



ikt. szám: 125/8-5/2017

J E G Y Z Ő K Ö N Y V

a Metrókorruptiót Vizsgáló Munkacsoport 2017. május 8-i üléséről

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

Időpont: 2017.V.8. 10:00

A munkacsoport részéről jelen vannak:

Borbély Lénárd

munkacsoport vezető

Geiger Ferenc

munkacsoport tag

Karsay Ferenc

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 01 perc)

1.napirendi pont: Meghallgatások

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Jó reggelt kívánok! Tisztelettel köszöntök mindenkit, a munkacsoportunk tagjait, az állandó meghívottakat, és külön köszöntöm a meghívottakat.

Szeretném jelezni, hogy több meghallgatáson vagyunk túl. Nyilván a sajtóból is értesülhettek, illetve figyelhették, hogy mi történik. Korábban volt egy metrószerelvény-beszerzéseket vizsgáló ideiglenes bizottság, most pedig a teljes 4-es metró beruházást vizsgálja ez a munkacsoport, méghozzá az Európai Unió Jelentős Csalások Elleni Hivatalának a jelentése miatt, illetve annak függvényében.

A mai napra meghívást kaptak a BKV Zrt. volt igazgatósági tagjai, mármint a 2002-2006-os időszakból. Itt a következő ülésen szeretném a 2006-2010 közötti időszak igazgatótanácsi tagjait is meghívni, nyilván ha van átfedés, akkor azokat figyelembe vesszük, márpedig van átfedés, úgy tudom. Illetve mivel Aba Botond urat már meghívtuk, mint igazgatót, őt meg is hallgattuk, ő már nem kapott meghívást és Antal Attilát sem tervezem meghívni, hiszen ő már jelezte, hogy nem kíván együttműködni a munkacsoporttal.



1000060273544

1 / 11 oldal

nem kapott meghívást és Antal Attilát sem tervezem meghívni, hiszen ő már jelezte, hogy nem kíván együttműködni a munkacsoporttal.

A mai napra Berki Endre urat, dr. Csobánczy Péter urat, Derzsi András urat, dr. Beleznyai Zsolt urat, dr. Szedlacskó Zoltán urat, dr. Voszka Éva asszonyt, Garadnai András urat, Lango Mario, Pál László, Rozsi Éva Judit, Suba János, Szabó Ferenc, hölgyeket és urakat hívtuk meg összességében.

Garadnai András, dr. Csobánczy Péter, dr. Voszka Éva, dr. Szedlacskó Zoltán, Lango Mario jelezték, hogy részt vesznek, és jelezte, hogy nem fog tudni részt venni Rozsi Éva Judit, Pál László, aki beteg és Szabó Ferenc. Mindenesetre azoknak, akik itt vannak, nagyon szépen köszönjük azt, hogy eljöttek és hogy együttműködnek velünk.

Bizonyára tudják, vagy nem tudom, mennyire ismerik esetleg a jelentést, a 4-es metró beruházása a 2007-2013-as európai uniós finanszírozási időszaknak Magyarország tekintetében a legnagyobb finanszírozással járó beruházása volt tudtunkkal, és az OLAF-jelentés nagyon súlyos szabálytalanságokat és korrupciógyanús ügyleteket állapított meg. Megnevezte többek között a jelentésében a volt miniszterelnököt is, megnevezett cégeket, megnevezett több korrupciógyanús szerződést, és számtalan szabálytalanságot vélt felfedezni, és éppen ezért egy visszafizetési kötelezettsége is fenn fog állni a magyar államnak és a fővárosnak.

A mi feladatunk, hogy a jelentés alapján megvizsgáljuk, egyrészt, hogy kik szerepelnek a metródossziában, ebben a jelentésben, de istenigazából azt gondolom, hogy nem is feltétlenül a monogramok beazonosítása a fő feladat, hanem arra kíváncsi istenigazából a mi munkacsoportunk, aki a Fővárosi Közgyűlés tagjaiból áll, hogy azok a pénzek, amelyek eltűnhettek a beruházás körül vagy a korrupciógyanús szerződések körül, van, amelyekben büntetőeljárás van folyamatban, azok a pénzek egyrészt kihez kerülhettek és kik voltak a valódi döntéshozók olyan értelemben, hogy kik adták az utasításokat. Eddig azért nagyon úgy néz ki, bár nem szeretnék nyilván senkit befolyásolni, hogy annak ellenére, hogy a volt főpolgármester, Demszky Gábor az elején még úgy nyilatkozott, hogy ő semmit nem tudott a 4-es metró teljes beruházásáról, tehát ő csak a partvonalról figyelte, hogyha úgy tetszik, ehhez képest most már többen nyilatkoztak úgy, volt itt Balogh Árpád, volt itt Aba Botond már meghívva, akik el is jöttek, és ők úgy nyilatkoztak, hogy nemhogy mindenről tudott Demszky Gábor, hanem gyakorlatilag utasításokat adott vagy közvetlenül a vezérigazgatónak vagy a DBR Metró projektigazgatóján keresztül.

Azt tudni lehet, hogy formailag a döntések, amennyiben én ezt jól tudom, de ezt nyilván önöktől szeretném majd megkérdezni, tehát az egész 4-es metró beruházást a BKV Zrt. végezte el, tehát ő volt vele megbízva, a DBR Projekt Igazgatóság volt igazából az operatív bonyolító, és a döntések formálisan a beszámolóik alapján úgy tudjuk, hogy minden esetben a BKV Zrt. Igazgatótanácsában születtek meg, és a végén a vezérigazgató írta alá a döntést *(Megérkeznek az ülésterembe a sajtó munkatársai.)* vagy pedig dönthetett úgy, hogy nem írja alá.

(A sajtó munkatársai felé fordulva:) Egy rövid technikai szünetet esetleg, amíg felállnak, beállnak? Ha nem probléma, akkor két perc technikai szünetet tartunk. *(Rövid szünet.)*

Akkor folytatnánk tovább. Tehát visszatérve, illetve folytatva az előzőekben elmondottakat, ez az összességében 452 milliárd forintos beruházás, illetve a Jelentős Csalások Elleni Hivatalnak az erről szóló jelentése felsorolja, hogy milyen szerződésekkel milyen probléma van, milyen összegben állapítják meg a visszafizetési kötelezettséget, illetve vélelmezik. Fel vannak sorolva azok a szerződések, amelyek közbeszerzés nélkül kötöttek, fel vannak sorolva azok, ahol korrupciógyanús van, illetve fel vannak sorolva azok is, ahol szabálytalanság van.

Nyilván az elmúlt időszakban megtudhattunk olyan információkat is, hogy politikai döntések miatt is kárt szenvedett az egész beruházás. Gondolok itt arra, amikor a 2006-os választás miatt korábban elindították a fúrópajzsot, és úgy tudjuk, hogy azt Demszky Gábor utasítására tették meg.

Amit szeretnék így elsőként megkérdezni, és akkor azt javasolnám, hogy aki hozzá szeretne szólni, az kérem, hogy jelezze, és akkor menjünk így sorban, tehát hogy pontosan a döntési mechanizmusok, az előkészítés hogyan zajlott, önöknek milyen információik voltak a döntések meghozatalának időpontjában, illetve hogy az önök irányába érkezett-e bármilyen instrukció vagy volt-e bármilyen nyomás önökön a politika részéről?

Akkor átadnám a szót. *(Garadnai András felé fordulva:)* Köszönöm szépen önnek az anyagot, amit átadott.

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Jó napot kívánok! Garadnai András vagyok, és 1996-tól 2007 májusáig voltam az Igazgatóság tagja, illetve annak voltam az elnöke. Meglehetősen mondjuk nehéz 15 év távlatából a részletekre jól emlékezni. 2010-ben már volt szerencsém egyszer itt a főváros illetékes bizottsága előtt egy ilyen meghallgatáson részt venni. Akkor György úr vezette azt a bizottságot, és mint a bizottság elnöke, 23 kérdést intézett hozzám írásban előzetesen, amit én megkaptam, arra fel tudtam készülni, akkor még csak három év távlatából kellett visszanéznem az időszakra.

Én a kérdésekre adott válaszokat írásban rögzítettem, átadtam az elnök úrnak és ezt az anyagot most odaadtam a munkacsoport vezető elnök úrnak is, tehát amennyiben olyan kérdések lennének, akkor ez állhat rendelkezésre, illetve az azokra adott válaszokra.

Azt hiszem, egy volt talán, ami az inkriminált 4-es metróval kapcsolatban hangzott el, úgyhogy az megtalálható. *(Megérkezik az ülésre dr. Beleznay Zsolt.)* Közben megérkezett dr. Beleznay úr, aki szintén az Igazgatóság tagja volt.

Tehát a döntésekről először. Önök jól tudják azt, hogy ez a metró projekt ezer éve kezdődött el, aztán megszakadt, aztán szünetelt, aztán újraindult, tehát eléggé hullámzó módon folyt az előkészítés és a döntési folyamat. Azt tudom elmondani, hogy az Igazgatóság 1997 és 2007 között, tehát amíg én regnáltam, több mint 80 alkalommal foglalkozott az üléseken a 4-es metróval kapcsolatos napirendekkel. Egyébként minden ezzel kapcsolatban született írásos anyag, értem alatta az Igazgatóság jegyzőkönyveit, a hozott határozatokat, a Határozatok Könyvében szereplő határozatokat, ez rendelkezésére áll a tisztelt munkacsoportnak. Nekünk nem, sajnos, de ebben mindent meg tudnak nézni, hogyha erre időt szánnak. Nem kis idő szükséges persze ennek a pontos áttanulmányozásához.

Tehát abban a tekintetben mondjuk nehéz helyzetben vagyok én is, személy szerint, meg gondolom, a tisztelt kollégák, hogy pontosan visszaemlékezzünk, hogy ezen a 80 igazgatósági napirenden mi minden hangzott el részleteiben.

De fő vonalaiban azt határozottan állíthatom, hogy a döntési folyamat az több szakaszból állt. Volt egy ilyen szakértői bizottság, ahol szakemberekhez került elsősorban a téma, ezt követte a projekt-előkészítő bizottság – már pontosan nem emlékszem a nevére -, aztán kellett volna lennie a kezdettől fogva, de nem volt, csak a későbbiekben egy független mérnöki apparátusnak. Ennek a hiányát egyébként az Igazgatóság számtalan alkalommal reklamálta a tulajdonos felé, megmondom őszintén, hogy hosszú ideig eredménytelenül, és az emlékezeteim szerint a BKV Zrt. Felügyelőbizottsága elkövette azt a – hogy mondjam – könnyelműséget, hogy a főváros nyomására felvállalták ezt a szerepet. Nem tudom, hogy miért, de a Felügyelőbizottság átvette egy ideig ezt a szerepet.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: A Felügyelőbizottság volt az ellenőrző mérnök?

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Hát, hogy így mondjam, én úgy emlékszem, hogy igen. Székely úr volt annak idején a Felügyelőbizottság elnöke, ami teljesen érthetetlen volt előtte számomra. Egyáltalán az a bátorság, mert a Felügyelőbizottságnak megvan

a maga feladatköre, ezt a jogszabályok egyértelműen rögzítik, úgy, ahogy az Igazgatóságé is a Gt. szerint. Tehát ilyenre nem lett volna szabad vállalkozni.

Volt egy tenderbizottság, amibe ha jól emlékszem, a tagoknak a zömét a főváros delegálta, és az Igazgatóság kérte - ennek gondolom, megvan az írásos nyoma a jegyzőkönyvekben, illetve a Határozatok Könyvében -, hogy az Igazgatóság is egy-egy tagot delegálhasson ebbe a bizottságba, mert ugyanis 11-néhány tender volt, az Igazgatóságnak minden 10 milliárd forintot elérő vagy azt meghaladó projektben volt döntési kompetenciája. Tehát az ilyen „kisebb”, tehát 10 milliárd alatti összegű tenderek vagy szerződések döntése nem hozzánk tartozott.

Az Igazgatóság delegált is minden egyes CO elnevezésű tenderbe, 1-12-ig terjedő számozott tenderek voltak ezek, egy-egy tagot, én személy szerint például, ha jól emlékszem, akkor a vágányok című projekt tenderbizottságában képviseltem egy szál magam az Igazgatóságot.

Amennyiben a projekt-előkészítő vagy szakértői bizottság, a független mérnök, amennyiben nem tett észrevételt, következett a tenderbizottság. A tenderbizottság alakította ki a végleges javaslatát, és az került az Igazgatóság ülése elé, és ezeket az anyagokat áttanulmányozva, a döntés-előkészítési folyamatot áttekintve hozta meg az Igazgatóság a döntését. Tehát ez a mechanizmus így nézett ki.

Én azt el tudom mondani, hogy személy szerint jómagam, de tudomásom szerint az Igazgatóság valamennyi tagja is hasonló helyzetben volt, hogy semmiféle olyan külső nyomás nem nehezedett ránk a főváros részéről, hogy na most akkor ebbe az irányba vagy abba az irányba menjünk el.

Én megmondom őszintén, hogy szilárd meggyőződésem volt – és ez a mai napig is változatlan -, hogy ez az Igazgatóság - és még egyszer mondom: az 1996 és 2007 közötti időszakról beszélek - felkészült, szakmailag nagyon jól képzett tagokból állt, és minden döntésünk szakmai jellegű volt, tehát nem politikai. Most függetlenül attól, hogy különböző politikai pártok delegáltak tagokat az Igazgatóságba, 1996-tól végig.

Mit tudok még elmondani ezzel kapcsolatban, amit kérdezett itt a munkacsoport-vezető úr...

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Azt szeretném megkérdezni, hogy ez a 10 milliárd forintos értékhatár, nem tudom, ez egyébként jelen pillanatban is így van-e a BKV-nál, mondjuk ez nekem egészen magasnak tűnik...

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Ez csak a 4-es metró tenderekre vonatkozott.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: És 10 milliárd alatt akkor a döntések hogyan születtek meg?

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Az nem hozzánk tartozott. Még egyszer mondom: a metró projekt tekintetében állt fenn ez a döntési küszöb.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Világos. Csak ott azért elég sok 10 milliárd alatti szerződés volt, tehát például...

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Azok nem kerültek hozzánk.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: A megkifogásolt szerződéseknél például...

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Tehát ilyen különböző szakértői vagy megbízásos dolgokkal az Igazgatóság nem foglalkozott.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Karsay Ferenc polgármester úr szeretne kérdezni.

Karsay Ferenc, a munkacsoport tagja: Ez a 10 milliárd nekem is egy kicsit csípi a szememet, tehát például a közbeszerzésre vonatkozóan vannak ilyen összevonási szabályok, hogy mit kell, mit nem kell, mit lehet, mit nem, és ez a kérdésem, hogy itt ilyen szabály volt-e? Tehát hogy hányszor 10 milliárdhoz nem kellett hozzászólni?

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Még egyszer mondom: amikor indult ez az egész metró projekt, ebben több tender volt, huszonvalahány darabra volt felosztva ez a projekt. Az Igazgatóság nem foglalkozott csak a 10 milliárd forintot meghaladó összegű tenderekkel. Természetesen ez a közbeszerzési dolog ment, csak az nem az Igazgatóságnál landolt a döntés szempontjából.

Karsay Ferenc, a munkacsoport tagja: Példaként hoztam fel, tehát hogy itt nem létezett ilyen szabály, hogy ami logikusan összetartozott, de nem haladta meg a 10 milliárdot darabonként, akkor az nem került önök elé, ha jól értem. *(Garadnai András: Nem.)* Köszönöm szépen.

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Egyébként hadd mondjak még ehhez annyit, hogy ez az Igazgatóság, amikor – hogy úgy mondjam – újraindult ez az egész metró 1998-tól kezdődően, külön „harcot” folytatott azért, hogy ez a beruházás tényleg megfelelő módon, kezekbe kerülve bonyolódjon. Csak emlékeztetnék mindenkit arra, hogy a 2-es és a 3-as metró annak idején, amikor épült, akkor még volt egy Metróber nevű társaság, 150-et meghaladó fővel, akik csinálták, organizálták ezt a projektet. A 4-es metrónál neveltséges volt ez az egész dolog, mert úgy indult ez a kezdet kezdetén, ha jól emlékszem, mintha a főváros által alakított kft. lett volna, aztán ez a későbbiek folyamán, még 2000 előtt volt valamikor, amikor változott a leányzó fekvése, és akkor lett belőle DBR Metró Projekt Igazgatóság. Valami 4 vagy 5 fővel kezdtek indulni Gulyás úrék, és az Igazgatóságnak, de különösen személy szerint nekem rengeteg problémát jelentett az, hogy ezek hogy működjenek, hogyan integrálódjanak a BKV szervezetébe, számtalan határozatot hoztunk arra vonatkozóan, mert nem tartottuk – hogy így mondjam – megfelelőnek ezt az úgynevezett projekt igazgatóságot, hogy ez kellő módon tudja menedzselni a beruházást. Volt olyan eset, hogy eljutottunk egészen odáig, hogy a vezérigazgató úrnál kezdeményeztük fegyelmi vizsgálat beindítását Gulyás úr ellen, mert – hogy mondjam – nem tette a dolgát úgy, ahogy az a játékszabályokban, illetve az időközben nagy nehezen megszületett úgynevezett végrehajtási utasításban, ez egy ilyen belső BKV-utasítás volt, hogy hogyan is kell ennek a projekt igazgatóságnak működnie.

Tehát nem volt szerencsés ez az egész konstrukció – még egyszer említem -, ami a Metró Projekt Igazgatóságot illeti. Köszönöm szépen.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen. Majd lesz még kérdés, mindjárt megadom a szót Tokody Marcell képviselő úrnak, de azt szeretném még megkérdezni, hogy a 10 milliárdos értékhatárnak az eljárásrendjét, ezt a szabályt ki hozta meg vagy ezt ki kezdeményezte? Tehát ki döntött ebben a kérdésben, hogy a 4-es metró beruházásánál csak a 10 milliárd forint feletti...

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: A főváros.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Igen, de ha jól emlékszem, a Közgyűlés elé nem került ilyen anyag... *(Garadnai András: Azt nem tudom, hogy milyen...)*... tehát akkor a főpolgármester úr, vagy valamelyik helyettese, feltételezem, vagy a kabinet.

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Nyilvánvalóan az Igazgatóság működését a működési szabályzat vagy az alapszabály határozta meg, abban a döntési kompetenciák rögzítve voltak, hogy mik azok a témakörök, amelyekben az Igazgatóság döntési jogosultsággal bír. A 4-es metrónál ez 10 milliárdban volt meghatározva.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: És akkor ezt ki határozta meg, ebben tud nekünk segíteni? Sok ember nem lehetett, volt Demszky Gábor főpolgármester...

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Én megmondom őszintén, hogy nem tudok erre válaszolni. Nem tudom.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Jó. Köszönöm szépen. Tokody Marcell képviselő úr!

Tokody Marcell, a munkacsoport tagja: Köszönöm szépen a szót. Az egyik kérdésem éppen ez lett volna, hogy ki határozta meg és hogyan, milyenfajta szabályozással ezt a 10 milliárd forintos limitet. A másik, hogy a 10 milliárd forint alatti esetekben hogyan épült fel a döntéshozatal? Tehát mikor, ki hozott döntést? Önök elé nem került, de nyilván tisztában voltak azzal, hogy mely szervezeti egységek döntenek.

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Úgy gondolom, hogy ugyanígy közbeszerzési eljárás folyt, a BKV-nak volt egy igazgatósága vagy főosztálya, talán igazgatósága, ha jól emlékszem, Donáth úr volt az, aki foglalkozott ezekkel a közbeszerzési dolgokkal, és természetesen a vezérigazgató úr döntési kompetenciája volt aztán a végső döntés.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Tehát akkor minden szerződést 10 milliárd alatt az önök tudta nélkül kötöttek meg, és a vezérigazgató kötött szerződést, amit a DBR készített elő, feltételezem. *(Garadnai András: Igen.)* Karsay Ferenc polgármester úr!

Karsay Ferenc, a munkacsoport tagja: Próbálom összerakni, elég sok információ hangzik el. Tehát az Igazgatóság egy szakmai alapokon működő, pártok által delegált személyekből álló szerv volt. Amikor a tudomásukra jutott, hogy a műszaki ellenőrző független mérnök szerepét a Felügyelőbizottság látja el, ezt kifogásolták valahol, jelezték a tulajdonos felé, hogy ez így nincs rendjén? *(Garadnai András: Igen.)* Hogy reagált erre a tulajdonos?

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Úgy, hogy ment minden tovább, egészen addig, amíg pontosan már nem emlékszem, hogy hányban, de 2004 körül, meg kell nézni a határozatokat, amiben benne van, hogy mikor döntött aztán úgy a főváros, hogy akkor nem tudom, hogy ki lett, az Eurometro vagy nem tudom, ki a független mérnök...

Karsay Ferenc, a munkacsoport tagja: Az időpontokat nem hónap, nap, hanem év szinten kellene tudnunk, hogy mennyi ideig volt gyakorlatilag műszaki felügyelet nélkül ez az egész projekt?

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Emlékeim szerint 2004 körül lehetett az, amikor aztán effektíve kineveztek vagy megbíztak egy ilyen független mérnököt. *(Karsay Ferenc: Köszönöm.)*

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen. Azért is kérdeztem, mert fontos lenne tudnunk, amikor azt mondja, hogy a főváros döntött az eljárási kérdés kapcsán, mert abban az időben a Fővárosi Közgyűlés nem döntött a 4-es metróval kapcsolatban semmiről, ha jól tudom. A nagy szerződéseket sem vitték be, a 10 milliárd forint fölötti szerződésekből csak néhány darab van, tehát talán 10 alatti a számuk, legalábbis a kifogásolt jelentésben. Tehát akkor gyakorlatilag a 4-es metrónak a legjelentősebb szerződéseit hagyta csak jóvá az Igazgatótanács, minden egyéb mást fővárosi döntés alapján... *(Garadnai András: A menedzsment.)*... a menedzsment. Köszönöm szépen. Parancsoljanak!

Szeretném akkor megkérdezni, hogyha nem kíván most senki még hozzászólni, hogy a múltkori munkacsoport-ülésünkön az elhangzott, hogy a 4-es metró, amelyet egyébként nagyon sokan elhibázott beruházásnak minősítettek már, ezt pénzügyi és műszaki okokra való hivatkozással Balogh úr - például a DBR egyik volt igazgatója - két alkalommal kezdeményezték, hogy leállítsák az egész beruházást, merthogy annyira megcsúszott és szétesett az egész.

Azt szeretném megkérdezni, hogy önöknek volt-e erről tudomásuk, hogy volt két ilyen leállítási szándék, vagy pedig nem volt, mert akkor nyilván közvetlenül csak a főpolgármesterhez juttatták el ezt a kezdeményezést, ott azonban ez megrekedt. Tudtak-e róla formálisan vagy informálisan, tárgyaltak-e róla esetleg? Itt az a kérésem, hogy ha bármelyiküknek van ezzel kapcsolatban bármilyen észrevétele, akkor kérem, hogy azzal segítsék a munkánkat.

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Ez a jelen lévő igazgatósági tagság 2006-ig volt funkcióban. Van, aki aztán tovább is. Ezek közé tartozom én is, aki 2006-ig voltam. Balogh úr 2006 után következett a DBR Metró élén, nem tudok erről mit mondani. Ha a következő bizottsági ülésen, ahol már a 2006-tól 2010-ig terjedő időszak igazgatósági tagjait tetszenek majd megkérdezni, akkor úgy gondolom, hogy erre ott konkrét választ tudnak adni, akik pedig utána még, tehát ebben az időszakban, 2006 után is voltak, és most jelen vannak, esetleg ők is tudnak rá válaszolni. Én nem. Köszönöm szépen.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Ön 2007-ig volt egyébként?

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: 2007 májusáig voltam.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Jó, mert Balogh úr 2007. január 1-jétől volt kinevezett igazgató.

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Én nem is találkoztam Balogh úrral. Sajnos, nekem be kellett érni Gulyás úrral.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen. Egyrészt biztatom a munkacsoport tagjait is, hogyha van kérdés, akkor azt tegyék fel. Addig én konkrétan szeretném megkérdezni, hogy önök a megbízatásuk alatt kapcsolatban voltak-e vagy találkoztak-e vagy értesültek-e a volt miniszterelnök, Medgyessy Péter családi vállalkozásáról, hiszen neki volt egy megbízása, mint utóbb kiderült, az Alstom részéről, amely egy sikerdíjas szerződés volt a metrószerelvények beszerzésére vonatkozóan. Ezt önöknek biztosan kellett vizsgálni, hiszen a 10 milliárd forintot meghaladta.

Tehát neki volt egy sikerdíjas szerződése, ami alapján forintba átszámolva közel 180 millió forintos sikerdíj járt a cégének, a cégüknek, abban az esetben, hogyha az Alstom nyeri meg a szerelvényeknek a tenderét, és aztán ez így is lett.

Azt szeretném megkérdezni, hogy bármilyen típusú ilyen lobbitevékenységgel a Medgyessy Péter miniszterelnök úr cége, családi vállalkozása kapcsán önök találkoztak-e vagy volt-e ilyen információjuk?

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Én Medgyessy miniszterelnök úrral összesen egyszer találkoztam pályafutásom alatt, ez pedig az Országházban történt. Amikor is Medgyessy úr lett a miniszterelnök, akkor a BKV-nak 38 milliárd forint adóssága volt, vesztesége volt, ennyit halmozott fel az idők folyamán. Akkor az Igazgatóság többszöri kezdeményezésére hála istennek, el tudtuk érni, ebben biztosan persze a főváros is közreműködött, elsősorban én Vajda főpolgármester-helyettes úrra gondolok, aki a városüzemeltetési ügyekkel foglalkozott, hogy ez a 38 milliárdos adósság konszolidálva lett.

Akkor én a miniszterelnök úrnak elmondtam azt, hogy köszönjük szépen, hogy megértette a BKV problémáját és ez a konszolidáció végbement. De ha nem történik egy radikális változtatás a BKV Zrt. pénzügyi beszabályozása tekintetében, amit az Igazgatóság számtalanszor a fennállása, a megalakulása óta felvetett, tehát 1996-tól működött igazgatósági konstrukcióban vagy részvénytársasági formában a BKV, és mi már az első év után felvetettük ezt a problémát, hogy a főváros rendel az úgynevezett paraméterkönyv szerint mindent, még az is elő volt írva ebben a paraméterkönyvben, hogy hány méterenként legyen a megálló a belvárosban, stb., tehát mennyi férőhely-kapacitást kell biztosítani a BKV Zrt.-nek a főváros részére, ugyanakkor ezt a szolgáltatást, amit a BKV Zrt. nyújtott, ezt nem finanszírozta a főváros. Ez a mai napig nem tudom, hogy még probléma-e vagy sem, de tudom, hogy vannak még ez ügyben gondok, akkor ez nagyon jelentős gondokat okozott, és azt mondtam miniszterelnök úrnak, hogyha ebben nem történik változás, akkor három éven belül ez a 38 milliárd akár 50 milliárd is lehet majd.

Jó jósnak bizonyultam, mert ez be is következett. Ezen kívül, tehát metróügyben nem volt semmi ilyen jellegű dolog, tehát az, hogy őneki volt magáncége, meg hogy az Alstommal sikerszerződése, ezt én nem tudom.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Jó, csak a metróberuházás kapcsán, amikor a BKV Zrt.-nek ezeket a likviditási gondjait elemezte az előbb, azért nyilván a metró is hozzá kellett ehhez járuljon, hiszen például volt egy olyan szerződés, ez mondjuk nem érte el a 10 milliárd forintot, hiszen „csak” 807 millió forintos volt, ami a fővárosi döntés alapján az Igazgatótanács köréből teljesen kikerült, a döntési kompetenciájából. Gyakorlatilag itt egy szabálytalan szerződésre hívja fel a jelentés a figyelmet, és a BKV Zrt. ezt a szerződést a Tethely Kft.-vel kötötte, a kapcsolódó felszíni munkák tervezésére, a budai metróállomások és annak az 1. számú módosítására. Tehát egy 807,5 millió forintos szerződés volt, és gyakorlatilag, mivel fel kellett mondani a BKV-nak felróható okokból a szerződést, itt volt egy közel 762 millió forintos kár, amelyet aztán később a BKV Zrt.-nek kellett teljes egészében lenyelni, hiszen sem az állam, sem a főváros nem finanszírozta meg. Tehát a BKV-nál került teljes egészében elszámolásra.

Ezzel kapcsolatban is azt szeretném megkérdezni, de nyilván köszönöm, hogyha ön válaszol, de továbbra is jelzem, hogyha bármelyiküknek van hozzászólási szándéka, akkor azt kérem, hogy jelezzék, hogy milyen jelzéseket tettek annak érdekében, amikor látták, hogy a beruházás gyakorlatilag teljesen kezd elszállni. Nyilván 2006 után ez még inkább volt jellemző, de az önök idejében is azt hiszem, hogy már jelentős növekmény állt fenn az egész beruházásnak a kapcsán. Önök milyen jelzéseket tettek vagy mit tettek annak érdekében, vagy milyen lehetőségük volt annak érdekében, hogy jelezzék ezt a problémát, hogy esetleg változtassanak rajta?

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Mint említettem volt, 80-valahányszor tárgyaltuk a 4-es metró. Emlékezetem szerint, vagy úgy mondanám, hogy per sacc, legalább 21-néhány alkalommal egészen biztos, de ennek utána lehet nézni pontosan, kifejezetten és nyomatékosan a DBR Metró Projekt Igazgatóság működésének, az azzal kapcsolatos – hogy úgy mondjam – elégedetlenségünknek adtunk hangot és ezt a tulajdonos részére közvetlenül jeleztük a határozatunkban, illetve az Igazgatóság minden negyedévben tájékoztatót adott működéséről a tulajdonos felé, és ezekben a jelentésekben is minden alkalommal ezt szóvá tettük.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Egyébként a Gulyás úr irányába tett fegyelmi eljárásnak lett eredménye?

Garadnai András, a BKV Zrt. volt igazgatósági elnöke: Emlékezetem szerint írásbeli figyelmeztetésben részesítette a vezérigazgató úr, azt követően, hogy az Igazgatóság kezdeményezte az eljárást. De nem mi voltunk a fegyelmi jogkör gyakorlója, a munkáltató.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen. Derzsi úr!

Derzsi András, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Egy rövid kiegészítést szeretnék tenni itt az elhangzottak vonatkozásában, amely talán segíti az ügyet.

Tehát emlékeim szerint 2004 elején volt egy részletes vizsgálatsorozat a 2003-as költségekkel kapcsolatban. Ezt a vizsgálatsorozatot két szálon folytatták: egyrészt a főváros folytatott egy pénzügyi vizsgálatot, másrészt a BKV a teljesen véletlenül megtalált jegyzeteim szerint egy Bonis nevű független céggel készítettett ugyancsak egy vizsgálatot, aminek az volt a lényege, hogy egyrészt megállapítja a többletköltségeket, a többletköltségek forrásait, választ adjon arra a kérdésre, ami a beruházási struktúrából soha nem volt igazán nyomon követhető, hogy a jogosnak tekinthető többletköltségeket ki rendelte el, mert ezek engedélyokiraton belüli többletköltségek, vagy pedig ezt meghaladó többletköltségek.

Továbbá választ adjon arra a még fontosabb kérdésre is, amiért mi tulajdonképpen itt ülünk, és ami vélhetően a közvéleményt is talán a legjobban érdekli, hogy milyen olyan többletköltségek születhettek, amelyek nem jogos többletköltségek. Ennek a vizsgálatnak a konklúziója az volt – és erről a vezérigazgató be is számolt az Igazgatóság egyik 2004-es ülésén -, hogy a főváros megállapítása és a Bonis megállapítása is az volt, hogy törvénytelenység nem történt, igazán ezek a többletköltségek felmerülése a legtöbb esetben műszakilag indokolt volt. Ezeknek az elszámolása és a döntési kompetenciák ugyanakkor nem voltak rendben.

Magyarul: következtetni lehetett arra, hogy a DBR Metró Igazgatóság saját maga vagy a hozzá érkező igények alapján, ilyen lehetett például, csak egy példát mondok, a Bartók Béla út esetében, ahol ilyen többletköltség elég masszívan felmerült és úgy próbálta később a BKV-ra hárítani kerületi indíttatásra vagy mondjuk a forráskút esetében főépítési kezdeményezésre indított el olyan beruházásokat, amelyek kilógtak – nem precíz kifejezéssel – az engedélyokiratból.

A főváros tehát 2004-ben közgyűlési szinten találkozott ezzel az üggyel, és emlékeim szerint engedélyokirat-módosítás is történt, de ebben nem vagyok egészen biztos. Ezekről az ügyekről részben a vezérigazgató két ülés közötti tájékoztatója alapján, részben pedig a médiából tájékoztódtunk.

Elnök úrnak volt még egy kérdése, amit időközben a jegyzeteimben megtaláltam, és azt gondolom, hogy megemlíteném, tehát ez a 10 milliárdos történet 2005 januárjától lépett életbe. És visszacsatolnék egy kicsit az előbbi témához, mert a kettő között összefüggés van. Tehát ez után a fővárosi BKV-vizsgálat után az Igazgatóság ismét kezdeményezte az egész ügynek a valamilyen

módon történő rendbetételét, ami annak az abszurd helyzetnek a feloldásáról szól, ami ezt a beruházást a kezdetektől jellemezte. Nevezetesen arról, hogy egy ilyen méretű beruházást nem fővállalkozási struktúrában csinálni, még ha az a fővállalkozó adott esetben nem egy fővállalkozó, hanem kettő, vagy valamifajta verseny legyen, ezt a metróépítést bőven lehetett volna kétfelé szakaszolni, ha húszfelé lehetett szakaszolni, 20 különböző szerződés alapján felépíteni, amely szerződésekben, még ha csak a szerződések közötti koordináció lett volna érdekes, az nem igazán probléma, de itt magának a munkának az összehangolása volt az igény. Ezt kezdetben egy 7 fős csapatra bízni, ez nem volt kifejezetten egy bölcs döntés, én úgy gondolom, és az élet ezt igazolta is.

Az igazsághoz hozzátartozik, hogy a koncepció arról szól, hogy ezt a 7 fős irányító csapatot nagyon komoly tanácsadói háttér erősíti meg. Ha igaz az, amit az OLAF-jelentésben olvashatunk, én csak felületesen futottam át ezt az anyagot, túl sok időm nem volt rá, akkor az OLAF-jelentés egyik legfontosabb megállapítása, azon kívül, amit már elmondtam a beruházás struktúrájával kapcsolatban, az az, hogy ez a mérnöki háttér a kezdetektől fogva összeférhetetlenül működött. Ezt egyelőre nem tudjuk igazolni, ezt az OLAF-jelentés írja, de vélhetően ennek a megállapításnak van bázisa, mert egy tucat olyan szerződést sorol fel, ami arról szól, hogy a mérnök nemcsak a megbízónak dolgozott, hanem a kivitelező társaságok többségének.

Ez teljesen abszurd, ilyen a világon nincsen. Tehát azt gondolom, hogyha itt valaki bárhol, bármifajta többletköltséget keres, akkor azt itt kell keresnie ebben a struktúrában. Kell keresnie a brutális késésekben. Mi 2002 elején találkoztunk először összecszerűségekkel. 2002-ben egy igazgatósági ülésen Gulyás úr bejelentette, hogy 4,1 milliárdnál tart az elköltött összeg, és emögött egy engedélyezési folyamat volt, némi tervezési folyamat, de semmi kiviteli tervezési folyamat, és egy megfellebbezett környezetvédelmi engedély, ami előrevetítette, hogy itt végleges engedély egy ideig nem lesz.

Ekkor volt az első halasztott határidő, ami már a médiában is megjelent, ez 2008. december 31-e lett volna.

Tehát magyarul: az Igazgatóság a 2004-es vizsgálatnál ismét kezdeményezte egyrészt a független ellenőrző mérnök kiválasztását, amire emlékeim szerint – itt kiegészíteném Garadnai úr emlékeit – 2005-ben még tendert írt ki a BKV, amit a főváros valami miatt megállított. Tehát nem igazán emlékszem, hogy a független ellenőrző mérnök kiválasztására, közbeszerzésen történő kiválasztására végül is mikor került sor, és ha jól emlékszem, Demszky úr kapott egy megbízást a Közgyűléstől arra vonatkozóan, hogy mindenképpen erősítse meg vagy intézkedjen a tekintetben, hogy a DBR Metró Igazgatóságot szakmailag, létszámailag és költségvetésében is erősítsék meg. Ennyi kiegészítést szerettem volna tenni az elhangzottakhoz.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönöm szépen. Dr. Voszka Éva. Parancsoljon!

Dr. Voszka Éva, a BKV Zrt. volt igazgatósági tagja: Hogy egy kicsit kontextusba helyezzük ezeket a költség-túllépéseket, ajánlanám a bizottság figyelmébe ezt a könyvecskét, ami egy dán professzornak a könyve, az ilyen metró típusú nagyberuházásokról és annak a kockázatairól. Ez a munkacsoport több száz, a világ legkülönbözőbb részein végrehajtott nagyberuházást vizsgált, köztük jelentős mennyiségben közlekedésiakat, és azt találták, hogy ezeknek a 90 százaléka jelentős mértékben túllépi a határidőket és a költségeket is. Ez lehet akár megduplázódás vagy még ennél nagyobb mértékű is.

Ez természetesen senkit nem mentesít a felelősség alól, sem a beruházót, sem az Igazgatóságot, sem más döntéshozókat, csak egyszerűen szeretném, hogyha mindenki látná, hogy a problémák egy jelentős része magának a dolognak a természetéből következik, és ez nem Magyarország-, nem Budapest- és nem időspecifikus.

Ami szintén valószínűleg általánosabban jellemző, és én mint részben ilyen kérdésekkel foglalkozó kutató, egyébként civilben az voltam annak idején is, és most is az vagyok, tehát azt tudom mondani, hogy itt mindannak a bajnak, amiről most itt beszélünk, azt gondolom, hogy egy jelentős része a szervezeti felépítésből és a döntéshozatali rendből következett, amiről itt már az előttem szólók is beszéltek. Tehát az a döntési struktúra, az a felelősség-megoszlás, illetve ezeknek a pontos elhatárolásának a hiánya, mindig jellemezte az egész metróberuházást.

De ez megint csak nem BKV- és nem metróügy-specifikus, hanem általában az önkormányzati tulajdonlásnak és az ezzel kapcsolatos problémáknak a megjelenési formája.

Egyelőre most csak ennyit mondanék. Köszönöm szépen. De a könyv tényleg nagyon tanulságos.

Borbély Lénárd munkacsoport vezető: Köszönjük szépen. Szeretném megkérdezni a munkacsoport tagjait, hogy van-e valakinek az Igazgatótanács korábbi tagjaihoz esetleg kérdése. *(Nincs jelzés.)* Szeretném megkérdezni, hogy önök közül bárki az egész ügy kapcsán esetleg valamit még szeretne-e mondani? Bármi olyat, amiről úgy gondolja, hogy fontos lehet vagy a mi munkánkat előreviheti, hogy minél inkább tisztán lássunk? *(Nincs jelzés.)* Nincsen.

Hogyha nincsen senkinek, akkor köszönöm szépen, hogy részt vettek a meghallgatáson. Köszönöm szépen, hogy segítettek a munkánkat. Két hét múlva a következő ülésen a négy évvel későbbi, tehát a 2006-2010 közötti igazgatótanácsi tagokat fogom meghívni. Köszönöm szépen. Köszönöm mindenkinek.

(Az ülés végének időpontja: 10 óra 55 perc)

Budapest, 2017. május 8.



Borbély Lénárd

munkacsoport vezető

mellékletek:

1. Jelenléti ív