelő ajánlatkérés nem készíthető és így az a cél, ami a teljes életciklusra vonatkozó kibocsátások figyelembevételét előírja, nem valósul meg.

A megoldás az, hogy a közbeszerzéseknél kötelezően betartandó 48/2011 (III. 30.) Korm. rendeletet a járművek károsanyag kibocsátásának kötelező vizsgálatait előíró aktuális EU jogszabályokkal feltétlen harmonizálni szükséges.

Fontos azt is hangsúlyozni, hogy a járművek beszerzésénél a megfelelő ajánlati dokumentáció összeállításához és a kötelezően értékelendő paraméterek helyes előírásához, ma már nem csak közbeszerzési, hanem magasszintű műszaki ismeretekre is szükség van.

5. Mi a szakterülete a műszaki tudományok terén, milyen témából szerzett tudományos fokozatot?

Szakterületem a speciális járművek és mobil gépek tervezése, méretezése. Tudományos fokozatot is ehhez kapcsolódóan szereztem, mechanikából egyetemi doktori címet, géptervezésből pedig PhD fokozatot szereztem.

6. Mivel foglalkozik legszívesebben szabadidejében?

Szabadidőmben szeretek utazni, más országokat és más kultúrákat megismerni. Kedvelem a képzőművészetet, azon belül is a modern művészetet, utazásaim során rendszeresen látogatok múzeumokat, kiállításokat. Kedvelem a technikai sportokat, a technikatörténeti emlékeket, a régi gépeket és járműveket, valamint a sport-szerű horgászatot.