



ikt. szám: 125/10-4/2017

J E G Y Z Ő K Ö N Y V

a Metrókorruptiót Vizsgáló Munkacsoport 2017. május 22-i üléséről

Helyszín: Városház u. 9-11. II.em., 282.

Időpont: 2017.V.22. 10:00

A munkacsoport részéről jelen vannak:

Borbély Lénárd	munkacsoport vezető
Geiger Ferenc	munkacsoport tag
Karsay Ferenc	munkacsoport tag
Orbán Gyöngyi	munkacsoport tag
Tokody Marcell	munkacsoport tag

Meghívottként jelen vannak: a Jelenléti ív alapján

Az ülést vezeti: Borbély Lénárd munkacsoport vezető

(Az ülés kezdetének időpontja: 10 óra 06 perc)

1.napirendi pont: Meghallgatások

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Jó reggelt kívánok! Tisztelettel köszöntök mindenkit! Szeretném megállapítani, hogy a munkacsoportunk teljes létszámmal jelen van a metrókorruptiót vizsgáló, főváros által létrehozott munkacsoport soron következő ülésén. Köszöntöm a sajtó jelen lévő képviselőit, köszönöm szépen mindenkinek az érdeklődést.

A mai munkacsoportülésünkre a BKV Zrt.-nek az utolsó Demszky-korszak alatt működő igazgatótanácsának a tagjait hívtuk meg. Szeretném jelezni, hogy a kilenc fő, Forró Zoltán, Kardos Péter, dr. Király György, dr. Mihályi Péter, dr. Papp József, Pálmai László, Tompa László, Tóthfalusi György, Zsiros István meghívottak közül dr. Király György és dr. Mihályi Péter jelezte, hogy nem tud itt lenni, és Kardos Péter, valamint dr. Papp József urak jeleztek vissza, hogy elfogadják a meghívást, és részt vesznek a mai munkacsoportülésünkön, köszönöm szépen, hogy ők itt vannak.



1000060273508

A többiekkel kapcsolatban szeretném jelezni, hogy ők nem is jeleztek vissza, nem is válaszoltak a megkeresésünkre. Márpedig ez azért fontos lett volna, mert ha jól sejtem – bár pontos kimutatásokkal nem rendelkezem, és akkor bele is vágnék, és ez nyilván nem önöknek szól –, az egész négyesmetró-beruházásnak a költségei talán ebben az időszakban nagyon-nagyon elszálltak, és sokat emelkedtek a tervezetthez képest.

A munkacsoportunk azért jött létre, mint bizonyára a sajtóból is értesültek, mert az Európai Unió Jelentős Csalások Elleni Hivatala megkereste Magyarországot, és különböző felvetéseket írt le a teljes négyesmetró-beruházással kapcsolatban. Szeretném elmondani, hogy a Fővárosi Önkormányzatban már korábban egy bizottság, egy vizsgálóbizottság vizsgálta a 4-es metróon belül az Alstom metrószelvények beszerzését, az Egyesült Királyság Jelentős Csalások Elleni Hivatalának a megkeresésére indult el az a vizsgálatunk, illetve folyamatban van, mint tudják, egy büntetőeljárás is a szerelvények beszerzése kapcsán, az tudomásom szerint augusztusban fog lezárulni. Ezt követően kaptunk jelzést a teljes négyesmetró-beruházással kapcsolatban, ami összességében 452 milliárd forintos beruházás volt.

Rengeteg szerződést megkifogásolt az Európai Unió, van, ahol egyenesen korrupciógyanút feltételeznek, a nagy szerződéseknél. A nagy szerződések, hogyha jól látom, megoszlanak, bár több a 2006 utáni időszakban, tehát az utolsó Demszky-mandátum alatt kötöttek. A múltkori ülésünkön már meghallgattuk az igazgatótanács 2002 és 2006 között regnáló tagjait, mondtak újdonságot és érdekességet. Illetve felvet az OLAF olyan szerződéseket is, amelyek álláspontja szerint szabálytalanul lettek megkötve, amelyeknél nem volt közbeszerzés, illetve felmerül a tiltott pártfinanszírozás gyanúja is, hiszen az MSZP-hez erősen köthető cég is kapott megrendelést, méghozzá 331 millió forint értékben.

A munkacsoportunk feladata abból áll, hogy megvizsgáljuk, hogy azokkal a pénzekkel, amelyeket az OLAF megkifogásolt, és amit valószínűleg Magyarországnak és amelyeket a Fővárosi Önkormányzatnak közösen vissza kell fizetnie, azokkal a metrópénzekkel mi történt, hova tűntek, hova tűnhettek, vajon a politikusoknak milyen érdekeltsége volt, és ha folyt pártkasszába pénz, akkor az hova, mely pártokhoz vagy mely párthoz folyt be.

Azzal a felvetéssel szeretném indítani, és utána megadnám önöknek a szót így szabadon, hogy Demszky Gábor az egész vizsgálatunk kezdetén többször is úgy nyilatkozott, hogy ő az egész négyesmetró-beruházással kapcsolatban semmit nem tudott, semmiről nem volt információja, nem volt képbén, hogyha úgy tetszik. Aztán a mellett, hogy azonnal ügyvédet fogadott, a mellett azért kiderült itt a meghallgatások során, hogy Demszky Gábornak nemhogy napi információi voltak, hanem a volt vezérigazgató, Aba Botond beszámolója szerint egyenesen tőle jöttek vagy származtak instrukciók, vagy pedig a DBR Projekt Metró Igazgatóságon keresztül.

Azt is szeretném még önöknek elmondani, és majd meg is kérdezni, hogy a 2002-2006 között működő igazgatótanácsi tagok arról számoltak be, hogy a 4-es metró beruházására egy külön eljárásrendet hoztak létre – kíváncsi lennék, hogy önöknél ez működött-e –, hogy a 10 milliárd forint alatti szerződésekről le voltak tiltva, csak a 10 milliárd forint felettieket vizsgálhatták elmondásuk szerint. Illetve mondtak még egy nagyon érdekes dolgot – persze több mindent is –, hogy volt egy időszak, amikor a műszaki ellenőrzést a BKV Zrt. felügyelőbizottsága látta el.

Ezekkel kapcsolatban szeretném, hogyha önök is elmondanák, hogy mire emlékeznek, illetve szeretném megkérdezni, hogy van-e bármi, amit el tudnak mondani a négyesmetró-beruházással kapcsolatban, a döntési mechanizmusokról, hogy hogyan történtek, hogy érzékeltek-e bármilyen nyomásgyakorlást a politikusok részéről, kaptak-e esetleg önök bármilyen instrukciót, hogy hogyan szavazzanak, kérték-e meg önöket ilyenekkel kapcsolatban, illetve ha voltak kifogásaik az egész metróberuházással kapcsolatban, akkor azok mik voltak, illetve milyen jelzéseket tettek ezzel kapcsolatban.

Még egy dologra hadd térjek ki – ezt nagyon fontosnak tartanám –, hogy Balogh úr, a DBR volt igazgatója az egyik meghallgatáson elmondta nekünk, hogy kétszer készült egy háttéranyag, amely pénzügyi és műszaki alátámasztással rendelkezett, a főpolgármester úrnak készítették, és arról szólt, hogy azonnal le kell állítani a 4-es metró beruházását, mert óriási baj van, nagyon elszálltak a költségek, de ez a feljegyzés, úgy tudom, nem jutott el semmilyen fórumra, még a Közgyűlés sem tárgyalhatta. Önök tudtak-e erről a feljegyzésről, tudtak-e erről a szándékról, mert Balogh úr úgy nyilatkozott anno, hogy a főpolgármester úr, illetve a magas szintű döntéshozók ezt nem engedték továbbengedni sem.

Nekem előljáróban ennyi lenne, és nem tudom, amelyikük gondolja, hogy elkezd, esetleg Kardos úr. Parancsoljon!

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Köszönöm szépen. Úgy veszem észre, hogy egy kamaradarab lesz ma, mert még egy vonósnégyest sem tudunk a Papp úrral kiállítani. A kérdésekre válaszolnék.

Az igazgatóság... Meg kellene nézni, ezt nem tudom most ellenőrizni, hogy igaza van-e abban, hogy a nagy volumenű beruházásokkal kapcsolatos döntések 2007 után vagy 2007 és 2009 között voltak...

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Részben.

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Azért mondom, hogy részben, mert jelentős döntések 2006 előtt történtek, és azt tudom, hogy a döntések, a nagy volumenű döntések jelentős része 2006 előtti volt, de ez ebből a szempontból teljesen lényegtelen, azt hiszem, a csoport szempontjából. Bevezetőként annyit mondanék, hogy nagyon fontosnak tartanám, hogy minél hamarabb kialakuljon egy kép a tényleges helyzetről, hogy mi az, ami az objektív valóság, mi az, ami sejtetés, mert nekem mint igazgatósági tagnak is rossz, hogy sokáig van ez a lebegtetése a dolgoknak.

A döntési mechanizmusra vonatkozott a polgármester úr egyik kérdése. Magához az igazgatósághoz, az igazgatóság hatáskörébe emlékeim szerint valóban a 10 milliárd forint feletti döntések tartoztak, aztán 2009-ben talán ezt módosítottuk, és azt mondtuk, hogy az 5 milliárd forint feletti döntések is odatartoznak, illetve az 500 millió forint feletti, ezt a jegyzőkönyvekben meg lehet találni, hogy jól emlékszem-e. Itt elég sok nagy volumenű döntés volt, az igazgatóság maga – ahogy most megkaptam a levelet, megnéztem – körülbelül száz vagy annál több napirendet tárgyalt évente, és a számát tekintve ennek a töredéke volt a metróval kapcsolatos döntés. A magánvéleményem tehát az, hogy nehezen lett volna elképzelhető, hogy minden egyes szerződés a BKV igazgatósága elé kerüljön, az én tapasztalatom az, hogy bizonyos döntések alatt a menedzsmentnek is van jogosultsága.

Ami az eljárási rendet illeti, ez úgy nézett ki, hogy ezeknél az általunk jóváhagyandó beruházásoknál és eljárásoknál volt egy értékelő bizottság, amely értékelt a dolgokat, előtte szakértők véleményezték, majd volt egy tenderbizottság, amelyben a főváros és a BKV képviseltette magát, a fővárosból szakértők, tehát alkalmazottak, aztán volt, amikor képviselő is volt a tenderbizottságban, a BKV részéről pedig szintén szakértők, illetve általában igazgatósági tag is delegálva volt, ahogy én megnéztem – én nem vagyok közbeszerzési szakértő, tehát nem kerültem be ezekbe a tenderbizottságokba, mert ez elsősorban jogi szakértelmet igényelt volna. Ezután egy írásos előterjesztés készült, ami tartalmazta az értékelő bizottság, a tenderbizottság észrevételeit, ott volt egy vita az igazgatóságban, és ennek alapján születtek a döntések. Ez volt az eljárási rend az igazgatóságban. Egyébként meg a Közgyűlés évente többször is tárgyalta a metróberuházás előrehaladásáról szóló jelentést.

Ami a nyomásgyakorlásra vonatkozó kérdést illeti, soha senki semmilyen nyomást nem gyakorolt rám, nem is kerestek meg. Nem sértődök meg ezen, de tény az, hogy soha senki nem kívánt megkeresni engem, hogy bármilyen módon befolyásoljon, legyen szó politikusról, fővárosi alkalmazottról vagy a tenderben érdekeltekről, tehát a döntést a legjobb tudásom szerint hoztam meg. Egyébként ez egy szakmai feladat, és az igazgatóságnak a Gt. szerint is..., tehát nem utasítható konkrét döntésekre, tehát feladatok adhatók, de nem utasíthatók. Ilyen nyomást tehát én nem észleltem, azt sem észleltem, hogy valahol máshol ilyen nehezedett volna – a kérdésének erre a részére válaszolva.

Az azonnali leállítással kapcsolatosan: én nem emlékszem, hogy 2006-ban mi értesítést kaptunk volna erről, hogy volt egy ilyen javaslat, hogy a beruházás álljon le.

Ami tény, hogy a beruházásnál a finanszírozás módja is változott, tehát maga a beruházás úgy volt, hogy már '98 körül elindult, aztán leállt, aztán újraindult, és változott a finanszírozásnak a rendje is, mert később jött be az, hogy uniós támogatás is szerepelt a finanszírozásban, ami nyilván azért elég jelentős változás a beruházás eljárási rendje szempontjából. Ha a magánvéleményemet kérdezi, én azt gondolom, hogy egy rendkívül bonyolult beruházás egy ilyen metró, nem szokványos és nem sokszor van egy országban ilyen, tehát igazán komoly szakértelemmel rendelkező ember, aki vezetett volna metróberuházást, már nem nagyon volt ebben az időszakban Magyarországon. Később azt a Klados Gusztávot hozták, aki állítólag csinált metróberuházást. Tehát volt egy bonyolult összefüggés, volt egy szakértelmehiány, az elején kicsi volt a projektigazgatóság létszáma, az később növekedett meg, és talán még az is hozzájárult a folyamatokhoz, hogy azért elég gyakran voltak személyi változások mind a BKV vezetésében ebben az időszakban, tehát 2006 és 2010 között, ha jól emlékszem, négy vezérigazgató volt, egy megbízott, Balogh Zsolt, és három vezérigazgató volt, és a projektigazgatóság is változott személyében, tehát ez is nehezítette a dolgot.

Felvethető az a kérdés, hogy nem lett volna-e célszerűbb egy fővállalkozót megbízni, lévén hogy Magyarországon ilyen nagy metróépítési tapasztalat nem volt. Erre, őszintén, én nem tudok válaszolni, tehát én nem tudom eldönteni, hogy ha van egy fővállalkozó, akkor hogyha az a fővállalkozó előállt volna valamilyen többletköltséggel és indokolt költséggel, akkor azt vissza lehetett volna-e utasítani. Én azt tapasztalom, hogy egy-egy ilyen beruházásnál – most nem csak a metróról beszélek – a költségek azért menet közben emelkedhetnek a műszakitartalom-változás, az infláció miatt.

Azt hiszem, hogy talán válaszoltam.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Azt hadd kérdezzem még meg – az eljárásrendről elmondta, hogy az értékelő bizottság készítette elő, aztán a tenderbizottság, önök pedig jóváhagyták –, hogy volt-e olyan eset az emlékei szerint, amikor nem hagyták jóvá az előkészített anyagokat, vagy pedig minden már az előkészítésnél, ha úgy tetszik, eldőlt, önök pedig formailag rámondták az igent.

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Arra emlékszem, hogy voltak észrevételeink és kérdéseink, amelyekre választ kaptunk, tehát végül is elfogadtuk ezeket a dolgokat. Ahogy én tudom... Tehát amikor voltak ilyen észrevételeink, azokra választ kaptunk, az anyag tartalmazta, hogyha voltak ilyen típusú kérdések. Azt hozzátenném, hogy ha valaki nézi az OLAF-jelentést, akkor azért itt, ahogy én átfutottam – áttanulmányozni nem tudtam –, vannak olyan kifogásai az OLAF-nak, olyan szakértői jellegű kifogások, amelyeket megkifogásol, ugyanakkor jelzi, hogy megvizsgálta a Közbeszerzési Döntőbizottság meg az NFÜ, és ő maga rendben találta. Ezeknél az ügyeknél én tehát érzek egy ellentmondást, hogy vajon most kinek van ebben igaza, a hazai hatóságoknak,

amelyek ezt rendben találták, vagy nem. De, mondom, az igazgatóság érdemben próbálta ezt tárgyalni, felhasználva a tenderbizottságnak meg az értékelő bizottságnak a megállapításait.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen. Dr. Papp József urat... *(Tokody Marcell jelzésére:)* Bocsánat, Tokody Marcell képviselő úr szeretne kérdést feltenni.

Tokody Marcell, a munkacsoport tagja: Köszönöm szépen a szót. A kérdésem arra vonatkozik, hogy említette, hogy 2009-ben változott a 10 milliárdos döntési kompetencia 5 milliárdra, illetve 500 millió forintra. Ezek mi szerint értendők, tehát miben különbözött, hogy hol döntöttek 5 milliárd forint felett, hol pedig már 500 millió forint felett is? Köszönöm szépen.

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Bocsánatot kérek, kevésbé hallottam. Igen?

Tokody Marcell, a munkacsoport tagja: Bocsánat, akkor megpróbálok hangosabb lenni. Tehát említett egy olyat, hogy 2009-ben változtattak azon, hogy már nemcsak 10 milliárd forint fölötti tételekről született önöknél döntés, hanem 5 milliárd, illetve 500 millió forint fölött is. A kérdésem arra vonatkozik, hogy miszerint különül el, hogy hol döntöttek az 5 milliárdos limit szerint, és hol jött be az 500 millió forintos limit? Köszönöm szépen.

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Az 5 milliárdos limitnél kötelező volt, hogy az igazgatóság döntsön, tehát ott ez a 10 milliárd helyébe lépett...

Tokody Marcell, a munkacsoport tagja: Igen.

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: És 500 millió és 5 milliárd forint között pedig úgy szólt a történet, hogy az igazgatóság eldöntheti, hogy olyannak tartja-e a beruházást, aminél a döntést magához akarja vonni, tehát ott nem volt kötelező az igazgatóság döntése, hanem fenntartotta magának a döntési jogot, hogy ha akarta, akkor ezen a kategórián belül meghatározza, hogy akar-e dönteni valamelyikről.

Tokody Marcell, munkacsoport tagja: Köszönöm. Ez azért érdekes, mert ez azt jelenti, hogy akkor minden 500 millió forintnál nagyobb tételről értesültek, tudomásuk volt róla, csak döntést hoztak arról, hogy akarnak-e róla dönteni, avagy sem – ha jól értem önt. Tehát ami 500 milliót meghaladó tétel volt, arról önöknek tudomásuk volt. Ez azért érdekes, mert akik előzőleg voltak itt az előző BKV-igazgatótanácsból, ők azt mondták, hogy a 10 milliárd forint alatti tételekről semmilyen tudomásuk nem volt, de amit ön most mond, az ellentmond az előzőeknek, tehát akkor valakinek az állítása nem állja ki az igazság próbáját – nem azt mondom, hogy az öné, de a kettő nincs egymással összhangban, csak erre világítok rá. Köszönöm.

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Valószínűleg nem fogalmaztam világosan. Ez egy 2009-es döntés volt, tehát a 2009 előtti időszakra még a régi volt érvényes, tehát 2009-től lépett be ez az 5 milliárdos határ.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Tehát akkor 2009-ig csak a 10 milliárd forintot elérő vagy azt meghaladó szerződésekről tudtak, azokról volt információjuk, azokat tárgyalták, és 2009-ben ezt módosították, az 500 millió forint felettiokről mind értesültek, önök dönthettek, hogy tárgyalnak róla, avagy sem, az 5 milliárd forintot meghaladókról pedig kötelezően döntenie kellett az igazgatótanácsnak.

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Ez volt a 2009-ben kialakított új eljárási rend, ennyiben módosult.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: (Jelzésre:) Orbán Gyöngyi képviselő asszony!

Orbán Gyöngyi, a munkacsoport tagja: Köszönöm szépen a szót. Ezzel kapcsolatban azt szeretném megkérdezni, hogy felmerült-e az igazgatósági tagok körében a kérdés, hogy miért van ez ilyen módon szabályozva, és miért változott 2009-ben ez a szabályozás. Hiszen értelemszerűen hogyha egy adott beruházásról vagy egy adott cégnek a működéséről beszélünk, mint igazgatótanácsi tag informálva kell legyek bizonyos beruházásokról. Csak úgy nagyvonalakban kérdezném, hogy gyakorlatilag ez a kérdés az igazgatóságban felmerült-e az alatt a periódus alatt, 2006 és 2009 között, amíg nem változott meg.

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Én 2007-től tudok csak beszámolni...

Orbán Gyöngyi, a munkacsoport tagja: Akkor hét! Hogy miért nem tárgyalták?

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Azért mondom, hogy 2009-ben ezen változtattunk. Egyébként – a magánvéleményemet mondom – egyszerűen kizárt, hogy egy 100 milliárd forint feletti költségvetéssel és kiadással rendelkező közlekedési vállalat esetében minden beruházást a BKV igazgatósága hagyjon jóvá, egy olyan igazgatóság, amely nem főállású igazgatóság, akkor nincs értelme a menedzsmentnek.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Igen, bár azért ez nem egy mindennapi beruházás volt, tehát... (*Kardos Péter: Tessék?*), ez egy gigaberuházás volt, hogyha úgy tetszik.

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Igen, azért mondom, hogy a gigaberuházásban voltak nagy tételek, és voltak, gondolom, kisebb tételek, ilyen 30-50-100 milliós tételek is lehettek, és azt nem lehet elvárni, mondom én, egy 11 fős igazgatóságtól, hogy minden 30-50 és 100 milliós tételt ismerjen a BKV-nál. Én spéci más igazgatóságokban is voltam, 2010-től '14-ig a Vagyonkezelő igazgatóságában is voltam, ott is van a menedzsmentnek is egy felelőssége, nekünk sem jutott eszünkbe, hogy minden egyes szerződést az igazgatóság elé vigyünk.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: És 2009-ben ki kezdeményezte ezt a módosítást, arra emlékszik?

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Erre most már nem emlékszem, csak arra emlékszem, hogy volt egy ilyen határozat.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Jó, köszönöm. Majd még szerződésekkel kapcsolatban szeretnék kérdezni, mert itt az értékhatárok függvényében azért van egy-két olyan szerződés, amely szétbontva nem érte el az 500 millió forintot, de jellegét tekintve például a jogi tanácsadás meg az egyéb tanácsadási szerződések, amelyek a jelentés szerint közbeszerzés-kötelesek lettek volna, ezek elérték volna, tehát ilyenformán az önök látókörébe kerülhetett volna, hogyha az előkészítés nem így folyik. De akkor engedjék meg, hogy átadjam a szót Papp úrnak, hogy meghallgassuk őt is arról, amit el tud mondani a beruházással kapcsolatban.

Illetve majd még egy időre térjünk vissza, ha kérhetem, a műszaki ellenőrzésre, amit tudomásom szerint néhány hónapon keresztül vagy nem tudom milyen időtartamon keresztül a felügyelőbizottság látott el. Parancsoljon!

Dr. Papp József, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Üdvözlök mindenkit! Én 2009 októberétől 2010 októberéig, tehát egy évig voltam ott, és úgy kerültem bele ebbe az igazgatóságba, hogy a szocialistáknál kitörték a botrányok 2009 tavaszán, és hogy demonstrálják, hogy ők tesznek valamit, úgymond szakembereket küldtek az igazgatóságba. Én nem ismertem senkit egyébként a fővárosi politikusok közül, az az ügyvéd javasolt, aki akkor a BKV-nak dolgozott, és pont akkor dolgoztam a Magyar gazdasági csoda című könyvemen, mondom, biztos jó terepgyakorlat lesz a BKV dolgait megismerni – ez így is történt. A második igazgatósági ülés után elkezdtem nyilatkozni a hvg.hu-nak, ami nagy vihart kavart, a jobboldali sajtó is felkarolt, a Hír TV-től elkezdve a Demokrata – itt van egyébként, megnézhetik, érdekes dolgok vannak benne –, a Demokratában Kétirányú korrupció címmel jelent meg az írásom 2010 januárjában. Nem a metróról volt szó, de egyébként a metróról már azelőtt, hogy megismertem volna, azt gondoltam, hogy az a korrupciónak a melegágya, azért, mert támogatásokat osztogatni piacgazdaságban, az eleve mindig magában hordja a korrupció lehetőségét, és egy nagyon nehezen ellenőrizhető dolog, hogy uniós pénzeket milyen mechanizmus alapján osztanak el annak a résztvevői, maga az Unió, maguk a nagy nyugati multinacionális cégek és természetesen a magyar résztvevők. Azt senki nem gondolhatja komolyan, hogy a BKV igazgatósága volt az, amely ezekben a kérdésekben korrumpálni bárkit is tudott volna.

Egyébként a mi igazgatóságunk nem hozott döntéseket, lényeges döntéseket, tehát minden eldőlt már akkor, amikor mi úgymond az igazgatóság tagjai lettünk. Minden alkalommal a DBR Metró Igazgatóság vezetője – többnyire Klados Gusztáv volt akkor már – tartott egy monitoringbeszámolót, hogy hogyan állnak a dolgok, de szerződéskötésekről értelemszerűen már nem volt szó, néha Becker László, néha pedig *(Így érteni:)* Buba János tartottak. Mi kritikus kérdéseket tettünk fel, de annyi idő nem volt, hogy igazából el tudjunk mélyedni a metrónak az ügyeiben. Olyan információk nem volt, hogy gondolkodtak korábban a leállításáról, ezt tudom elmondani.

Akkor lett pontosabb képem, amikor már nem voltam igazgatósági tag, ugyanis annyi úgymond hasznom lett a BKV igazgatóságából, hogy a Corvinus Egyetemen tanítok, és a diákjaimmal, akik projektvezetést tanultak, minden évben lementünk megtekinteni az épülő megállót, 2010-ben voltunk először lenni, és ott megdöbbenek a diákok is, mi is, és persze a DBR Metró Projekt Igazgatóság is küldött projektmenedzsert, aki tartott egy prezentációt, ami szakmailag nagyon érdekes volt – nem a szerződéskötésekről volt természetesen szó –, de ott felmerült az emberben utólag, hogy miért kellett egyáltalán azt a metrót megépíteni, hiszen semmi szükség nincs, nem volt rá, egyszer, másrészt pedig a metróállomások a hűtlen kezelésnek a tipikus esetei, hiszen azok nem zsalus eljárással készültek, hanem kiszedték az összes földet, igen, a Fővám téren is kiszedték, hogy természetes megvilágítás legyen, ezt mondták nekünk. El lehet képzelni, hogy mennyi földmunka, mennyi beton volt, és ugye jól tudjuk, ismerjük, a magyar piacgazdaságban élünk, hogy a földmunkák a fiktív számlázásnak a lehet... nagyon jó esetei. De azt is hallottuk, mendemonda ment – hogy kitől azt nem tudhatjuk –, hogy egymás között le voltak osztva, hogy melyik metróállomást melyik érdekcsoport építi.

Visszatérve arra, amire még emlékszem, hogy a BKV-igazgatósági üléseken talán egy konkrét ügy, amiben mintha döntenünk kellett volna, az februárban, 2010 februárjában volt. A Közbeszerzési Döntőbizottság problémákat talált, és a FIDIC-mérnöki irodával kapcsolatban kellett valamit lépnünk. Ez a metró egészét tekintve egy minimális, kis ügy volt. Én ezt tudom elmondani. Tehát az az igazgatóság nem hozott érdemleges döntéseket, kritikus szellemű volt.

Egyébként 2010 nyarán találkoztam György Istvánnal – aki akkor még nem volt főpolgármester-helyettes –, akinek beszámoltam a tapasztalataimról, hogy mi van, de ebből nem lett folytatás, nem kértek fel, hogy legyek a 2010 utáni igazgatóság tagja, úgyhogy ennyi. Köszönöm szépen.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen én is.

Dr. Papp József, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Ezeket átadnám az elnök úrnak tanulmányozásra. *(Átad néhány dokumentumot Borbély Lénárdnak.)*

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönjük szépen. Esetleg ha még visszatérhetünk 2009-re, amikor ön bekerült, említette a kirobbant botrányt. Ha itt segítene feleleveníteni a történéseket!

Dr. Papp József, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Hogy milyen botrány volt?

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Igen. Én annyira emlékszem, hogy 2009-ben a felügyelőbizottságból – de itt segítséget kérek a képviselő asszonytól – az egész kialakult helyzetre való tekintettel, illetve minden felügyelőbizottságból kivonultak a Fidesz és a KDNP delegáltjai. Ez akkor nyilván...

Dr. Papp József, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Mikor?

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: 2009-ben.

Dr. Papp József, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Ez előtte volt, mikor én igazgatósági tag lettem. Tehát én 2009 októberétől voltam, akkor volt felügyelőbizottság. Az előttem történt eseményekről nem tudok, nincs közöm hozzá. Egyébként azt nagyon furcsálltam, hogy miért nem igazgatóságokként hallgatják meg az embereket, és miért nem hívnak meg mindenkit, miért szemelgetnek, miért válogatnak. Ha érdemi munkát akarnak folytatni, akkor egy igazgatóságot össze kellene hívni, úgymond, és akkor lehetne mindenkitől kérdezni. Ennek így sok értelme nincsen.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Igen, ebben a felosztásban hívtuk meg a 2002-2006 és a 2006-2010 közötti ciklus...

Dr. Papp József, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: De nem hívták meg, mert velem együtt került be Pleschinger Gyula, aki most a Monetáris Tanács tagja, őt nem hívták meg, ő nincs itt, és meg sem hívták.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Nyilván meg fogjuk nézni. Nyilván figyelemmel kellett lennünk arra is, hogy vannak, akik elhunytak, van átfedés a felügyelőbizottsággal, a meghallgatásaink pedig egyébként még nem értek véget.

Engedjék meg, hogy a szerződésekkel kapcsolatban kérdést tegyek fel! Egy érdekelne kifejezetten, hogy arra hogyan emlékeznek vissza, és az a Swietelskyvel kötött közel 40 milliárdos szerződés, aminek a kifizetése végül is a 43,5 milliárd forintot is meghaladta. Antal Attila vezérigazgató úr időszakában történt ez az egész, és úgy tudjuk, hogy a Swietelsky végül az egyedüli érvényes ajánlattal nyerte meg, hiszen csak ő adta be értékhatár alatt, amiről egy korábbi vallomásaiban Antal Attila úgy nyilatkozott legalábbis, hogy az akkori főpolgármester-helyettes 5 százalékot kért el.

Ez nyilván nem a döntési kompetenciába, meg nem a formai eljárásrendbe tartozik, véletlenül sem, de ez mégiscsak 2007. november 26-án köttetett. Erről ha tudnának mondani valamit! Egyébként az állomások belső építéséről szólt, amivel kapcsolatban ön úgy fogalmazott, hogy az a mendemonda járta, hogy fel volt osztva egymás között, hogy melyiket ki, melyik érdekcsoport kapja. Illetve, ahogy mondta, a korrupció melegágya. Hogyha ez esetleg így volt, mint amit a vallomás, aztán később visszavont vallomás tartalmazott, akkor az alátámasztani látszik.

A végén pedig azokat a különböző típusú szerződéseket... Hadd kérdezzem meg akkor, amire kitértem, hogy akkor erre ezek szerint önöknek nem is volt rálátásuk, tehát hogy a BKV Zrt. közbeszerzés elhagyásával több száz millió, akár egymilliárd forint összegben kötött olyan szerződéseket, amelyek összeszámíthatóak lettek volna, és egyben kellett volna szerződést kötni; ehelyett több irodával, ha csak a jogi szerződésekre gondolok, több tanácsadó céggel, pénzügyi tanácsadó céggel kötöttek szerződéseket. *(Kardos Péternek:)* Parancsoljon!

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: A Swietelsky-szerződés kapcsán megnéztem az OLAF-jelentést, a magyar fordítást, ott azt mondták, hogy a hiánypótlásnál volt jogellenes eljárás. A dokumentumokból én azt láttam, hogy mindenki megadta a hiánypótlást, és nem volt a hiánypótlással kapcsolatosan kifogása se a tenderbizottságnak, senkinek. Illetve hogy volt egy fellebbezés a Közbeszerzési Döntőbizottságnál az eljárás ellen, és a Közbeszerzési Döntőbizottság ezt az OLAF-jelentés szerint helyben hagyta, tehát nem marasztalta el a BKV-t, tehát maga a Közbeszerzési Döntőbizottság nem talált ilyen típusú dolgot.

Én azt, hogy itt miért ekkora összeget írt be a Swietelsky, nem tudom, azt sem tudom, hogy a többiek miért ekkora összeget írtak be. A beérkezettek alapján nyilvánvalóan a legjobb döntést hozta akkor az igazgatóság, de arról nem tudok beszámolni, hogy – mit tudom én – miért pont ennyit mondott a Swietelsky, és miért nem mást, erről azokat kell megkérdezni, akiknek olyan információjuk... Tehát nekem nincs információm arról, hogy bármilyen kapcsolat lett volna, én a Swietelskyvel nem álltam kapcsolatban sem akkor, sem azóta.

Az összeszámítás kérdése. Nekünk mint igazgatóságnak arról, hogy össze kellett volna számítani bizonyos szerződéseket, tehát hogy összeszámítva elérték volna az 500 milliós vagy az egymilliárdos értékhatárt – a 2009 utáni időszakról beszélek –, mert a 10 milliárdot nem érte el, erről nekünk tudomásunk nem volt, hogy itt megsértették az összeszámítás szabályait, mert ha lett volna, akkor nyilván tárgyaltuk volna. Tudom, hogy egy kérdés felmerült, amikor a projektigazgatóság létszámát megnövelte a főváros, tehát lehetőséget adott arra, amit többen is kifogásoltak az igazgatóságból is, hogy a projektigazgatóság eredetileg 7 fős létszáma nem alkalmas, azt megemelték 40 főre, akkor az igazgatóság is felvetette, hogy akkor a tanácsadói szerződéseinek egy részét felül kell vizsgálni, hiszen most már van egy erősebb belső apparátus, tehát bizonyos szerződéstípusok fölöslegessé válhatnak, mivel most már el tudja látni a DBR Metró Projekt Igazgatóság. Ezt az igazgatóság tárgyalta, és elmondta az ezzel kapcsolatos véleményét.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Ezek a szerződések a DBR-ben alakultak ki, ha jól emlékszem vagy jól tudom, ugye?

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Hogy ki írta alá a szerződéseket... Lehet, hogy azokat a BKV írta alá.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Azt a vezérigazgató úr írta alá.

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: A BKV írta alá, igen.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: De hogy a DBR volt az, aki a szerződéseket előkészítette.

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Általában maga a DBR Metró Projekt Igazgatóság volt megbízva a beruházással. Szubjektív véleményem, hogy azért ez a metróberuházás mint beruházás erősen kilógott a BKV-nak az általam ismert normális működéséből, tehát azért ez a Budapesti Közlekedési Vállalat arra volt létrehozva, hogy működtesse a járatokat, menetrendet csináljon, hogy buszt üzemeltessen, és valahogy a finanszírozása meg legyen oldva, egy ilyen típusú beruházás nem volt hagyományos a BKV szervezetében. Szerintem ezért is jött létre ez a DBR Metró Projekt Igazgatóság mint egy erre specializált projektszervezet, és ilyen most is van budapesti beruházásoknál, Fürjes Balázs vezet egy ilyen társaságot, amely speci ezeket a nagyberuházásokat összefogja mint szakértő testület. Nem tudom, hogy ez kielégítő-e.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Igen, köszönöm szépen. Papp úr, esetleg?

Dr. Papp József, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: A kérdéses szerződésre nem emlékszem, hogy tárgyaltuk volna. Az igazgatóságunk megdöbben azon, hogy egy ilyen gigaberuházás, mint amilyen ez volt, nem egy fővállalkozó égisze alatt történt, hanem alprojektekben, amelyeknek az összehangolása nagyon komoly problémákat okozhatott, ez kiderült egyébként Klados Gusztáv beszámolójából. Amikor mi voltunk igazgatósági tagok, akkor Kocsis István volt a vezérigazgató, tehát a korábbi ügyekről igazából mi nem tudunk, de nagyon érdekes, hogy amikor kitört a BKV-val kapcsolatos botrány, a nokiás doboz meg egyebek, akkor nem a metró miatt tört ki egyébként, hanem más ügyek miatt, és a mi igazgatóságunk el is szánta magát arra, hogy az összes BKV-szerződést megvizsgálja, csoportosítania kellett a menedzsmentnek, hogy melyek a rendben lévő, a problémás és a furcsa szerződésai, de érdemben már nem tudtunk vele foglalkozni, mert lejárt a mandátumunk. Hogy a következő igazgatóság ezzel foglalkozott-e vagy nem, azt már nem tudom.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen. A munkacsoport tagjait, illetve a jelenlévőket kérdezem, hogy van-e bárkinek bármilyen kérdése, felvetése. Polgármester urak, képviselő asszony, képviselő úr? *(Senki nem jelentkezik.)* Ha nincsen, akkor szeretném megkérdezni, hogy van-e esetleg még olyan, ami, úgy gondolják, hogy itt nem hangzott el, de a mi munkánkat vagy a közvélemény tisztánlátását segítheti esetleg. *(Kardos Péter jelzésére:)* Parancsoljon!

Kardos Péter, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Én mint ilyen hülye közgazdász, és főleg hogy pénzügyes, tehát nem közbeszerző, egy dolgot fontosnak tartanék: alaposan meg kell vizsgálni azokat a tételeket is, ahol az OLAF-jelentés és a hazai hatósági megítélése eltér, már csak azért is, mert itt pénzről van szó. Tehát ahol ők azt mondják, hogy jogtalan volt a kifizetés, a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség ellenőrző hatósága pedig rendben találta, ott én azt gondolom, hogy lenne egy olyan felelősségünk, hogy éljünk a fellebbezés lehetőségével, azért, hogy az országnak minél kisebb kára legyen.

Még egy dolgot szeretnék mondani, amiért én eljöttem, hogy én azt gondolom, hogy minden olyan, ami az igazság feltárását előreviszi, segít, de akkor, hogyha ez tényeken, és nem hipotéziseken alapul. Ezért próbáltam én a tényeket elmondani.

Végül egy utolsó dolog: a tapasztalatoknak egy részét, hogyha elindul a 3-as metró felújítása, lehetne hasznosítani, hogy ne következzenek be azok a hibák és eljárási szabálytalanságok.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen. Papp úr esetleg? *(Dr. Papp József jelzésére:)* Nincs. Köszönöm szépen.

Akkor köszönöm szépen, hogy itt voltak a mai meghallgatásunkon. A munkacsoport tagjainak is köszönöm a jelenléteket. Június hónap folyamán szeretnénk meghallgatni a felügyelőbizottsági tagokat, ők egészen nagy létszámban vannak, 15, illetve 18 fő a két időszak tekintetében. A soron következő ülésünkön tehát a BKV Zrt. volt felügyelőbizottsági tagjai fognak meghívást kapni. Mindenkinek köszönöm szépen, aki jelen volt.

(Az ülés végének időpontja: 10 óra 50 perc)

Budapest, 2017. május 22.



Borbély Lénárd

munkacsoport vezető

melléletek:

1. Jelenléti ív