**JELENTÉS**

**az Alstom metrókocsik beszerzésének vizsgálatáról**

Tartalom

[I. ELŐZMÉNYEK 3](#_Toc468709030)

[II. BIZOTTSÁGI MUNKA 4](#_Toc468709031)

[III. M2 - M4 METRÓSZERELVÉNYEK BESZERZÉSE 4](#_Toc468709032)

[IV. FELELŐSSÉGI ÉS SZERVEZETI REND FORMAILAG 6](#_Toc468709033)

[V. JOGSZERŰSÉGI, GAZDASÁGOSSÁGI ÉS ÉSZSZERŰSÉGI VIZSGÁLAT 11](#_Toc468709034)

[1. A jogszabálysértést megvalósító körülmények 11](#_Toc468709035)

[1.1. Szubjektív értékelési szempontok alkalmazása 11](#_Toc468709036)

[1.2. A részvételi felhívásban közzétett értékelési módszer jogszerűtlen megváltoztatása az ajánlattételi szakaszban 11](#_Toc468709037)

[1.3. A fizetendő előleg jogszerűtlen megemelése 25 %-ról 50 %-ra 12](#_Toc468709038)

[2. Gazdasági, észszerűségi szempontból kifogásolható körülmények 12](#_Toc468709039)

[2.1. Az M2 és M4-es vonal szerelvényeinek egy szerződés keretében történő megrendelése 12](#_Toc468709040)

[2.2. Az ajánlattevők számának indokolatlan korlátozása 13](#_Toc468709041)

[2.4. A zajszint értékelési szempontként történő szerepeltetése 14](#_Toc468709042)

[2.5. A közbeszerzési kiírás és a megkötött szerződés közötti kapcsolat 14](#_Toc468709043)

[2.6. Vis major feltételek meghatározása 14](#_Toc468709044)

[2.7. Szerződéses előleg kifizetése 14](#_Toc468709045)

[2.8. A bankgarancia és joghatóság kikötése, kötbér 14](#_Toc468709046)

[2.9. A közbeszerzés elnyerése 15](#_Toc468709047)

[VI. A KÖZBESZERZÉS PARAMÉTEREINEK, ÉRTÉKELÉSÉNEK KIALAKÍTÁSA 15](#_Toc468709048)

[VII. BIZOTTSÁGI MEGHALLGATÁSOK 17](#_Toc468709049)

[VIII. ÖSSZEFOGLALÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK 19](#_Toc468709050)

# ELŐZMÉNYEK

2006. május 30-án a BKV Zrt., mint vevő, közbeszerzési eljárás keretében szerződéseket kötött a Budapest Metropolis Konzorciummal, mint szállítóval az M2-es és az M4-es metrószerelvények beszerzésére és karbantartására. A Budapest Metropolis Konzorcium tagjai voltak az Alstom Transport S.A. (székhelye: Franciaország) és a GANZ Transelektro Közlekedési Zrt. (székhelye: Budapest). A szerződéseket Demszky Gábor korábbi főpolgármester jelenlétében és ellenjegyzése mellett kötötték meg.

A szerződések az M2-es vonalra 22 db jármű szerelvény leszállítására és karbantartására, valamint az M4-es vonalra 15 + 7 szerelvény leszállítására és karbantartására vonatkoztak. A szerződések ellenértéke az M2-es vonatkozásában 149.840.542 euró volt, amelyből a szerelvények értéke 139.281.956 euró, a karbantartás költsége 10.558.496 euró volt.

Az M4-es szerelvények esetében a szerződés ellenértéke 113.794.341 euró volt, amelyből a szerelvények értéke 108.288.934 euró, a karbantartás költsége 5.505.407 euró volt.

A teljes szerődéses ár összesen 263.634.793 euró volt.

Az Egyesült Királyság Jelentős Csalások Elleni Hivatala Alstom vezetőket vádolt meg azzal, hogy összesen 2,3 millió eurós kenőpénzt adtak, vagy beleegyeztek, hogy adnak a BKV Zrt. tisztviselőinek, ügynökeinek annak érdekében, hogy a közbeszerzési eljárást megnyerhessék. Jelenleg hazánkban büntető eljárás folyik az ügy kivizsgálására, hiszen a Magyar Államot és Budapest Főváros Önkormányzatát is jelentős vagyoni hátrány érhette.

Ezért a Fővárosi Közgyűlés 2016. május 12-ei ülésén úgy döntött, hogy az Alstom metrókocsik beszerzése ügyében felmerült korrupciós vádak kivizsgálására a Fővárosi Önkormányzat Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 53/2014.(XII.12.) Főv. Kgy. rendelet módosításával ideiglenes vizsgáló bizottságot hoz létre.

Az Alstom Metrókocsi Beszerzéseket Vizsgáló Ideiglenes Bizottság felállításáról a 2016. június 8-ai Fővárosi Közgyűlés a 713/2016. (VI.18.) Főv. Kgy. határozatával döntött .

A vizsgáló bizottság feladata volt megvizsgálni a metrókocsik beszerzésével kapcsolatos:

- döntéshozási mechanizmusok működését,

- szerződéskötések körülményeit,

- és a döntések előkészítésében résztvevők felelősségét.

# BIZOTTSÁGI MUNKA

A vizsgálat lefolytatásához a Fővárosi Önkormányzatnál, valamint a BKV-nál fellelhető több ezer oldalnyi iratanyag állt rendelkezésünkre.

Emellett a bizottság a munkája során szakértőkön kívül meghallgatta Aba Botondot, a BKV volt vezérigazgatóját, aki a tender lefolytatását végezte és a közbeszerzési eljárás lezárása után a szerződést megrendelőként aláírta a BKV részéről. Meghallgattuk dr. Szabó Tamást, a közbeszerzési folyamatot segítő Bíráló Bizottság elnökét.

Meghívást kapott bizottsági meghallgatásra Gulyás László, a DBR volt Projektigazgatója, aki nem jött el a bizottság ülésére, ezért nem került sor a meghallgatására.

A vizsgáló bizottság meghívta Demszky Gábor volt főpolgármestert is meghallgatás céljából, azonban ő sem jelent meg a bizottság előtt.

# M2 - M4 METRÓSZERELVÉNYEK BESZERZÉSE

A „Metrószerelvények beszerzése” tárgyú árubeszerzésre a BKV Zrt. Európai Uniós közösségi értékhatárt elérő értékű, tárgyalásos közbeszerzési eljárást írt ki. A beszerzés tárgya a 2. sz. metró („M2”) vonalára 22 db 5 kocsiból álló, a 4. sz. metró („M4”) vonalára 15 db 4 kocsiból álló, teljes hosszában egyterű, átjárható metrószerelvény volt.

A Részvételi Felhívás 2005. június 16-án jelent meg az Európai Unió Hivatalos Lapjában (TED), és 2005. június 24-én a Közbeszerzési Értesítőben.

A Részvételi Jelentkezések bontására 2005. augusztus 16-án került sor.

A beadási határidőig nyolc Részvételi Jelentkezés érkezett (Ansaldobreda, CSR, Metrowagonmash, Siemens, CAF, Hanwha-Rotem, Budapest Metropolis Konzorcium, Bombardier Budapest Metró Konzorcium).

A Részvételi Felhívásban és a Részvételi Dokumentációban rögzített keretszámnak megfelelően a következő 5 céget hívták fel ajánlattételre: Bombardier, Budapest Metropolis Konzorcium, Hanwha-Rotem, Metrowagonmash, Siemens).

Az Ajánlattételi Felhívás 2005. november 17-én került megküldésre az öt előminősített Részvételi Jelentkezőnek.

A tárgyalás alapjául szolgáló ajánlatok bontására – amelyre mind az öt Ajánlattevő beadta ajánlatát – 2006. január 27-én került sor.

A bontást követően közjegyző jelenlétében kisorsolták a tárgyalások sorrendjét.

* Az első tárgyalási forduló (műszaki tartalom) első körére 2006. február 10-én,
* a másodikra 2006. február 13-14-én,
* a harmadikra pedig 2006. február 20-24-én került sor.

A második tárgyalási forduló (kereskedelmi feltételek) 2006. február 27. és 2006. március 2. között került lebonyolításra.

Az Ajánlatkérő 2006. március 8-án átadta a Végleges Ajánlatkérési Dokumentáció tervezetét, mellyel kapcsolatosan két egyeztető megbeszélést is szervezett az Ajánlattevők részére (2006. március 10., 2006. március 13-14.). Ajánlatkérő 2006. március 14-én átadta a Végleges Ajánlatkérési Dokumentációt az Ajánlattevők részére. A Végleges Ajánlatok beadására, és bontására 2006. március 22-én került sor. Az Ajánlattételi határidőig 5 ajánlat érkezett (Metrowagonmash, Siemens, Hanwha-Rotem, Budapest Metropolis Konzorcium, Bombardier).

A harmadik tárgyalási fordulóra (ártárgyalás) 2006. március 23-án került sor.

**A közbeszerzési eljárás nyertese a Budapest Metropolis Consortium lett, amelyet az Alstom és a GANZ cégek alkottak.**

A Budapest Metropolis Consortiummal a szállítási szerződések megkötésére a BKV Zrt. Igazgatóságának felhatalmazása alapján 2006. május 30-án került sor.

A szerződések felépítése az alábbi:

• Megállapodás: keretszerződés, amely tartalmazza az összes megkötött alszerződést külön az M2 és M4 vonalakra;

• Szállítási szerződés az M2 vonalra: 22 db 5 kocsis metrószerelvény beszerzése;

• Karbantartási szerződés az M2 vonalra: 22 db szerelvény 3 éves jótállási időszak alatti karbantartási tevékenységre;

• Szállítási szerződés az M4 vonalra: 15+7 db 4 kocsis metrószerelvény beszerzése;

• Karbantartási szerződés az M4 vonalra: 15 db szerelvény 3 éves jótállási időszak alatti karbantartási tevékenységre.

**Az Alstom Transport S.A. által vezetett konzorciumból a szerződések aláírását követően kivált a csődbe jutott GANZ Transelektro Közlekedési Zrt., az Alstom teljes körű, egyetemleges felelősségvállalása mellett.**

# FELELŐSSÉGI ÉS SZERVEZETI REND FORMAILAG

A közbeszerzés lefolytatását a BKV Zrt. végezte.

A szervezeten belül az ún. **DBR Metro Projektigazgatóság** önálló szervezeti egységként volt felelős a tárgyi beszerzésért.

A DBR Metro Projektigazgatóság vezetője: Gulyás László Projektigazgató (2003-2010-ig).

Feladata, felelőssége: közbeszerzési eljárás lebonyolítása, becsült érték meghatározása, bírálóbizottság tagja

**Döntéshozó: BKV Igazgatósága**

**BKV Igazgatósága** – az eljárás indításához kapcsolódó iratokat és eredményt is végső soron jóváhagyó testület

**Tagok** (2004. november 12-étől): Aba Botond, Dr. Beleznay Zsolt, Derzsi András, Garadnai András, Lango Marió, Pál László, Szabó Ferenc, Rozsi Éva Judit, Dr. Szedlacskó Zoltán, Dr. Voszka Éva

**Tagok** (2005. június 1-jétől): fentiek + Suba János

**Tagok** (2005. december 1-jétől): Aba Botond, Dr. Beleznay Zsolt, Berki Endre, Derzsi András, Garadnai András, Lango Marió, Pál László, Rozsi Éva Judit, Dr. Szedlacskó Zoltán, Dr. Voszka Éva, Suba János

**A közbeszerzés előkészítését, lefolytatását végezték:**

**A végső döntéseket a BKV Zrt. Igazgatótanácsa hozta meg. A többi bizottság előkészítő és jóváhagyó feladatokat hajtott végre.**

* **Tender Bizottság** (előzetes jóváhagyó testületként működött)

A Projektigazgató által előkészített javaslatot első körben a Tender Bizottság hagyta jóvá vagy véleményezte, még a BKV döntéshozói előterjesztés előtt.

**A Metro-beszerzési eljárás során**: jóváhagyta a részvételi/ajánlattételi felhívást, és a kapcsolódó dokumentációt, és az eredményt – „értékelő jelentést”

A Tender Bizottság 6 főből állt:

**4 fő** a Fővárosi Önkormányzat képviseletében:

Csordás Mihály (közlekedési ügyosztály vezető)

Katona Kálmán (MDF képviselője)

Tüttő Kata (MSZP képviselője)

Dancs Gábor (SZDSZ képviselője)

**2 fő** aBKV képviseletében:

Aba Botond (BKV vezérigazgató)

Szonntag Andor (jármű műszaki főmérnök, BKV)

Tanácskozási joggal vett részt:

Gulyás László (DBR Porjektigazgató)

Pap Zsuzsanna (Eurometro Kft.)

Juvancz Gabriella (Eurometro Kft.)

Szeiler László (Eurometro Kft.)

Elekes Márton (Eurometro Kft.)

Bodnár Árpád (Eurometro Kft.)

Pandula József (BKV DBR szakértő)

Bírálóbizottság elnöke

* **Bíráló Bizottság**

Projektigazgató jelölte ki, szabály szerint minimum 3 tagú.

A metró beszerzés esetében: 11 tag + Elnök alkotta.

**Elnök:** dr. Szabó Tamás (BKV Zrt. Metro Üzemigazgató)

**A Bíráló Bizottság a Tender Bizottság döntéseit készítette elő, és tett javaslatokat.**

**Tagok:**

Gulyás László (DBR Projektigazgató)

Pandula József (DBR Projektigazgatóság, főmérnök)

Lukács Sándor (BKV Zrt. Metro Üzemigazgatóság)

Héri József (BKV Zrt. Metro Üzemigazgatóság)

dr. Deme Sándor (BKV Műszaki Igazgatóság)

Donáth Zoltán (Beruházási és Közbeszerzési Igazgatóság)

Harth Beatrix (Beruházási és Közbeszerzési Igazgatóság)

Tóth József (BFFH Közlekedésügyi Ügyosztály)

dr. Antalóczi Péter (BFFH)

Bodnár Árpád (Eurometro Kft.)

Elekes Márton (Eurometro Kft.)

* **Független ellenőrző mérnök**

A Tender Bizottság jóváhagyása előtt, véleményezés céljából a Projektigazgató minden dokumentumot elé terjesztett. Ezek a Tender Bizottság elé csak akkor mehettek, ha a független ellenőrző mérnök nem emelt kifogást.

* **Eurometro Kft. (műszaki és közbeszerzési szakértők)**

Pap Zsuzsanna (közbeszerzési szakértő)

Juvancz Gabriella (közbeszerzési szakértő)

Elekes Márton (műszaki szakértő)

Bodnár Árpád (műszaki szakértő)

Szeiler László (műszaki szakértő)

* **Tárgyalóbizottság**

Legalább 3 tagú bizottság, melynek a Projektigazgató tagja és a Független Ellenőrző Mérnök megfigyelője (lehetett).

A metró beszerzés esetében: 8 tag + 7 fő háttérszakértő alkotta a tárgyalóbizottságot.

**Tagok:**

Gulyás László

Aba Botond

Donáth Zoltán

Szonntag Andor

Elekes Márton

Pandula József

Külső jogi szakértő

Külső pénzügyi szakértő

**Háttérszakértők:**

dr. Deme Sándor

Lukács Sándor

Harth Beatrix

Bodnár Árpád

Szeiler László

Seres József

Földi Zoltán

**A beszerzési eljárás közreműködésére a Fővárosi Közgyűlés politikusai, frakciói közül az akkor legnagyobb létszámmal rendelkező Fidesz-KDNP képviselői csoportból senkit nem kértek fel, vagy jelöltek ki egyetlen bizottság tagjává sem. A Tender Bizottság munkájában az MSZP, az SZDSZ és az MDF képviselői vettek részt bizottsági tagként.**

**A közbeszerzés lezárásának végső döntéséről szóló határozati javaslatot a BKV Zrt. Igazgatósága részére Donáth Zoltán készítette el és terjesztette elő (53/2006. sz. határozat).**

# JOGSZERŰSÉGI, GAZDASÁGOSSÁGI ÉS ÉSZSZERŰSÉGI VIZSGÁLAT

# A jogszabálysértést megvalósító körülmények

## Szubjektív értékelési szempontok alkalmazása

A közbeszerzési eljárásokban az esélyegyenlőség és az egyenlő bánásmód elvét az Ajánlatkérőnek minden körülmények között érvényesítenie kell. Ezeknek az alapelveknek az Ajánlatkérő akkor tesz eleget, ha az értékelési szempontok pontkiosztási módszerét objektíven, mindenki számára előre megismerhető módon, azaz átláthatóan határozza meg. A metróbeszerzések esetében két olyan értékelési szempontot határozott meg az Ajánlatkérő, amelyek pontkiosztási módszerét egyértelműen szubjektív módon határozta meg az Ajánlatkérő, sőt! A kiírásban az Ajánlatkérő még támpontot sem adott meg a tekintetben, hogy milyen megajánlásokat tekint előnyösebbnek, vagy hátrányosabbnak. Egy ilyen szempontrendszer normál esetben nem állná ki a jogorvoslat próbáját. Az érintett két értékelési szempont az „Esztétikai és funkcionális tulajdonságok”, valamint a „Járműdiagnosztika” voltak, melyek együttesen a teljes értékelésben 13 %-nyi súlyt tettek ki. Ilyen volumenű beszerzésnél ezek az értékelési szempontok akár több milliárd forinttal drágább ajánlat nyertességét is lehetővé tették. Jelen eljárásban az Alstom vezette konzorcium magasabb ajánlati árral nyerte meg a közbeszerzést, mint a második helyezett ajánlattevő ajánlati ára. Megállapítható, hogy a két értékelési szempont alkalmazása pénzügyi szempontból kifejezetten hátrányos volt az Ajánlatkérőre nézve.

## A részvételi felhívásban közzétett értékelési módszer jogszerűtlen megváltoztatása az ajánlattételi szakaszban

A 10. számú értékelési szempont (Járműdiagnosztika kezelhetősége, adatok felhasználhatósága) pontkiosztási módszerét az Ajánlatkérő a részvételi felhívásban még objektív, arányosítási módszerként jelölte meg. **Az ajánlattételi szakaszra azonban ez a módszer teljes egészében szubjektív pontkiosztási módszerré került megváltoztatásra.** Egy ilyen módosítás nem csak, hogy jogszerűtlen, de számos közbeszerzési alapelvvel is szembe megy (átláthatóság, verseny tisztasága). Amennyiben a Közbeszerzési Döntőbizottság vizsgálta volna az eljárást e tekintetben, úgy valószínűsíthető, hogy a jogsértés megállapítása mellett megsemmisítette volna az eljárást.

### A fizetendő előleg jogszerűtlen megemelése 25 %-ról 50 %-ra

Az eljárást megindító felhívásban az Ajánlatkérő 25 % előleg megfizetését írta elő. Az eljárást megindító felhívás alapján tájékozódik minden gazdasági szereplő, tekintettel arra, hogy ennek tartalma teljes terjedelemben közzétételre kerül. Az eljárás második, ajánlattételi szakaszában már az Ajánlatkérő szerepeltetett a korábbi 25 %-hoz képest további 25 % mértékű előleget is.

A részvételi felhívásban közzé kellett volna tenni az ellenszolgáltatás teljesítésének valamennyi feltételét. Az Ajánlatkérő nem adhatott volna ki e tekintetben a részvételi felhívással ellentétes szerződéstervezetet. Jogszerűen csak arra lett volna lehetősége az Ajánlatkérőnek, hogy a tárgyalások során (pl. az ajánlattevők erre irányuló kifejezett igénye alapján) megváltoztatja a fizetési feltételeket és lehetővé teszi + 25 % előleg igénybevételének lehetőségét. Ez esetben is kérdéses azonban az összesen 50 % előleg biztosításának gazdasági észszerűsége, annak mértéke szokatlanul magas. Ugyanakkor kétségtelen, hogy fennáll annak a lehetősége, hogy ha ez a + 25 %-os feltétel is megjelentetésre kerül a részvételi felhívásban, akkor további részvételre jelentkezők is érdeklődtek volna az eljárás iránt.

## Gazdasági, észszerűségi szempontból kifogásolható körülmények

### Az M2 és M4-es vonal szerelvényeinek egy szerződés keretében történő megrendelése

Az eljárás lefolytatásakor hatályos közbeszerzési szabályozás alapján is lehetősége volt az Ajánlatkérőnek arra, hogy a közbeszerzési eljárását részekre osztva folytassa le. A részekre osztás azt jelenti, hogy bár egy közbeszerzési eljárás kerül lefolytatásra, a közbeszerzési eljáráson belül egyes területek egymástól függetlenül versenyeznek, tehát ebben az esetben az M2-es és az M4-es vonal szerelvényeire vonatkozó részt akár külön-külön is elnyerhették volna az ajánlattevők. A részajánlattétel lehetőségének biztosítása nem vitatottan a verseny szélesítését segíti a közbeszerzési eljárásokban. Esetünkben a két metróvonal szerelvényei műszaki értelemben egymástól függetlenül üzemeltethetők. Az eljárás iratai között nem volt fellelhető olyan elemzés, vagy előzetes piackutatás, ami alátámasztotta volna, hogy kedvezőbb ajánlatokat eredményez, ha az Ajánlatkérő nem él a részekre bontás lehetőségével. Valószínűsíthető, hogy részajánlattételi lehetőség biztosítása esetén, nagyobb verseny alakulhatott volna ki és kedvezőbb ajánlatok is érkezhettek volna.

### Az ajánlattevők számának indokolatlan korlátozása

A metróbeszerzés során alkalmazott úgynevezett két szakaszos eljárás első szakaszában a közbeszerzési szabályozás szerint lehetőség van arra, hogy a teljesítésre minden tekintetben alkalmas részvételre jelentkezőket rangsorolja az Ajánlatkérő. Jelen esetben ez a rangsorolás a bemutatott referenciák alapján történt és az egyébként alkalmas 6 részvételre jelentkező közül csak 5 cégtől kért ajánlatot az Aánlatkérő. A keretszám meghatározása jogszerű, ugyanakkor felmerül, hogy ilyen volumenű beszerzésben vajon nem elvárható-e az Ajánlatkérőtől, hogy a hatékony közpénzfelhasználás érdekében a lehető legtöbb alkalmas részvételre jelentkezőnek biztosítson ajánlattételi lehetőséget. Ha az Ajánlatkérő úgy döntött, hogy csak korlátozott számú résztvevőtől kér ajánlatot, alappal merül fel az a kérdés, hogy a részvételre jelentkezők rangsorolásánál miért nem fogadta el az alvállalkozók által teljesített referenciákat, vagy az ajánlattevő által alvállalkozóként teljesített referenciákat. Az is kérdéses, hogy miért nem vették figyelembe a rangsorolásnál, hiszen ezek a referenciák ugyanúgy a pályázók szakmai tapasztalatait tükrözik.

* 1. **A hosszú távra megtett vállalások kikényszeríthetőségének a hiánya**

Az Ajánlatkérő ajánlatot kért és az alapján értékelte az ajánlatokat, hogy a megajánlott szerelvények vonatkozásában az Ajánlatkérőnek 5 és 25 éves időtávon belül milyen karbantartási költségei várhatóak. Ugyanakkor ezekre a karbantartási költségekre tett megajánlásokra vonatkozóan a szerződés semmilyen garanciát nem tartalmaz az Ajánlatkérő részére, ami alapján biztosítható, hogy a megajánlott költségek alatt maradjon a nyertes ajánlattevő. Szabályozatlan az a terület is, hogy az Ajánlatkérő milyen kárigénnyel léphet fel, ha utóbb mégis a megajánlott költségeket meghaladó mértékű költségek merülnének fel.

### A zajszint értékelési szempontként történő szerepeltetése

Az értékelési szempontok között megjelenik a szerelvényekben uralkodó zajszint mértéke. A zajszint mérési módszerét oly módon határozta meg az Ajánlatkérő, hogy 40 %-ban vette figyelembe a vezető fülke zajterhelését, míg az utastérben érzékelhető zajszint mértékét csak 60 %-ban vette figyelembe. Felmerül a kérdés, hogy miért tulajdonított az Ajánlatkérő ekkora jelentőséget a vezetőfülkében tapasztalható zajszintnek. A kérdés különösen annak ismeretében kérdőjelezi meg az értékelési módszer szakszerűségét, hogy a 4-es metró vezető nélküli közlekedésre tervezték, és ma már a teljes metrószerelvényt az utasok használják.

### A közbeszerzési kiírás és a megkötött szerződés közötti kapcsolat

Gazdaságilag indokolatlan módon nem a beszerzési kiírásnak megfelelő szerződés került megkötésre, amely mind a Fővárosnak, mind a Magyar Államnak valószínűsíthetően különösen jelentős vagyoni hátrányt okozott.

### Vis major feltételek meghatározása

A bizottság álláspontja szerint a szerződés ezen feltétele azt a látszatot keltheti, hogy a BKV Zrt. érthetetlen módon magára vállalta azt a kockázatot, hogy ha a gyártó nem tudja megszerezni a hatóságtól a szükséges típusengedélyt a szerelvényekre, akkor is ki kell fizetni a megrendelőnek a kocsikat, annak ellenére, hogy azt nem tudja használatba venni.

### Szerződéses előleg kifizetése

Vélelmezhetően nem csak jogszerűtlen volt a szerződéses előleg 25%-ról 50%-ra történtő megemelése, hanem az jelentős vagyoni hátrányt is okozott a beszerzőnek. A kiemelkedően magas előleg megfizetése ugyanis nem állt összhangban a teljesítéssel, továbbá a kifizetéssel 107 millió euró kamatozott az Alstom számláján éveken keresztül.

### A bankgarancia és joghatóság kikötése, kötbér

Indokolatlan módon a beszerző hozzájárult ahhoz, hogy az előlegek visszafizetését és az egyébként is alacsony összegben meghatározott kötbér megfizetését biztosító bankgaranciákat ne magyar bank biztosítsa, és emellett nem kötötték ki magyar bíróság joghatóságát a bankgaranciához kötődően. Mindez alapján a szerződésbe volt kódolva, hogy bármilyen jogvita esetén, ahol magyar-francia ellenérdekelt felek vannak, a magyar közpénzek felhasználása kapcsán nem magyar bíróság dönt, hanem francia.

A szerződés felmondásakor ez a helyzet elő is állt, azonban a magyar fél Franciaországban pert tudott nyerni a francia céggel szemben.

### A közbeszerzés elnyerése

Az eljárás kiírásának és lebonyolításának következményeként, – miszerint a beszerzési ár a teljes értékelésnek az 50%-át nem éri el, – a metrószerelvények gyártását és leszállítását nem a legelőnyösebb ajánlat nyerte el.

# A KÖZBESZERZÉS PARAMÉTEREINEK, ÉRTÉKELÉSÉNEK KIALAKÍTÁSA

A közbeszerzés értékelésénél 11 fő paramétert értékeltek, amelyek az alábbiak voltak:

1. Ajánlati ár

2. Karbantartási költség

3. Vontatási energiaigény

4. Befogadóképesség (férőhely)

5. Esztétikai és funkcionális tulajdonságok

5.1 Utastér beépített anyagainak vandálállósága

5.2 Tisztíthatóság

5.3 Esztétikai megjelenés

5.4 Utaskomfort

6. Zajszint

6.1 Jármű zajkibocsátás felszíni pályán mérve

6.2 Jármű belső zajszintje

7. Járműdiagnosztika kezelhetősége, adatok felhasználhatósága

8. Egy ajtószárnyra jutó utasterhelés

9. Szerelvényen belüli közlekedő középfolyosó szélessége

10. Tengelyterhelés

11. Járműszerelvény szét és összekapcsolhatósága

**Az ajánlati ár és a karbantartási költség vonatkozásában korántsem az Alstom ajánlata volt a legkedvezőbb.**

A befogadóképesség tekintetében az Alstom elérte a 2. helyezettel szemben a maximális pontszámot, amely a súlyozott pontoknál már jelentős előnyt jelentett számára. Az M2-es szerelvényeknél a maximum pontot 1022 férőhelytől lehetett megszerezni, itt az Alstom 1023-as férőhely számmal szerzett maximális pontot, míg az M4-es szerelvények tekintetében a 805 férőhely feletti maximális pontszámot 807 férőhellyel szerezték meg.

Az esztétitikai és funkcionális tulajdonságok tekintetében, amelyek szubjektív értékelési szempontok voltak, az Alstom végig a maximális pontszámot szerezte meg a 2. helyezettel szemben, amely szintén a súlyozott pontkiosztásban további többletként jelentkezett.

A szerelvények fontos műszaki paraméterei tekintetében, és az arra adható pontok és súlyozott pontok szerint a tender megnyerését eredményezhette az Alstom számára, miszerint az M2-esnél és az M4-esnél egyeránt az egy ajtószárnyra jutó utasterhelés alapján 6-7 fős különbség jelentkezett. Valamint a szerelvényen belüli közlekedő középfolyosó szélességét számítva az Alstom 158 mm-el, azaz kevesebb mint 16 cm-rel szélesebb folyosója is többletet jelentett. Leegyszerűsítve azt is mondhatjuk, hogy azért nyert egy több millió euróval drágább ajánlat a tenderen, mert a győztes szerelvény minimálisan szélesebb, és kevesebb fel –és leszálló utas jut egy ajtóra.

**A fentiek alapján úgy tűnik, hogy a tender pontrendszerében a műszaki tulajdonságok alapján a maximális pontszámot kizárólag az Alstom gyártmányú szerelvények kaphatták, a maximálisan kapható pontszámok értékhatárát éppen átlépve.**

Az eredményhirdetés eredménye az első és második legtöbbet kapott pontszám alapján az alábbiak szerint alakult:

1. helyezett: Budapest Metropolis Konzorcium (Alstom)

2. helyezett: Metrowagonmash

Az Alstom összesítésben 905,39 ponttal nyert a második helyezett 894,68 pontjával szemben.

**Fontos megjegyezni, hogy a tendert és a pontrendszert az Eurometro Kft. tanácsadó cég dolgozta ki.**

# BIZOTTSÁGI MEGHALLGATÁSOK

A bizottsági meghallgatások során többször is kiemelték a szakértők, hogy a közbeszerzés értékelésénél az a tény, hogy az ajánlati ár a szempontrendszerben kevesebb mint 50%-os tényezőként szerepel, 2006-ban kirívóan szokatlan eljárás volt.

Az eljárás során a szubjektív értékelési szempontok nem számítottak elfogadott szempontnak, és azóta sem azok.

Az eljárás lefolytatását a BKV Zrt. végezte. A jelenleg még ott dolgozó kollégák visszaemlékezése szerint az Alstom komoly nyomást gyakorolt a beszerzőre, valamint folyamatosan éreztette “helyzeti előnyét”.

**Aba Botond, a BKV Zrt. volt vezérigazgatója az alábbiakról számolt be a bizottságnak:**

Az eljárás lefolytatásához különböző döntés előkészítő bizottságokat hoztak létre.

A gyakorlatban a “Városháza” jelölte ki a bizottság tagjait.

Az egész beszerzés alatt óriási lobbista forgalom volt a BKV Zrt. központjában.

A DBR Projekt Igazgatóság, amelynek az igazgatója ekkor Gulyás László volt, teljes mértékben önműködőként dolgozott, mint végrehajtó. Az instrukciókat a “Városházáról” kapta folyamatosan.

Aba Botond kezdeményezte Gulyás László leváltását, azonban ezt megakadályozták a “Városházán”.

Arra a kérdésre, hogy kit ért a “Városháza” alatt, az alábbi döntéshozókat nevezte meg:

* Demszky Gábor volt főpolgármester (SZDSZ), aki elmondása szerint személyesen adott instrukciókat neki több ügyben, így a beszerzés kapcsán is,
* Vajda Pál volt főpolgármester-helyettes (MSZP),
* Ikvai-Szabó Imre volt főpolgármester-helyettes (SZDSZ),
* Atkári János volt főpolgármester-helyettes (SZDSZ),
* valamint egy kabinet tag, aki azóta elhunyt. Kegyeleti okokból nem nevezzük meg.

Aba Botond beszámolója szerint Gulyás László leváltását Atkári János nem engedte, annak ellenére, hogy a volt főpolgármester-helyettes hatáskörei közé nem tartoztak a BKV ügyei.

Elmondása szerint a metró kocsik beszerzése a “Városháza” szigorú vezénylése mellett történt. A döntések átkerültek a DBR Projekt Igazgatósághoz (Gulyás László igazgató), ahol a gyarkolatban a döntéseket a “Városháza” hozta meg.

A teljes tender lebonyolítására szakértőként bevonásra került az Eurometro Kft. tanácsadó cég, amelyet szintén a “Városháza” ajánlott be. A kiírás részleteit és a még azzal is ellentétes szerződést az Eurometro Kft. dolgozta ki, készítette elő.

A tárgyaló delegációt Donáth Zoltán és Elekes Márton vezették.

**Megjegyezzük, hogy a közbeszerzés lefolytatása kapcsán a döntéseket a BKV Zrt. Igazgatósága hozta meg. Mind a Bíráló, mind a Tender Bizottságok, valamint a közbeszerzési szakértő cég is csak előkészítő és javaslattevő szerepet töltött be.**

# ÖSSZEFOGLALÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

A Fővárosi Önkormányzat döntését követően szükségessé vált az M2-es szerelvények beszerzése, valamint az új 4-es metró megépítésével az új vonalra új metrókocsik beszerzése is.

A Fővárosi Önkormányzat megbízása alapján a beszerzés teljes lebonyolítását a BKV Zrt. végezte. A cégen belül a DBR Metro Projektigazgatóság volt a felelős a lebonyolításért.

A lebonyolítás közbeszerzési szakértője az Eurometro Kft. volt.

A közbeszerzés előkészítése és értékelése céljából bizottságok jöttek létre, amelyek döntéselőkészítő szerepet kaptak. A bizottságok tagjait részben Demszky Gábor és helyettesei jelölhették ki a valóságban, a BKV Zrt. delegáltjait maga a cég jelölte ki.

Az érdemi döntéshozás vélelmezhetően felső vezetői körben történt, amelyet a bizottságok és a közbeszerzési tanácsadó cég előkészített, a BKV Zrt. Igazgatótanácsa pedig jóváhagyott.

A közbeszerzés kiírásánál és az értékelési szempontok kijelölésénél a vizsgáló bizottság nem tudta megállapítani, hogy az Alstom Transport S.A. gyakorolt-e befolyást a szempontrendszerre, azonban a közbeszerzés értékelésének részleteit vizsgálva szembetűnő, hogy a műszaki paraméterek mely típusú gyártónak kedvezhettek a leginkább. Továbbá a döntési mechanizmusoknál a szubjektív értékelési szempontok alkalmazása lehetőséget adhatott arra is, hogy a későbbi győztes többlet pontok megszerzésével a teljes pályázat győztese legyen. A közbeszerzés előészítéséért, kidolgozásáért és bonyolításáért az Eurometro Kft. volt a megbízott felelős, aki javaslatokat dolgozott ki. **A végső döntéseket a BKV Zrt. Igazgatósága hozta meg.**

A győztes szerelvénytípus közbeszerzési eljárást megelőző esetleges “kiválasztását” az is alátámasztani látszik, hogy a 2006-os normáktól és az akkori BKV-s normáktól eltérve, ­– figyelmen kívül hagyva a nemzetgazdasági és fővárosi költségvetési szempontokat is –, a nagy összegű beszerzésnél a több alkalmas pályázó közül nem az ár jelentette a legfontosabb mutatót. A döntésnél még 50%-os aránynál is kevesebb mértékben lett figyelembe véve.

A közbeszerzés lezárása után, ahol álláspontuk szerint nemzetgazdasági szempontok szerint több más ajánlat is a kiírásnak megfelelő lett volna ár-érték, valamint funkció szempontjából, olyan szerződéstervezet került aláírásra, amely tovább rontotta a Magyar Állam és a Főváros pozícióját. A szerződést szintén az Eurometro Kft. dolgozta ki és a BKV Zrt. Igazgatósága hagyta jóvá.

Az a tény, amely szerint a közbeszerzési kiírástól eltérő módon – teljesítés nélkül – +25% előleg kamatozott a tender győztes számláján, jelentős gazdasági előnyt jelentett az Alstom Transport S.A. számára, és jelentős pénzügyi hátrányt a Magyar Államnak.

A 2010-es önkormányzati választás után Tarlós István főpolgármester irányításával a kifizetett előleg visszaperlése, a szerződéses feltételek újra tárgyalása számszerűsíthetően több milliárd forint előnyt jelentett mind a Fővárosnak, mind a Magyar Államnak.

Tekintve, hogy a beszerzés ügyében ügyészségi nyomozás van folyamatban, illetve azt a tényt, miszerint az eljáró ügyész jelezte, hogy a bizottság jelentését szeretné áttekinteni, javasoljuk, hogy annak elfogadása után terjesszük fel a Legfőbb Ügyészségre a vizsgálati jelentést.

Budapest, 2016. december 16.

Orbán Gyöngyi Borbély Lénárd Geiger Ferenc

alelnök elnök bizottsági tag

1052 Bp., Városház u. 9-11. I. em. 196.