



Ikt. sz.: GAB/7-3/2017.

GAB-3/2017. sz. ülés  
(GAB-84/2014-2018. sz. ülés)

## **J e g y z ő k ö n y v**

az Országgyűlés **Gazdasági bizottságának**  
2017. március 6-án, hétfőn 10 óra 30 perckor  
az Országház főemelet 37. számú tanácstermében  
megtartott üléséről

## Tartalomjegyzék

<b><i>Az ülés megnyitása, a határozatképesség megállapítása, a napirend elfogadása</i></b>	<b>5</b>
<b><i>Tarlós István, Budapest főpolgármesterének meghallgatása az Európai Csalás Elleni Hivatalnak (OLAF) a 4-es metró beruházásáról készült elmarasztaló jelentése kapcsán</i></b>	<b>5</b>
<i>Tarlós István tájékoztatója</i>	5
<i>Kérdések, hozzászólások</i>	9
<i>Tarlós István válasza</i>	16
<i>A napirendi pont lezárása</i>	21
<b><i>A jövedéki adóról szóló 2016., évi LXVIII. törvény módosításáról szóló T/14245. számú törvényjavaslat (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)</i></b>	<b>22</b>
<i>Határozathozatal</i>	22
<b><i>A 24 órás autópálya-matrica bevezetéséről szóló H/13689. számú határozati javaslat (Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)</i></b>	<b>22</b>
<i>Z. Kárpát Dániel szóbeli kiegészítése</i>	22
<i>Manninger Jenő hozzászólása</i>	23
<i>Z. Kárpát Dániel reflexiója</i>	24
<i>Határozathozatal</i>	25
<b><i>Az ülés berekesztése</i></b>	<b>25</b>

## Napirendi javaslat

1. Tarlós István, Budapest főpolgármesterének meghallgatása az Európai Csalás Elleni Hivatalnak (OLAF) a 4-es metró beruházásáról készült elmarasztaló jelentése kapcsán
2. A jövedéki adóról szóló 2016. évi LXVIII. törvény módosításáról szóló törvényjavaslat (T/14245. szám)  
(Dr. Galambos Dénes (Fidesz) képviselő önálló indítványa)  
(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)
3. A 24 órás autópálya-matrica bevezetéséről szóló határozati javaslat (H/13689. szám)  
(Z. Kárpát Dániel (Jobbik) képviselő önálló indítványa)  
(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)
4. Egyebek

## Az ülés résztvevői

### A bizottság részéről

#### Megjelent

**Elnököl: Bánki Erik** (Fidesz), a bizottság elnöke  
**Dr. Czomba Sándor** (Fidesz), a bizottság alelnöke

Manninger Jenő (Fidesz), a bizottság alelnöke  
Bencsik János (Fidesz)  
Dr. Galambos Dénes (Fidesz)  
Hadházy Sándor (Fidesz)  
Riz Gábor (Fidesz)  
Tiffán Zsolt (Fidesz)  
Hollik István (KDNP)  
Dr. Szakács László (MSZP)  
Volner János (Jobbik)  
Z. Kárpát Dániel (Jobbik)

### Helyettesítési megbízást adott

Hollik István (KDNP) távozásától dr. Galambos Dénesnek (Fidesz)  
Tóth Csaba (MSZP) dr. Szakács Lászlónak (MSZP)  
Dr. Mengyi Roland (Fidesz) Bencsik Jánosnak (Fidesz)

### A bizottság titkársága részéről

Dr. Palkó Katalin, a bizottság főtanácsadója  
Dr. Bósi Ferenc, a bizottság munkatársa

### Meghívottak

#### Hozzászólók

Tarlós István, Budapest főpolgármestere  
Schmuck Erzsébet (LMP) országgyűlési képviselő

### Megjelentek

Dr. Fónagy János államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium)  
Csepreghy Nándor államtitkár (Miniszterelnökség)

(Az ülés kezdetének időpontja: 10 óra 30 perc)

### **Az ülés megnyitása, a határozatképeség megállapítása, a napirend elfogadása**

BÁNKI ERIK (Fidesz), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Sok szeretettel köszöntöm a Gazdasági bizottság tagjait, illetve meghívott vendégeinket a bizottság mai ülésén.

Tisztelt képviselőtársaim! Írásban előre megkapták a mai ülésre szóló napirendet. Kérdezem, hogy ezzel kapcsolatban van-e észrevételük. *(Senki sem jelentkezik.)* Kérdezem, hogy ki az, aki ezzel a tartalommal elfogadja a mai ülés napirendjét. Az, kérem, kézfelemeléssel jelezze! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen, ez 10 igen szavazat. Ellenvélemény? *(Senki sem jelentkezik.)* Tartózkodás? *(Szavazás.)* Tíz igen szavazattal, 1 tartózkodás mellett a bizottság a napirendjét elfogadta.

A jelenléti ív alapján megállapítom, hogy bizottságunk határozatképes, így munkáját megkezdi.

### **Tarlós István, Budapest főpolgármesterének meghallgatása az Európai Csalás Elleni Hivatalnak (OLAF) a 4-es metró beruházásáról készült elmarasztaló jelentése kapcsán**

A mai napon első napirendi pontként folytatjuk azt a tényfeltáró munkánkat, amelyet már több üléssel ezelőtt megkezdtünk. Örömhírként szolgál, hogy most érdemi bizottsági ülést tudunk tartani e tárgykörben, tehát a 4-es metró beruházásával kapcsolatos OLAF-jelentés tárgyában Tarlós István főpolgármester urat kértem, hogy jöjjön ma a bizottság elé. A főpolgármester úrnak külön köszönöm, hogy azonnal elvállalta természetesen és időpont-egyeztetés után erre sort is tudunk keríteni. Úgyhogy köszöntöm a bizottság ülésén, ahogy Fónagy János államtitkár urat a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumból és Csepreghy Nándor államtitkár urat is, miniszterhelyetteseket, Csepreghy államtitkár urat a Miniszterelnökség részéről. Nyilvánvalóan, ha a bizottsági ülésen e tárgykörben bármilyen, a kormányt érintő kérdés merül fel a képviselőtársaim részéről, akkor a miniszterhelyettesek urak mint a tárgy ismerői a kormány álláspontját tudják ismertetni, illetve a kormány információi alapján a képviselőknek tudnak tájékoztatást adni.

A napirendi pont menetét tekintve főpolgármester úrnak adnám meg először a szót egy bevezetőre, utána a képviselőtársaimnak lesz lehetőségük arra, hogy kérdést tegyenek fel a főpolgármester úrhoz, illetve véleményt mondjanak az előterjesztéssel kapcsolatban. Főpolgármester úr, ön é a szó!

### **Tarlós István tájékoztatója**

TARLÓS ISTVÁN, Budapest főpolgármestere: Köszöntöm én is az elnök urat, a miniszterhelyettes urakat, a bizottság tisztelt képviselő tagjait. Nem esett nehezemre eljönni erre a beszélgetésre. Igazából beszélgetésnek nevezném, ami itt történik, és nem is nagyon szeretném, ha bárki úgy idézne, hogy Tarlós szerint így, meg Tarlós szerint úgy, Tarlós cáfolta. Nem cáflok én semmit! Tudják, mit? Bele kell nézni az okmányokba, a dokumentumokba, meg kell nézni az OLAF-jelentés tartalmát, és akkor az fog cáfolni. Én csak idézek, tényekről beszélek és a tények megítélése tekintetében szokatlanul nagy az egyetértés a Miniszterelnökség és a városvezetés között. Majdnem azt mondhatom, hogy tartalmi kérdésekben jelentősnek mondható.

Talán annyival vagyok tartózkodóbb mint városvezető, hogy tényekről kívánok beszélni, az OLAF-jelentés tartalmáról. A számok, a szerződések, a dátumok tények. A ma már egy idő óta arabnak nevezett, valamikor egyiptomi számok angolul ugyanúgy

vannak írva, mint magyarul. Tehát aki a dátumokat és a számokat megtekinti, annak nem kell sokat bíbelődni azzal, hogy a fordítás milyen hibákat vagy pontatlanságokat tartalmaz. A 2-est, a 06. hót és a 2004-et angolban is ugyanúgy írják, mint magyarul. Ezt csak azért mondtam el, hogy ha valakinek ez problémát jelentene. Nézzék, én nem azért jöttem ide, hogy emberekről beszéljek, hanem azért, hogy tényekről. Majd ha emberekről kell megállapításokat tenni, azt megteszik az arra illetékes hatóságok, ha meg nem, akkor nem. Ez elválik, ez nem az én kompetenciám és nem is a mi együttes kompetenciánk.

Ami a beruházás egészét illeti, érdemes megkérdezni régi és az ellenzék által hitelesnek tartott közgazdászokat, mondjuk, Surányi Györgyöt, hogy mi a véleménye alapvetően erről a beruházásról. A bevezetőben mondjuk el, hogy ez alapvetően elhibázott beruházás volt. Mondjuk meg ezt őszintén. Egy 1970-es terv alapján készült, a másik metróval jelentős szakaszon párhuzamosan futó beruházás, amit biztosan nem szabadott volna a fejlesztések preferencia-sorrendjének élére helyezni, pláne úgy, hogy gyakorlatilag a korábbi ciklus fejlesztési pénzeit szinte teljes egészében elvitte. Ennek a beruházásnak, ha csak 2002 óta számoljuk a dátumokat és az időszakokat, 4 vagy 5 módosítása volt. Egyiket sem tartották be. Ezek a határidők mind köddé váltak, olyanok voltak, mint a rajz a rohanó vizeken. Aztán mi egy határidőt szabtuk meg, a 2014 tavaszát, és akkorra el is készült ez a munka nagy nehezen, holott nekünk is sokat kellett bíbelődni azokkal a szerződésekkel, amelyeket a legenyhébben szólva is, és én maradnék ennél az enyhe terminológiánál, kedvezőtlen és hibás szerződéseknek kell neveznünk.

2002 és 2010 között nyolc év telt el, és a napokban az hangzott el, hogy a korábbi ciklusokban 4000 projekt volt. Ha meggondolom, ez úgy jöhet össze, ha a tízórai vásárlási programokat is projektnek számítják, mert egyébként, ha meggondolják, és ez nem érzelmi kérdés, a 4-es metrót végül is nem csinálták meg, bár minden pénzt elvitt. Itt maradt a 3-as metró, itt maradt az árvízvédelem, itt maradt a Bálna-ügy, a Rác Fürdő ügye, nem lett megoldva a BKV-finanszírozás, itt maradt a BKV 78 milliárd forint működési hitellel. Mi van a P+R parkolókkal, a kerékpáros fejlesztésekkel, az útfelújításokkal vagy a csatornaépítésekkel? Ezekkel mind nem történt semmi. Nem tudjuk tehát, mi volt a 4000 projekt.

Most térjünk rá az OLAF-jelentésre, amiről nagyon sok véleményt és véleményütköztetést hallottunk már. Kevesebb szó esett a tartalmáról. Annyit hadd ismételjek meg, hogy aki csak a számokat és a dátumokat megnézi, annak nincs különösebb kérdése. Egyetlen egy olyan észrevétele van az OLAF-nak, amely a 2010 utáni időszakra esik, annak ellenére, hogy 2015-ig vizsgálta az eseményeket. Erről az egyről már sokat beszéltünk, majd ha kérdés lesz, ahogy várhatóan lesz, akkor konkrét adatokat és számokat arról mondok. Aki talál ennél az egynél többet az OLAF-jelentésben 2010 után, az, feltételezem, majd segít megkeresni, mert nekünk nem sikerült megtalálni. Ellenben a nagy szerződéseket, illetve közbeszerzéseket, gyakorlatilag valamennyit még a 2006-os választások előtt bonyolították le és kötötték. Mondom, a 2006-os előtt. Ezeket nem szeretném jogi értelemben minősíteni, tartalmilag kedvezőtlen szerződések voltak. Az alagútépítő BAMCO-val kapcsolatos dátum 2006. január, az Alstom 2006. június, a Siemens 2006. július, majd van egy 2008-as dátum is, októberi, az Eurometro 2006. június, a Strabag 2004., illetve 2006. március, a Swietelsky 2006. július, illetve 2007. november, a BPV 2006. március, illetve 2006. szeptember. Tehát ezek gyakorlatilag az alapszerződések és közbeszerzések, azok a nagyok, amelyekre, mint mondják, a szabálytalanságok több mint 90 százaléka esik. Ezek még a 2006-os választások előtt bonyolódtak, akkor bonyolították le őket. Harminchat olyan OLAF-észrevétel van, épp a legsúlyosabb, amelyek erre az időszakra esnek. A maradéknak a túlnyomó része

azokra a 2006 és 2009 közötti tanácsadói szerződésekre vonatkozik, amelyeket a BKV-nál kötöttek e között a két időpont, tehát 2006 és 2009 között. 2010-re az ellenőrző mérnök cseréjén kívül semmilyen észrevétel nincs az OLAF-jelentésben.

Megkérdezheti valaki, hogy ki mit kezdett ezekkel a jöllehet korábban megkötött, de mégiscsak érvényes szerződésekkel. Először is azt szeretném mondani, hogy ezeket a szerződéseket, illetve általában 2010 előtt a szerződéseket generálisan egyszerűen nem vitték be közgyűlés elé. Én nem szeretnék ezzel senkit bántani, csak tényszerűen megállapítom, hogy így volt. Mindjárt mutatok önöknek két példát arra, hogy miért nem. Először is 2008. augusztus 28-án volt egy előterjesztésünk, egy határozati javaslatunk a négyesmetró-projekttel kapcsolatban, amely a következő határozatot javaslatot tartalmazta. Ezt érdemes figyelni! (*Olvassa.*) „Mennyi kötbért kénytelen fizetni naponta a főváros, ha majd a Fővám téren hosszabb időre le kell állni a fúrópajzsral? Hogyan lehetséges, hogy olyan szerződést kötöttek, ami ilyen helyzet előállítását lehetővé teszi? Érdeke-e a kétes szerződés miatt a városvezetésnek, hogy a kivitelezőt még az alagút Gellért téren való áthaladása előtt valamilyen jogcímen akadályozza, hátráltassa kvázi kárenyhítés céljából? Az Eurometróval körülbelül 6 milliárd forintos szerződést kötöttek a lebonyolítási munkákra. Hogyan lehetséges akkor, hogy a tervengedélyeztetési kötelezettség szokatlan módon a kivitelezőt terheli, mit csinál végül is ennyi pénzért az Eurometro, nem vitathatja-e ezt a kötelezettséget a kivitelező? Hány lebonyolítói és tanácsadói szerződést kötöttek összesen a 4-es metróval valamilyen összefüggésben cégekkel és személyekkel és mennyi pénzért? Tudnak-e ezek egyáltalán egymásról, mennyiben megalapozottak a megbízások és kifizetések? Ki, miért felelős a metróépítés körül? Megjelölte-e a főpolgármester a konkrét felelősöket, vagy csak a megszokott kollektív felelősség szelleme lebeg a beruházás különböző elemei felett? Mi a helyzet a szerelvények gyártásával? Rendben vannak-e már a pályázatok, a határidők, egyértelműek-e a kötbérezés feltételei?”

Erről annyit - ugye, 2008-at írunk, 2008 nyarát -, hogy 2009 nyarán itt kellett volna lenni az összes szerelvénynek és 2010 októberben egy szerelvény volt itt, annak sem volt itt a típusengedélye és a típusengedélyt első fokon még a szocialista-szabaddemokrata kormány idején utasította el a hatóság. Tehát nem a kormányváltás után.

„A 4-es metró mennyivel fogja megrövidíteni a menetidőt Kelenföld és a Keleti Pályaudvar között? Egy perc menetidő-rövidülés fajlagosan hány milliárdjába fog kerülni a városnak, vagy akar esetleg erről egy szakmai vitát folytatni? Ha az uniós szabályokat szigorúan betartják, finanszírozhat-e az Unió olyan beruházást, amit már megkezdték?” Ismétlem, ezek a kérdések és ez az előterjesztés 2008 nyarán hangzott el. Mit gondolnak, mi lett a szavazás eredménye? Természetesen az akkori kormányzó többség ezt a javaslatot kőkeményen és azonnal leszavazta mindenféle különösebb kommentár nélkül.

Volt egy előterjesztésünk 2007-ben is. Lehet, hogy annak a jegyzőkönyvi kivonatát nem hoztam magammal. (*Az iratai között lapoz.*) Annak az volt a lényege, hogy előterjesztettük, én magam jegyeztem egyébként, hogy a metróval kapcsolatos szerződéseket, megbízásokat terjesszék a közgyűlés elé. Ezt az előterjesztést is szó nélkül leszavazta az akkori kormányzati többség. Értsék szó szerint. 2010 előtt egy darab metrószerződést nem látott a közgyűlés, egyetlen egy metrószerződést sem terjesztettek az ország talán legnagyobb beruházásáról a Fővárosi Közgyűlés elé egészen 2010 októberéig. Ez nem vélemény, még egyszer mondom, és ha lehet, kerüljük a „Tarlós szerint” kifejezést. Ehelyett érdemes a fáradságot venni és belelapozni azokba az okmányokba, amelyek ezeket az állításokat hitelt érdemlően tartalmazzák. És akkor nem kell „szerint”-ezni.

Nézzünk az elmúlt hetekben elhangzott néhány állítást. Például hogy 2010-ben 373 milliárd volt az akkori költségvetése a metrónak, mondta valaki, aztán a vége szerint 452 milliárd forint lett. Hát, kérem szépen, ez nem így van. *(Z. Kárpát Dániel megérkezik.)* Azért nincs így - csak közben lapozgatok, aki nagyon akarja, betekinthesse -, mert 2010 januárjában tulajdonképpen valótlan állítás volt a 373 milliárd, mint később kiderült. Itt van a táblázatos kimutatás arról, hogy azokat a kötelező kötelezettségvállalásokat még nem tartalmazta, mint például parkolók tervezése, M1-es, M7-es csomópont tervezése, előkészítése, kelenföldi P+R parkolók, örmezői oldal felszíni rendezése. Összességében több mint 15 milliárd forint, amire akkor már elköteleződés volt, egyébként a szerződések alapján ez kötelező is volt és a kötelezettségvállalások is megtörténtek, csak éppen a tervezés és a kivitelezés nem. Tehát formálisan 373 milliárd forint volt. Ez a 2011. januári állapot. Bocsánat, ha 2010. januárt mondtam. 2011. január, hiszen '10 őszén léptünk hivatalba, októberben volt a választás. Ez tehát formálisan 370 milliárd forint volt ugyan, de valójában a kötelező kötelezettségvállalások alapján, igaz, elmulasztották még a tervezést is helyenként, ez 388-389 milliárd volt.

Elhangzott valakinek a részéről az a kérdés azzal az állítással fűszerezve, hogy a Siemensnek valamiféle 9 milliárdos többletpénzt szavaztak meg. Kérem szépen, ez sem így volt. Ez úgy volt, és erről itt van nálam, azt hiszem... *(Az iratai között lapoz.)* Ha itt van a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium igazolása. De ha nincs, akkor majd megkapják. Ez egyértelműen rögzíti, hogy a többletköltségek egytől egyig a 2004 és 2009 között kötött szerződésekből, illetve azok nem teljesítéséből származtak. Ezeket a szerződéseket, amelyek a többletköltségeket eredményezték, mi módosítottuk, mégpedig nem úgy, mint korábban, hogy nem vitték be egyáltalán közgyűlés elé, hanem közgyűlési határozatokkal, de előtte a KIKSZ, a KFF, az NFM és a kormány jóváhagyásával. Ezt követően hagytuk jóvá a közgyűlésben, amiknek következtében összességében, ha jól számoltuk, közel 30 milliárd forintot visszaszereztünk a város számára. Ennek következtében, ha valaki összenézi a számokat, nem 452 milliárd forint volt a metró bekerülési költsége, hanem pillanatnyilag 406 milliárd, ahol a 2011. januári állapot tartalmában és valóságosan nem 373 milliárd volt, hanem 389. Gyakorlatilag így néz ki a dolog.

Mielőtt közvetlen kérdéseket tehetnének fel, amit megköszönök, annyit még szeretnék hozzátenni, hogy arról, ami a 373 milliárdos költségnél kimaradt a csomagból, a főpolgármesteri irodában a főpolgármesternél 2008. decemberében volt egy egyeztetés olyan résztvevőkkel, mint dr. Demszky Gábor, Gyekiczki András, Mesterházi Ernő, Császy Zsolt, Balogh Zsolt és még mások is részt vettek ezeken az egyeztetéseken. Született egy döntés, amely döntést aztán soha nem hajtottak végre és ugyanott tartottunk 2010 októberében, mint ahol 2008. december 17-én. Itt van egyébként, közben a sok papír közül előkerült a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium igazolása 2017. február 3-ai dátummal. Engedjék meg, hogy ebből még idézzek. „A négyesmetró-projekt összköltsége többször módosult. Először 2015. december 23-án 437,8 milliárdra csökkent, majd ezt követően 2016. decemberben 406,4 milliárd forintban került meghatározásra, amire a 2004 és 2009 közti években megkötött vállalkozási szerződésekben a vállalkozók által 2012. július 31-ig a BKV Zrt.-hez benyújtott vállalkozói követelések figyelembevételével került sor. A követelések benyújtásának jogalapja a 2004 és 2009 közti években megkötött vállalkozási szerződésekre vezethető vissza. A követelésállomány 2012. július 31. napján 67 és fél milliárd forint volt, a kedvezményezett BKV Zrt. a főváros és a már idézett hatóságok, végül pedig a magyar kormány jóváhagyásával szinte valamennyi vállalkozói szerződést módosította, amely alapján a 67 és fél milliárdos követelésállományt sikerült jelentősen csökkenteni, így a négyesmetró-projekt összköltsége is jelentősen



csökkent. Tehát azok a számok, amelyek - a nem tudom, miért védekező emberektől - elhangzottak, teljes mértékben hibás számok voltak.

Összességében azt tudom mondani, hogy én jogi felelősség tekintetében senkit nem kívánnék megnevezni és támadni. Más tekintetben persze lehetett hallani már a hibbantsággal határos, önmagának ellentmondó nyilatkozatokat is, politikai felelősségtől való teljes elhatárolódástól kezdve a hibás számokig. Én annál a terminológiánál maradnék, hogy ezek rossz, kedvezőtlen, hibás szerződések voltak. Amit lehetett még, amivel találkoztunk, azokat módosítottuk, illetve sajnos az Alstom idején meg kellett tenni a feljelentést. *(Volner János megérkezik.)* A többi esetben is vagy az Állami Számvevőszék, vagy maga a BKV 2010 után feljelentéseket tett. Nem akarom ezeket kommentálni. A feljelentések alapvetően nem az én világom, de hogy ezek kedvezőtlen szerződések voltak, összességében a városra károsak és ezért senki nem kívánja a 2010 előtti időszakból a felelősséget vállalni, ahhoz nekem nincs hozzátennivalóm.

Röviden ennyi, elnök úr, tisztelt bizottság. Ha valakinek kérdése van, az nyugodtan tegye fel.

### **Kérdések, hozzászólások**

ELNÖK: Köszönjük szépen, főpolgármester úr. A képviselőtársaimnak adom meg a lehetőséget a kérdésekre. *(Dr. Szakács László jelentkezik.)* Elsőként Szakács László képviselő úr jelentkezett.

DR. SZAKÁCS LÁSZLÓ (MSZP): Köszönöm a szót, elnök úr. Tisztelt Főpolgármester Úr! Tisztelt Bizottság! Elnök úr, a kezdeményezésünkre szeretnék visszatérni. Mi kezdeményeztük egy vizsgálóbizottság felállítását, hogy minden egyes OLAF-jelentés legyen megismerhető és az kerüljön be a Gazdasági bizottság elé, abból vonjuk le a megfelelő következtetéseket és a közpénzek elköltésének, a tiszta közélet könnyebb elérhetőségének érdekében a bizottság tegyen egy javaslatot a törvényhozás, a parlament elé.

Visszakaptuk önöktől ezt az ívet, amit önök nem írtak alá. Még egyszer át fogom adni, és kérem, hogy vizsgálják felül az álláspontjukat. Ha tényleg a közélet tisztaságát és a közpénzek minél átláthatóbb elköltését hímezzük ki a zászlóra és azt tűzzük ki célul, akkor biztos vagyok benne, hogy a Fidesz-frakciónak és a fideszes bizottsági tagoknak ugyanaz az érdeke, ami nekünk, tehát akkor alá fogják írni ezt a kezdeményezést, és akkor fogunk tudni ilyen vizsgálóbizottságot felállítani. Amennyiben nem, nyilvánvalóan látszik, hogy a 2018-19-es kampány kezdődik meg, hiszen ennek a bizottságnak nincs ilyen hatásköre. Nincs ilyen hatásköre, hogy ilyen vizsgálatot folytasson le, ami éppen most napirenden van. Erre utalt egyébként Fónagy államtitkár úr is, erre utalt a főpolgármester úr is, és nem utolsósorban ugyanezen az állásponton van Kövér László házelnök is, aki ezt a kezdeményezésünket egyébként nem ebben a bizottságban, hanem az Európai ügyek bizottságában rendelte tárgyalni, ahol éppen most van napirenden. Ezért elnézést kérek, de oda el kell mennem előterjesztőként. Főpolgármester úr, nem tettem fel kérdéseket, de talán nem udvariatlanság, ha most elmegyek, mert muszáj ezt az előterjesztést az Európai ügyek bizottsága előtt képviselnem. Köszönöm szépen a figyelmet.

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő úr. *(Dr. Szakács László átadja számára az említett iratot, majd elindul a kijárat felé.)* A vizsgálóbizottság kezdeményezésével kapcsolatban el kell mondanom, bár nyilván a képviselő úr is tudja *(Dr. Szakács László visszajön a terembe.)*, hogy az Országgyűlésről szóló törvény értelmében olyan

ügyben, ahol vizsgálat van folyamatban, jelen esetben a kormány által tett feljelentések kapcsán ügyészségi vizsgálat folyik a négyesmetró-beruházás kapcsán, nem állíthatunk fel vizsgálóbizottságot. Ezért van a Gazdasági bizottság előtt ez a kérdés és ezért próbáljuk meghallgatás keretében meghallgatni azokat, akik vagy érintettek az ügyben, vagy olyan információval rendelkeznek, amely a bizottság munkáját segítheti. Itt csak meghallgatásokat tudunk tartani, vizsgálóbizottság felállítására nincs lehetőség ebben az esetben.

Tehát a kezdeményezésnek az a része, amely a 4-es metró ügyére, illetve olyan ügyekre vonatkozik, amelyekben vizsgálat van most is folyamatban, nyilvánvalóan nem lehetséges. Visszaadom a szót a képviselő úrnak.

DR. SZAKÁCS LÁSZLÓ (MSZP): Csak egy mondat! A kezdeményezés célja az európai uniós források elköltésének felülvizsgálata az OLAF-jelentések alapján, nyilvánvalóan, hogy azok kerülhessenek megismerésre. Tehát nem az, ahol már most is büntetőeljárás vagy éppen vizsgálat folyik. Ezt csak a tisztázás miatt mondtam. Köszönöm szépen. Bocsánat, de el kell mennem a másik bizottságba. *(Távozik a teremből.)*

ELNÖK: Köszönjük szépen. Hollik István képviselő úré a szó!

HOLLIK ISTVÁN (KDNP): Szerettem volna Szakács képviselőtársamnak is jelezni, hogy sajnálom, hogy az MSZP-től semmilyen lényegi információt nem hallottunk a kérdésben, bár igazából érintettek voltak, sőt felelősek voltak, hiszen abban az időben közösen kormányoztak az SZDSZ-szel, illetve a várost is közösen vezették. Sajnálom, hogy a 4-es metró ügyéről a Gazdasági bizottságban egyik MSZP-s képviselő sem volt hajlandó eddig érdemben hozzászólni.

A kérdésem, főpolgármester úr, arra vonatkozna, hogy azok alapján, amit az OLAF-jelentésben olvastunk, illetve öntől is hallottunk, egyértelmű, hogy ezek a szerződések hibásak voltak, kárt okoztak Budapestnek. Azonban most megint kárt okozhatnak, hiszen az OLAF-jelentésben az áll, hogy 59 milliárd forintot vissza kell fizetnie a magyar kormánynak. Mi a véleménye, tud-e ebből Budapest bármit faragni? Főként annak ismeretében, hogy most ön is részletezte, hogy ezek a szerződések hibásak voltak. Igazából ezt vitatni nagyon nehéz lenne, mi is egyetértünk ezzel az állítással. Tehát az a kérdésem, hogy mekkora kárt kell elszenvednie Magyarországnak, Budapestnek. Ez a tétel, ez az 59 milliárd forintos bírság csökkenthető-e bármilyen mértékben? Köszönöm.

TARLÓS ISTVÁN, Budapest főpolgármestere: Nézzék, nekünk azért nehéz ez az ügy, mert évek hosszú során keresztül egy nagyon nehéz helyzetbe hozott beruházást kellett befejeznünk és korrigálnunk azokat a szerződéseket, amelyek még egyáltalán korrigálhatók voltak, ezt követően - végül is a 2010 végi állapothoz képest - elég jól kijönni ebből az ügyből. Feljelentést már kénytelenek voltunk mi is megtenni 2011 januárjában, ahogy azt mások is megtették. Most előállt egy helyzet. Most is azt kérem, hogy két dologgal óvatosan bánjunk, legalábbis én óvatosan bánok. Az egyik az, hogy büntetőjogi értelemben valakit konkrétan megnevezni. Mert azt állíthatom, állítom is és eddig is állítottam, sőt már 2011 óta állítom, hogy előnytelen, kedvezőtlen, rossz szerződésektől, nagy szerződésektől hemzseg a 4-es metró. Ezt biztosan állítom. Azt nem állíthatom és eddig sem állítottam, hogy konkrétan X vagy Y bűncselekményt követett el. Ez majd kiderül.

A másik, amikkel óvatosan bánok, azok a számok. Nézzék, én alapvetően műszaki ember vagyok és tiszteltem a számokat. Tehát nem szeretek számokkal össze-

vissza dobálózni. Az 59 milliárdot helyesen olvassa a Miniszterelnökség is, mi is és más is ebből az OLAF-jelentésből. Az OLAF azonban nem azt írta, hogy 59 milliárdot vissza fognak kérni, hanem azt, hogy elvileg 59 milliárd visszakérhető.

Abban is egyetértünk a Miniszterelnökséggel, hogy bármikor is történtek ezek a dolgok és bárkiket is terhel jogi, erkölcsi, politikai felelősség, ossza ki mindenki magának, ami neki jár, de nekünk meg kell tenni mindent, hogy a lehető legtöbb pénzt visszaszerezzük. A Miniszterelnökség kérésére Lázár miniszter úr és Csepreghy államtitkár úr a múlt héten megkapták azokat a véleményeket, azt hiszem, amelyeket megfogalmaztunk, és ahol azokat a tételeket konkrétan is megfogalmaztuk, ahol a mi megítélésünk szerint esélyesen visszaszerezhetőek pénzek. Erre, hogy az 59 milliárdból mennyi fog sikerülni, nem merek önnek konkrét számot megjelölni, mert nem a mi döntésünk függvénye. Nyilván lesznek még egyeztetések, az Unió a kormánnyal tárgyal. A kormány, a Miniszterelnökség és az NFM, feltételezem, velünk is tárgyalni fog. Talán mindhármunk nevében mondhatom, hogy minden forintért harcolni fogunk, mert két párhuzamos igazság létezik itt egymás mellett. Az egyik a rossz, hibás szerződések és azoknak az esetleges körülményei, a másik az, hogy a város lehetőleg minél kevesebb pénzt veszítsen el. Úgyis elment erre a beruházásra majdnem minden lehetséges forrás a korábbi kettővel ezelőtti ciklusban. Ezt tudom válaszolni.

ELNÖK: Köszönöm szépen, főpolgármester úr. További képviselői hozzászólások következnek. Volner János frakcióvezető úr kért szót.

VOLNER JÁNOS (Jobbik): Köszönöm szépen. Tisztelettel köszöntöm főpolgármester urat nálunk. Egyben szeretném megjegyezni, hogy örülnénk, ha a főpolgármester urat gyakrabban is láthatnánk itt, a Gazdasági bizottság ülésén. Elég, ha csak a 3-as metró üzemzavarainak problémáira gondolunk és az ezzel kapcsolatos huzakodásra a főváros és a kormány között. Nyilvánvaló, hogy olyan metróvonalról van szó, amely több utast szállít, mint a MÁV és még sincs megoldva ez a kérdés immár tartósan évek óta. Tehát itt jelzem elnök úr felé is, hogy akár ezt a kérdést is a Gazdasági bizottság napirendjére lehetne venni, ennek a megnyugtató és gyors rendezését.

Áttérve az aktuálisan előttünk fekvő napirendi pontra, az első, amit le kell szögeznünk, hogy a szocialisták, bár a saját véleményük szerint vizsgálgatni szeretnék ezt az ügyet, alapvetően azt láthatjuk, hogy mégiscsak takargatnivalójuk van ebben az ügyben. Medgyessy Pétert rögtön a legelején az a bizonyos európai uniós jelentés nevesíti, mint az ügy egyik kiemelt érintettjét. Magyarul: a szocialisták azt sem bírták ki, hogy ebből a négyesmetró-projektből közvetlenül ne részesülhessen, és ne húzhasson hasznot az az ember, aki a volt miniszterelnöke a Szocialista Pártnak. Tehát akkora volt a mohóság a pénzszerzésben, hogy még ezt sem bírták ki és ebben sem bírták saját maguknak megálljt parancsolni.

A másik, ami szerintem drámai képet fest az elmúlt évek magyar valóságáról, hogy egy ilyen óriás beruházásnak a jelentős részét el lehet lopni, éveken keresztül zajlik büntetőeljárás, amiből az egyiket megszüntetik, a másikat nem és gyakorlatilag nincs érdemi elszámoltatás. Mint ahogy egyébként soha nem volt a Fidesz és a MSZP kormányváltásaikor, csak beígérték az elszámoltatást, érdemi elszámoltatás, érdemi felelősségre vonás soha nem történt ezekben az esetekben. Egy biztos, egy látható: százegynéhány milliárd forintot már bizonyítottan elloptak a 4-es metró beruházásánál és erre a lopássorozatra a balliberális kormányok idején került sor. Ugyanúgy az is látható, hogy Magyarországot, bármennyi is lesz ez az anyagi veszteség, 59 milliárd vagy kevesebb, mert sikerül lealkudnunk, de jelentős és további

anyagi veszteség éri azért, mert a balliberális politikusok nem tudtak a lopási vágyuknak parancsolni, nem tudtak ennek gátat vetni és a velük összefonódó gazdasági érdekszférával közösen eltüntették ezt a pénzt.

Ezek a drámai tények, amit le kell szögeznünk. Megjegyzem, főpolgármester úr, hogy szerintem ebben a kérdésben pártpolitikától függetlenül összefogásra van szükség, mert a Magyarországot érő károkat a következő időszakban mérsékelni kell. Az már nyilván a pártpolitika terepe lesz, hogy a felelősségre vonás hogyan történik meg, pontosan kinek a politikai és egyéb felelősségét fogják megállapítani, egy azonban tény, hogy ez az elszámoltatás igencsak döcögött az elmúlt időszakban, és ezzel szerintem minden magyar állampolgár joggal lehet elégedetlen. Köszönöm szépen, elnök úr.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő úr. Hadházy Sándor képviselő úr kért szót. Öné a szó!

HADHÁZY SÁNDOR (Fidesz): Köszönöm a szót, elnök úr. Tisztelt Bizottság! Tisztelt Főpolgármester Úr! Csodálkozva, bár nem is biztos, hogy csodálkozva hallgattam Szakács László javaslatát, hogy ne arról beszéljünk, ami a napirend, hanem beszéljünk másról. Ez egy olcsó trükk, azt gondolom, és a lényegről szeretnék elterelni a szót.

Itt igazából két fontos dologról lehet beszélni. Az egyik a büntetőeljárást igénylő kérdések. Azt gondolom, hogy ez nem ránk, erre a bizottságra tartozik, hanem az igazságszolgáltatásra és bízom abban, hogy az OLAF-jelentés tükrében más országok nyomozó hatóságaival együttműködésben valóban a tényfeltárás meg fog történni és megfelelő bizonyítottság esetén a bíróságok el tudják végezni a rájuk váró munkát. Ez az egyik, ezzel ne is foglalkozzunk.

A főpolgármester úr említette, hogy a négyesmetró-beruházás a hetvenes évek ötlete, akkor született és igazából nem történt meg ennek a szakmai felülvizsgálata, hanem jó ötletnek tűnve elővették és megvalósították. Tudni kell azt, hogy a központi régiónak, amely Budapestből és Pest megyéből állt össze, gyakorlatilag majdnem a teljes forrását felemésztette a négyesmetró-beruházás. Egyrészt a fővárosban maradtak el igen jelentős fejlesztések. Ilyen például a 3-as metró rendbe tétele, korszerűsítése, egyéb közlekedési beruházások, árvízvédelmi beruházások és lehetne még hosszan-hosszan sorolni. De ennek az összevonásnak, tehát a központi régió kialakításának következtében Pest megye is elesett számos fejlesztési lehetőségtől. Tehát ez tulajdonképpen nem csupán a főváros problémája, hanem a központi régió problémája is.

A másik, amit szeretnék elmondani, hogy ebből is látható, hogy függetlenül esetleg a bűncselekményektől, de a szakmaiság is erősen megkérdőjelezhető ennek a programnak az előkészítése és lebonyolítása kapcsán. Hiszen olyan előkészítetlenségek tapasztalhatók, végig nem gondolt beruházási programok láthatók, amelyek az egész beruházást torzóként hagyták a következő fővárosi közgyűlésre. Nincsenek kiépítve a P+R parkolók, nincsenek kiépítve a kapcsolódó beruházások. Tehát itt még további nagyon komoly forrásokat kell elkölteni ahhoz, hogy ez a metró valóban betöltse a hozzáfűzött szerepet.

Nagyon kíváncsi volnék arra is, hogy a beruházás előkészítése során a programban milyen utasforgalmat becsültek és ez az utasforgalom valóban teljesült-e, tehát a négyesmetró-beruházásnak Budapest életére, közlekedésére gyakorolt pozitív hatása valóban tetten érhető-e, vagy ez csak egy ilyen elképzelt valóság. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő úr. Schmuck Erzsébet képviselő asszony jelentkezett szólásra, aki ugyan nem tagja a bizottságnak, de miután az LMP-nek nincs a bizottságba delegált tagja, így lehetősége van arra, hogy szóljon. Öné a szó!

SCHMUCK ERZSÉBET (LMP): Köszönöm szépen, elnök úr. Tisztelt Bizottság! Tisztelt Főpolgármester Úr! A kormány azt kommunikálta, hogy a 4-es metróval kapcsolatos korrupciós ügyek, csalások, lopások a rendszerváltás után a legnagyobb ügyek. Ez bizonyára így is van. Az LMP szerint elfogadhatatlan, hogy ilyen mértékű lopások, korrupciós ügyek előfordulhatnak. De rögtön fel kell tenni a kérdést, hogy miért, és miért kell ennyi ideig várni, hogy az ilyen ügyek kiderüljenek.

Szeretném megtudni főpolgármester úrtól, hogy hogyan látja: ha az Európai Csalás Elleni Hivatal nem vizsgálja ezt az ügyet, akkor ez azt jelenti, hogy ma nincs négyesmetró-ügy, a beruházásról akkor nem derül ki, hogy mekkora pénzek forogtak kézen-közön, és hogy mekkora összeget kell visszafizetnünk az Európai Uniónak. Szeretném megtudni, hogy önök miért vártak az OLAF-jelentéssel. Pontosan mit tettek az elmúlt 7 évben, bár a főpolgármester úr említette, hogy például 2011-ben feljelentést tettek. De ezeknek a feljelentéseknek vagy ügyeknek mi lett a sorsa? Azt gondoljuk, hogy egy-egy ilyen OLAF-jelentés nemcsak azért fontos, hogy fény derüljön a csalásra, hanem azért is, hogy a jövőre nézve levonjuk a tanulságokat. Azt gondoljuk, az OLAF-jelentésből is az egyik fő tanulság az, hogy az európai uniós projektek, pénzek felhasználása, ezeknek az ellenőrzése hiányos. Ha ezek nem lennének ilyen hiányosak, akkor talán nem lehetne ekkora mértékű csalás, lopás és előbb kiderülnének a dolgok.

Szeretném azt is megkérdezni a főpolgármester úrtól, hogy mit tett azzal kapcsolatban, hogy a 3-as metró felújításánál, most az OLAF-jelentés tanulságaira gondolva, ne fordulhassanak elő ilyen korrupciós ügyek, csalások és lopások.

Tudomásom szerint a főváros felállított egy eseti bizottságot az OLAF-jelentéssel összefüggésben. Végül szeretném megkérdezni azt is, hogy ez az eseti bizottság elkezdte-e munkát, eddig mit végzett és mennyire átláthatóan fog majd ez a bizottság működni. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm. Kérdezem, hogy van-e további képviselői hozzászólási igény. *(Dr. Galambos Dénes jelentkezik.)* Igen, Galambos Dénes képviselő úr. Öné a szó!

DR. GALAMBOS DÉNES (Fidesz): Köszönöm a szót, elnök úr. Tisztelt Bizottság! Tisztelt Főpolgármester Úr! Országgyűlési képviselőként és a Gazdasági bizottság tagjaként is örülök, hogy főpolgármester úr személyesen részt vesz az ülésünkön. Előadásával, illetve a válaszokkal segíti azt a munkát, amit a Gazdasági bizottság a tekintetben tűzött ki, hogy nem mint vizsgálóbizottság, hanem mint a gazdasági élet valamennyi területével foglalkozó bizottság foglalkozik azzal az üggyel, amely a budapesti 4-es metró égbekiáltó disznóságait próbálja a maga módján is feltárni. Azt gondolom, helyes, ha ezt megállapítjuk.

A bizottság ülésén nem vettek részt a meghívott, az ügyben vélhetően felelős akkori vezetők. Abban reménykednek, hogy megúszhatják, és azt gondolják, hogy ezt az általuk előidézett helyzetet majd a kormány, illetve az ország fogja megoldani. Szeretnék csatlakozni Hadházy Sándor képviselőtársam szavaihoz. Amikor a központi régióról beszélt, arra gondoltam, hogy szót kérek, hiszen nemcsak a központi régió és a főváros ügye az, hanem, azt gondolom, hogy az egész ország, az egész költségvetés és a vidék ügye is. Amikor a vidéket járjuk és a választókerületben kommunikálunk, megkérdezik az emberek, hogy komolyan kétszer kell megfizetnünk tulajdonképpen

ezért a metróért. Hiszen egyszer, amikor a központi költségvetésből adtunk támogatást és egyszer most, amikor helyt kellene állni érte. Ezt semmiképpen nem tudják a választókerületemben az emberek elfogadni. Ezért is kértem szót.

A kérdésem a főpolgármester úrhoz, hogy hol tart most az a vizsgálat, amelyet a főváros elindított és azt az egyszerű kérdést is szeretném feltenni, hogy a visszafizetésre egyáltalán van-e forrás és lehetőség, vagy pedig ahogy a felvezetőben jeleztem, a központi költségvetésnek kellene helytállnia. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Végül engedje meg főpolgármester úr, hogy én is néhány megjegyzést tegyek, illetve néhány kérdést tegyek még fel önnek a bizottsági ülés keretében.

Talán nem véletlen, hogy minden idők legnagyobb korrupciós botránya kapcsán a szocialisták hallgatnak. A képviselőtársam is megjegyezte, Hollik Istvánnal teljes mértékben egyetérttek, hogy érdemi felszólalást ez ügyben nem kaptunk még a bizottság ülésén. Az a kezdeményezés, amelyet Szakács László képviselő úrtól láttunk, gyakorlatilag nem más, mint egy kísérlet arra, hogy szétmossák azokat az ügyeket, amelyeket európai uniós fejlesztéssel finanszíroztak az elmúlt időszakban. Egy stratégiai tévedés van ebben. A metrópénzek eltüntetéséről van szó itt, egy olyan csalássorozatról, amely minden idők legnagyobb korrupciós botrányát jelzi és az Európai Csalás Elleni Hivatalnak egy több mint százoldalas dokumentációja erősíti meg azt, hogy számos ponton jogsértések történtek, amelyek következtében súlyos többletköltségek finanszírozására került sor a szerződések kapcsán, illetve magának az európai bizottsági támogatásnak az eltüntetéséről is szó van, ahol lebegtették ezt a bizonyos, akár 59 milliárd forintot elérő visszafizetési kötelezettséget.

Arról nem beszélek, hogy milyen szakmai tévedésben van, de Csepreghy Nándor miniszterhelyettes úr meg tudná erősíteni, hogy a Miniszterelnökség kezdeményezésére minden parlamenti ülés alatt nyilvános vitanapot tartunk az európai uniós pénzek felhasználásáról. Ez megtörtént a korábbi időszak lezárását követően, tehát a 2007-13-as időszakra vonatkozóan, és most megtörténik minden évben a 2014-20-as időszak tekintetében, amit nagyon jó és előrevezető kezdeményezésnek tartok. Arról nem beszélve, hogy az Állami Számvevőszék minden évben egy részletes ellenőrzést hajt végre az európai források felhasználását illetően, és ezt a jelentést minden képviselő megkapja. Tehát semmi értelmét nem látom egy külön vizsgálóbizottság felállításának, hiszen minden érdemi információhoz valamennyi képviselő hozzá tud jutni. Ha pedig olyan kérdések maradnak nyitva, amelyek sem a vitanapon, sem az ÁSZ-jelentés tárgyalását követően nem elégítették ki a képviselőket, akkor még mindig alkalmas a Gazdasági bizottság mint helyszín arra, hogy ezeket a vitatott kérdéseket meg tudjuk tárgyalni.

Azonban visszatérve a felelősök kérdésére, a főpolgármester úr személyeket nem nevezett meg ezzel kapcsolatban. Azt gondolom, hogy Demszky Gábor korábbi főpolgármester érintettsége nem lehet kérdéses. Többször többféleképpen nyilatkozott Demszky Gábor az elmúlt időszakban. Hol azt mondta, hogy semmi információja nem volt a beruházásról, máskor azt mondta, hogy minden részletét ismeri. Nyilván az utóbbi az igaz, hiszen Demszky Gábor politikai pályafutásának zászlóshajója volt az egyébként a rendszerváltozás óta eltelt időszak legnagyobb beruházása. Oly mértékben a felügyelete alatt tartotta ezt, hogy minden egyes kampányának a vezértémája a 4-es metróval kapcsolatos beruházás volt. Ennek kapcsán kérdezem a főpolgármester urat, ön hivatalból látja, hogy működik a rendszer, elképzelhetőnek tartja-e, hogy egy hivatalban lévő főpolgármesternek egy ilyen mértékű beruházás részleteiről nincsenek érdemi információi.

A másik kérdésem azzal kapcsolatos, amit a főpolgármester úr a bevezetőjében említett. Elmondta, hogy még a Fidesz-KDNP-frakció vezetőjeként kezdeményezte, hogy azt az áldatlan állapotot számolja fel a közgyűlés. Ezzel teljesen egyetértek, ez egy érthetetlen szituáció és ez is nyilván a felelősségét erősíti valamennyi akkori SZDSZ-es és MSZP-s fővárosi közgyűlési képviselőnek, miszerint a metróberuházással kapcsolatos összes szerződést és az összes döntést áttelepítették a BKV-hoz. Főpolgármester úr akkor frakcióvezetőként kezdeményezte ennek a visszahozását, nagyon helyesen, a közgyűlés elé, hogy transzparens és átlátható legyen valamennyi szerződés, azok tekintetében minden képviselőnek legyen betekintési joga. Volt-e valami érdemi válasz erre? Tehát annak ellenére, hogy ezt a kezdeményezést leszavazták, ami nyilvánvaló politikai felelősség valamennyi akkori fővárosi vezető részére, de volt-e valamilyen magyarázat arra vonatkozóan, hogy egy ilyen, egyébként támogatható és támogatandó kezdeményezést miért utasított el akkor a főváros valamennyi vezetője, beleértve Demszky Gábort is, a főpolgármester-helyetteseket, illetve a két frakció képviselőit is.

Az OLAF-jelentés több alkalommal is megállapítja, hogy a beruházás előkészítetlensége nagyon komoly károkat okozott. Főpolgármester úr is említette, a Miniszterelnökség megállapításában is megtaláljuk, hogy 67 és fél milliárd forintba rúgnak a 2004 és 2009 között megkötött hibás szerződésekből eredő többletköltségek. Nyilvánvalóan az előkészítetlenség, a jogszabályok megsértése és a munkaterületek átadásának a meg nem történte olyan kötbérigényeket jelentett, amelyek bizonyos időszakában a beruházásnak akár azt is előrevetítették, hogy 450 milliárd forintba rúghat a beruházás összege. Szeretném is megköszönni a Fővárosi Közgyűlés vezetésének azt a munkáját, amelynek köszönhetően több mint 30 milliárd forinttal már sikerült csökkenteni a többletköltségek szintjét. Nyilvánvalóan a kormány és a főváros közötti együttműködés eredménye lehet az, hogy 406 milliárd forintba sikerült most csökkenteni. Mégis azt kérdezném a főpolgármester úrtól, hogy történt-e annak idején bármilyen magyarázat a főváros vezetése részéről, amikor a 199 milliárd forintba tervezett beruházás szép lassan, de biztosan kezdte megközelíteni a 400 milliárd forintot. Mit gondol arról főpolgármester úr, mennyire nevezhető felelősnek egy olyan városvezetés, amely például az Alstom-szerződés tekintetében úgy fizetett ki 50 százalékot előlegként, hogy még az sem volt biztos, hogy a minőségi követelményeknek hogy és miként tud majd megfelelni a kiválasztott szerződő partner.

Végül engedjék meg, tisztelt képviselőtársam, hogy néhány dolgot idézzek az OLAF-jelentésből, ami megint csak azt a következtetést engedi levonni, miszerint nemcsak a felkészületlenség, nemcsak a fejetlenség és a káosz eredményezte ezt a súlyos többletköltséget, hanem valószínűleg szándékosság is van a szerződésmódosítások, illetve a különböző kivitelezők kiválasztása és a túlárzás mögött. Több helyen és több ponton megállapítja az OLAF-jelentés azt, hogy a DBR Projekt Igazgatóság nem rendelkezett feladatai megfelelő elvégzéséhez szükséges szakmai kapacitással és személyzettel, valamint a DBR Metró Projekt Igazgatóság egyes tagjainak, illetve a hivatali feletteseiknek a vállalkozókkal közös érdekeik voltak. Tisztelt hölgyeim és uraim, ezek elég kemény szavak és egyértelműen azt mondják, hogy összefonódás volt az akkori politikai vezetés, az akkori városvezetés és a kivitelezők között.

Az Eurometro Kft. tulajdonosai több vállalkozóval közös érdekeltségekkel rendelkeztek. Már korábban is beszéltünk arról, hogy elképzelhetetlen egy olyan beruházói magatartás, amikor az általam kiválasztott tanácsadó, aki egyébként abban segít nekem, hogy a kivitelezőt a lehető legjobb feltételek mellett a lehető legjobb ár-érték arányban kiválasszam, utána megjelenik a választott kivitelezőknél műszaki

tanácsadóként. És van olyan tárgyalás a fővárosban, erről jegyzőkönyvvel is rendelkezik a főváros mostani vezetése, ahol a megnevezett mérnök iroda ugyanott, ugyanazon a tárgyaláson ült egyazon időben a beruházó képviselőjeként és a kivitelező képviselőjeként. Tisztelt hölgyeim és uraim, mi ez, ha nem a korrupció melegágya?

Sorolhatnám még azokat a megállapításait, amelyek a különböző közbeszerzési eljárások megsértésére vonatkoznak, azokra az esetekre, amikor a hirdetmény közzétételével induló tárgyalásos eljárást alkalmaztak, de erre egyébként nem volt megfelelő indokuk és nem volt kellő felhatalmazásuk. Nyilvánvaló módon oda vezetett ez, hogy leszűkítette a kivitelezők körét és egyébként egy árfelhajtó hatással bírt. Az OLAF meg is állapítja, hogy nemcsak az önkormányzati és az állami források, de az európai uniós támogatások tekintetében is ez oda vezetett, hogy jelentősen túlárazott lett a beruházás, és ezek a metrópénzek, bizony, valahol az akkori szocialista és szabaddemokrata vezetés mögött álló pénzügyi körökhöz kerültek. Tehát azt gondolom, hogy mindent meg kell tennünk továbbra is annak érdekében, hogy a lehető legtöbb információt tudjuk begyűjteni ebben a súlyos korrupciós ügyben és nyilvánvalóan arra kell törekednünk, kormánynak, fővárosnak és a parlamentnek közös együttműködésben, hogy a korábbi, 2004-2009-es időszakban elhibázott döntések következtében minél kevesebb büntetést kelljen majd az adófizetők pénzéből az állami költségvetésnek kifizetni.

Főpolgármester urat megkérem, hogy az elhangzott kérdésekre, illetve felvetésekre adjon választ, mielőtt lezárjuk a napirendet. Öné a szó!

### **Tarlós István válasza**

TARLÓS ISTVÁN, Budapest főpolgármestere: Köszönöm szépen. Engedjék meg, hogy már csak udvariasságból is a képviselő asszonnyal kezdjem, meg azért is, mert, ahogy megláttam őt itt, azonnal eszembe jutott egy másik ügy, amiről nagyon szívesen beszélgetnék vele, ez a római-parti árvízvédelem ügye. Szemben a 4-es metróval, ez nem egy presztízsberuházás, hanem egy olyan elemi csapástól védelmező beruházás, amit húsz évvel ezelőtt el kellett volna végezni. Ez egyáltalán nem tréfadolog. Nem gondolom, hogy arról kellene beszélni, amiről általában szó esik a védművén, de a képviselő asszonnyal én nagyon szívesen folytatnám erről beszélgetést, ahogy kollégájával, Schiffer Andrással már meg is tettem.

De a kérdésre válaszolva, képviselő asszony először is azt kérdezi, hogy mit tettünk, miért most vettük észre és mit teszünk annak érdekében, hogy a jövőben hasonló esetek, különösen ilyen súlyos esetek ne forduljanak elő. Először is engedje meg, hogy azt válaszoljam, itt elég sokan vagyunk ebben a teremben, hogy 2010 óta ön sem hallhatott azóta képződött korrupciós botrányról a fővárosban. Ez sok mindent elárul, elnézést kérek. Kicsit abban az illúzióban élek, és meg is köszönném, ha ezt a televíziós csatornák nem vágnák be a műsorokba, hogy a főpolgármester életvitele valamit sugall a város működési szemléletéből. És ha megengedi, most először az életben megjegyzem, hogy én 45 év munka után is egy 70 négyzetméteres társasházi lakásban élek, és talán ez a szellemiség benne van abban, hogy 2010 óta Budapesten nem volt korrupciós botrány. Ami most van, ez egyértelműen a 2010 előtti időkre vezethető vissza, ahogy az OLAF meg is fogalmazza. Ugyanis 2010 után egyetlen egy észrevételében, abban az egyetlen egyben sem, amit megtett, nem utal semmiféle bűncselekményre, csak egy szabálytalanságra, aminek a mögöttesét Bánki Erik bizottsági elnök úr már az imént tulajdonképpen elmondta.

Idézem, hogy az OLAF mit ír a jelentése magyar változatában a 91. oldalon erről az egyetlen észrevételről, amely 2010 utánra vonatkozik. „Le kell szögezni, hogy egy kormányhatározat elfogadása semmilyen körülmények között nem elég a



közbeszerzési szabályok megkerüléséhez egyetlen olyan jelentős projekt esetében sem, ahol az Unió által finanszírozott összeg a nemzeti költségvetés szempontjából is releváns szintet ér el, és ezért nemzetgazdasági érdeket képviselő ügynek tekinthető.” Ezzel vitába szállnánk, de ez csak a kezdet. Ugyanakkor az OLAF által gyűjtött adatokból megállapítható, hogy míg 2012 decembere előtt a munka felügyelete teljes egészében szabálytalan volt, 2012 decembere után ez a helyzet már nem állt fenn. Ezt az OLAF-vizsgálat megállapította és e pozitív változást figyelembe vette a BKK Közút Kft. kiválasztása során elmaradt közbeszerzési eljárás miatt keletkező szabálytalanság esetében alkalmazott pénzügyi korrekció kiszámítása során. Ami egyébként ezrelékekben fejezhető csak ki. Nem volt más választásunk, képviselő asszony, mint megkerülni a közbeszerzési eljárást, ugyanis 2006-ban határozott időre kötöttek egy szerződést, amiben például olyan különleges záradék volt, hogy az ellenőrző mérnök által birtokolt adatokkal csak az ellenőrző mérnök rendelkezik és az ő hozzájárulása nélkül ezek az adatok át nem adhatók harmadik személynek. Vagyis megállt volna a beruházás, mert nem akarták odaadni az adatokat. Ezért kényszerültünk egy ilyen lépésre. Ezen kívül 2010 utáni észrevétele - ismétlem - az OLAF-nak nincs.

A további kérdéseire is tisztelettel válaszolok. Mit tettünk túl azon, hogy 2011 januárjában megtettük az egyáltalán nem szívem szerint való feljelentést? Csak azért használom ezt az „egyáltalán nem szívem szerint” kifejezést, mert olyan helyen szocializálódtam, ahol nem szerették az árulkodást. Csak, tudja, ha az embernek a fejére esik valami, ami elől nem lehet elugrani, akkor abból a székéből, ahol én ülök, nincs választása. De hol tartottunk akkor ezen kívül? Az Alstom-ügyben kénytelenek voltunk 2011 januárban megtenni a feljelentést. Úgy tudom, bár nem vagyunk közvetlen kapcsolatban, a hírek szerint már gyanúsítottak is vannak ebben az ügyben. Az eljárás nem fejeződött be.

A többi esetben voltak más feljelentések a BKV új vezetése részéről is és az Állami Számvevőszék részéről is. Nem tudom, hogy a KEHI részéről esetleg nem volt-e, erre most pontosan nem tudok válaszolni. Ezek a feljelentések, jó néhány volt, időközben megszüntetést nyertek. Nem mondhatjuk a jövőre nézve sem, hogy itt bűncselekményt fognak megállapítani. Meglátjuk, hogy az OLAF-jelentés egésze tekintetében Lázár miniszter úr feljelentése alapján mire jutnak.

De hogy hol is tartottunk akkor? A munkálatok 2010 októberében éppen álltak, vagy szándékos lassítás alatt voltak. A Swietelsky éppen megnyert egy választott bírósági pert és a vállalkozók időalapú követeléseit a megkötött szerződések értelmében megalapozottak voltak. Már 2007 márciusában az MSZP-SZDSZ egy saját beszámolójában azt írja szó szerint: a négyesmetró-beruházás közel egyéves csúszásban van. Ez 2007 márciusában volt, képviselő asszony. Akkor a saját bevallásuk szerint egyéves csúszásban voltak. A beruházás befejezése a választott bírósági eljárások átfutásának figyelembevételével konkrétan lehetetlen volt. Ez a teljes uniós támogatás elvesztését jelentette volna. A fűrópajzsokat csak 2009-ben indították el, ekkor írja az akkori városvezetés a következő problémákat: engedélyek hiánya, területbiztosítás hiánya, tervmódosítások hiánya, közműkiváltások hiánya, miközben a BAMCO már 2006-ban érvényes szerződésekkel rendelkezett. Az Alstom-szerelvényekről ezt írja az ÁSZ 2010 szeptemberében, tehát még mindig a választások előtt egy hónappal: az ellenőrzés idején még nem adtak az illetékes hatóságok engedélyt a metrószerelvényekre. Írják ezt 2010. szeptemberben, mikor 2009-ben az összes szerelvénynek itt kellett volna lennie a városban.

Az Alstom ügyében a következőkkel kellett szembenéznünk. Az Alstom választott bírósághoz fordult és - mint azt a bizottsági elnök úr is említette - volt egy olyan szerződés, ahol 50 százalék előleget kifizettek a semmire. Olyan vis maior tételt iktattak a szerződésbe, hogy ha nem lesz típusengedélye a szerelvényeknek, az vis

maioroként kezelendő és nem róható fel a szállítónak. Ez azt jelentette, hogy ha így marad, és esetleg leszállítják a szerelvényeket, esetleg a város soha nem tudja forgalomba állítani, akkor is ki kell fizetni az árukat. Ez pontosan ezt jelentette volna. Ezen kívül olyan kötbérigényeket fogadtak el a szerződésben, hogy a kötbérek határidői már lejártak, vagyis az Alstom semmilyen további kockázatot nem kellett vállaljon semmilyen további késés esetében. Így nézett ki a dolog. A választott bírósági működéseket valamennyien ismerjük. Ha azt a szerződést megsemmisítjük és nem tárgyaljuk újra mindezeket a feltételeket törölve a szerződésből, akkor a város annak lett volna kitéve, hogy máshol kiír egy tendert, másvalaki megkapja a szerelvényekre a megrendelést, azoknak a teljesítési határideje biztosan kicsúszott volna az elszámolási határidőből, ami a teljes uniós támogatást veszélybe sodorta volna. Ezen kívül még annak is ki volt téve a város, hogy ha az Alstom valami okból nyer a választott bírósági eljárás, kétszer ki kell fizetni ugyanazokat a szerelvényeket. Egyszer az Alstomnak, egyszer pedig az új szállítónak. Ez egyszerűen vállalhatatlan volt, és ezért kényszerültünk arra - és az új szerződést mindenki megismerheti, aki kíváncsi rá -, hogy ezt kedvezően befolyásoljuk, töröljük ezeket a tételeket a szerződésből. Ide is értek átadásra a szerelvények.

Ami pedig a további vitatott súlyos szerződéseket illeti, megkerült a papírom. A Siemens esetében - ismétlem - az összes hatóság és a kormány jóváhagyásával és tudtával, és közgyűlési határozattal természetesen, a Siemens jogos 70 millió eurós szerződését 30 millióra sikerült csökkenteni. A vágányépítő 4,9 milliárd forint - itt már forintról beszéltünk -, ugyancsak szerződés alapján megalapozott többletkövetelését 1,9 milliárdra csökkentettük. A Swietelsky a 22 milliárdos jogos követelése helyett 9,7 milliárdot kapott, a BPV pedig 7 milliárd helyett másfél milliárdot. Összességében 32 milliárd forintot takarított meg a város így. Ebben az Alstom nincs benne. Elmeséltem az előbb, hogy mi történt az Alstom esetében. Hozzáteszem, 2015-ig vizsgálta az OLAF a 4-es metró történetét és az imént elmondott módosításokra nem hogy észrevételt nem tett, hanem be sem rakta a megállapításai és a jelentései közé. Ennyire nem volt baja ezekkel az OLAF-nak.

A 3-as metróval illetően is kérdezte, hogy mit tettünk. Van egy támogatási szerződésünk. A Miniszterelnökséggel és az NFM-mel éppen egyeztetésben vagyunk, egyébként - már elnézést az őszinteségért - szokatlanul barátságos légkörben. Eddig az történt, hogy időtakarékosság céljából még nem a kiviteli, hanem az engedélyezési tervekre írta ki a BKV, inkluzíve a főváros, mint százszázalékos tulajdonos a 3-as metró felújításának tendereit. Itt olyan árfelhajtó tényezőket beáraztak a pályázók, amik a megítélésünk szerint elfogadhatatlanok voltak és olyan mértékben meghaladták összességükben a támogatási szerződésben megszabott felső értékhatárt, hogy ezeket nem lehetett elfogadni. Így azt tettük, hogy nem fogadtuk el. Az új tenderkiírás már a kiviteli tervekhez készült, illetve készül. Úgy tudom, hogy részben talán meg is történt a megjelenése is. Pillanatnyilag ott tartunk, hogy reményeim szerint ez már meg fogja közelíteni a támogatási szerződésben foglaltakat, vagy ha műszakilag megalapozott többletigények merülnek fel, ezek a tolerálható és alátámasztható határok alatt maradnak, de ez a kivitelezésből szerzett tapasztalataim alapján a 10 százalékot nemigen haladhatja meg. Azt is alá kell támasztani. Tehát ha ilyen lesz, akkor a támogatási szerződést kell módosítani. Olyan tendereket a főváros, illetve a BKV nem fog elfogadni, amelyek vagy el nem végzett munkákat engednek meg, vagy ezeket a támogatási szerződésben megfogalmazott értékhatárokat elfogadhatatlan mértékben meghaladják. Akkor megint sikertelen tender lesz, ezt tudom mondani. Reménykedem, hogy nem így van. A Miniszterelnökség, az NFM és a főváros ebben a kérdésben, ha jól értem, akaratgyezőségben van. Ha a

miniszterhelyettes uraknak van ehhez esetleg korrekciója vagy kiegészítése, azt nagy tisztelettel megköszönöm.

Bánki Erik bizottsági elnök úr részéről elhangzott egy név, Demszky főpolgármester úr neve. Ha valamire nem adtam választ, akkor legyenek szívesek jelezni, mert nem írogattam, de remélem, hogy mindenre választ kapnak majd. Nézze, én az elődömrre nem akarok különösebben karcos jelzőket használni. Annyit megkockáztatok, ha már szóba hozta a nevét, hogy az valóban nagyon különös, hogy össze-vissza beszél, önmagának ellentmond, elhárítja a politikai felelősséget. Egyszer azt mondja, hogy minden neki köszönhető a 4-es metrónál és ő tud a legtöbbet. Másodjára azt mondja, hogy semmihez semmi köze és mindent a BKV bonyolított. Ebben így valóban nincs koherencia. Ha már kikényszeríti belőlem, azt gondolom, hogy Demszky Gábor biztos sok mindenre jó lett volna, speciál arra, hogy Budapest főpolgármestere legyen, lévén hogy itt szolgáltató, műszaki tevékenységekről is szó van, erre valószínűleg, legalábbis az én meglátásom szerint, alkalmatlan volt. Azt viszont nem állíthatom, és most sem állítom, hogy ő személy szerint lopott, csalt volna vagy bűncselekményt követett volna el. Nem feltétlenül feltételezek róla ilyesmit, de főleg nem az én kompetenciám ezt kimondani. Az azonban, hogy borzalmas rossz szerződéseket kötöttek abban az időszakban, és hogy ennyi időn keresztül a 70-nél több OLAF-megállapítás közül egyetlenegy szabálytalanságot, vagy hibát, negatívumot nem vett észre abban a beruházásban, ami beruházás az egyedüli, amivel komolyan foglalkozott, azért engem is elgondolkodtat. De hogy jogi értelemben elmarasztható lenne, ilyet én nem mondanék, eddig sem mondtam, mert ezt csak az arra illetékesek tehetik meg. Nem vagyok benne bizonyos, hogy ő személy szerint pénzeket tett volna el, de megvédeni pont úgy nem akarom, mint megvádolni. Ezt majd az arra illetékesek kimondják.

Az egész fejlesztési metódus rossz volt abban az időszakban, azt kell mondanom. Ha neves liberális közgazdák ma mernének vagy akarnának megnyilvánulni, akkor erről sokat tudnának mesélni. Rólunk terjedt el az a hír, nem tudni, miért, hogy működtetni szeretünk, de fejleszteni nem. Hát, annyi projektje soha nem volt még a fővárosnak, mint most. *(Tiffán Zsolt távozik.)* Tessék szíves lenni nekem megmondani, hogy az amúgy annak idején 57 milliárdos uniós büntetéssel szintén sújtott központi szennyvíztisztító telepen és a Combino villamosokon kívül, vagy számítsuk ide ezt a nagyon zavaros négyesmetró-ügyet, milyen komolyabb fejlesztés történt abban a húsz évben! Még egyszer szeretném megkérdezni: mi volt a 3-as metróval, mi volt az útfelújításokkal, mi történt a Bálnával, mi történt a P+R parkolókkal, mi történt a BKV teljesen lestrapált járműállományával. Ha már éppen környezetvédelemről is szó esik, akkor ez is megérdemelne egyébként egy misét. A szakma által prognosztizált belső adósságállománya a BKV-nak a teljesen leamortizálódott járműállományból megközelítette a 800 milliárd forintot 2010-ben. Tehát akkor mi volt az a nagy liberális szürkeállományi produkció, amit húsz év alatt bemutattak? Ideértve, mondjuk, a római-parti árvízvédelmet, ahol 2010-ben ugyanott tartottunk, mint 1991-ben. Tessék szíves lenni nekem megmondani, hogy mi volt az, tessék sorolni taxatív, hogy mik azok a nagy beruházások, mi az a 4000 projekt, amiről hallunk!

Csak azért mondom el ezt, nem egy névre koncentrálva, mert egész egyszerűen a teljes fejlesztési stratégia rossz volt. Mert ha nem az lett volna, akkor nem itt állnánk és nem itt álltunk volna 2010-ben egy presztízsberuházással, a 4-es metróval, ami egyszerűen a bűnnel határos hiba, hogy a műszaki fejlesztési preferencia élére került. Tessék megnézni, hány perccel gyorsabban érnek oda a 4-es metró két végállomása között az utasok, mint amennyi idő alatt a 7-es busz odaért! Néhány percről van szó összesen. Míg ezek az elmaradt beruházások egyetlen egy lépést nem

tettek előre húsz év alatt. Lehet mindenfélét mondani, bosszankodni, tüntetni, táblákat emelni, vádaskodni, vagdalkozni, de ezek a tények akkor is tények maradnak. Megkockáztatom, hogy hét év alatt, vagy inkább hat év alatt több minden történt ebben a városban, és azért ebben van része a szakminisztérium és a Miniszterelnökség veszekedős összefogásának is, mint amennyi 10-15 év alatt történt annak előtte. Tessenek végignézni mi történt ebben a városban azóta, mi történt az előtt!

Az a baj, hogy itt örökké véleményeket állítanak szembe, nem a tényeket nézik, és azok a vélemények folyton felülírják a tényeket, amely véleményeket rendszerint a tények ismerete nélkül alakítanak ki. Ne haragudjanak, ez egy lehetetlen állapot. Itt már lassan nem lehet dolgozni, mert csak a vagdalkozás, a vádaskodás, a gáncsoskodás, az akadályozás és a kommunikációs trükközés megy. Ennek semmi értelme. Ettől a város nem fog előrelépni. Számtalan projektünk van kidolgozva és folyamatban a mai napig is. Ezt próbáljuk véghez vinni, én ehhez kérem a Miniszterelnökség támogatását is, ami az utóbbi időben mintha előkerült volna.

Hogy Pest megyét mennyire érinti, vagy nem érinti a 4-es metró problémája? Hát, érinti, például azért, mert voltak, vagy lettek volna közös projektek. Hogy egyebet ne mondjak, az a csatornaépítési projekt, amely lassan befejezés előtt áll, az agglomerációt rendkívüli mértékben érinti. Már óbudai polgármester koromban többször próbáltam elmondani, hogy az agglomeráció azért fontos, és itt megint van egy látszatellentét az agglomerációs közlekedés kapcsán, amit nekünk még házon belül le kell szparingolni egymással, mert a peremkerületeket, a külső kerületeket sokszor nagyobb mértékben érinti a vele szomszédos agglomeráció fejlesztési problémája, mint a város másik szélén, a másik közigazgatási határon Budapesté. Én is azt gondolom, hogy a 4-es metró nagyon érinti az agglomerációt azért is, mert itt egy külön kérdés - és erről ma nem tudunk beszélni -, hogy mi van ezzel a bizonyos második szakasszal a 4-es metró esetében. Ez mindig úgy hangzik el, hogy mi megállítottuk. De bocsánatot kérek, csak azt lehet megállítani, ami elindult. Ami el sem indult, azt nehéz megállítani.

Tessék nekem megmondani azt megint tényszerűen, számszerűen, hogy a 4-es metró második szakaszáról hány érdemi egyeztetés volt az Unióval, hány vonalengedélyes terv készült és mikor volt egyetlen fillér is erre a munkára. Tessék szíves lenni ezt nekem megmondani! De ha nem tudják, én megmondom, aztán mindenki utánajárhat. Soha, semmi. Szűk egymilliárdot költöttek a 167 milliárdra prognosztizált munkára, olyan előkészítő tevékenységekre, amiknek, mondjuk, vitatható az eredménye és soha többet nem volt túllépés. Mire akartak második szakaszt építeni? A városra itt hagyott 180 milliárdos adósságállományra? Vagy a BKV-ra itt hagyott 78 milliárdos adósságállományra? Ami összességében több mint 250 milliárd. Ez várt minket itt 2010 októberében és a BKV adósságállománya működési hitelből állt. Nem fejlesztésből. Az működési hitel volt. Erre akartak 4-es metrónál második szakaszt építeni, itt hagyva a 3-as metró, az árvízvédelmet, meg ezt a járműállományt, ami a BKV-nál volt.

Tud itt valaki számolni, vagy van kedve? Még akkor is, ha liberális érzelmű. Nem várom én, hogy beismerje. Menjen haza, üljön le egy sötét sarokba, aztán számoljon. Erre akartak 4-es metró második szakaszt építeni? Viccelnek? Azért, aki nem kiegészítő iskolában tanulta a matematikát, annak nem nagyon van kérdése, azt hiszem. Aztán lehet kommunikációs panelekkel jönni, meg kék viaszos vászon transzparenszekkel szaladgálni strandpapucsban, hogy köszönjük Demszky. Persze, ezt meg lehet csinálni, mindent meg lehet csinálni, csak éppen ettől a hülyeség, hülyeség marad. Bizony isten, nem akarnék ezzel senkit bántani, de ha már felmerült

a kérdés, ne haragudjanak, hogy elmondtam. Nézzenek utána és mondják meg, hogy mi nem volt igaz abból, amit mondtam.

Nem tudom, maradt-e el kérdés. *(Schmuck Erzsébet: Az eseti bizottság!)* Ja, igen. Jó, ha a politikai választott testületek is tisztában vannak azzal, hogy mi történt, ezért én egyáltalán nem bánom, sőt személy szerint még inkább örülök neki, hogy a parlamenti bizottság is foglalkozik vele, mármint a 4-es metró ügyével és nálunk is felállt egy vizsgálóbizottság. Azt tudom mondani, hogy természetesen a mi vizsgálóbizottságunk, amely ugyanolyan kompetenciával rendelkezik, mint az önöké, nyíltan működik, és azt tudom felajánlani, hogy azokat az anyagokat, amelyeket a BKV-val együtt két vagy három hét alatt sikerült összeállítani, csoportosítva az illetékes nyomozó hatóságoknak megküldeni, elküldjük. Ne féljenek, nem több mázsa iratot ajánlok, hogy hozzanak ide. Ezek elektronikus adathordozón rajta vannak. Felajánlom a bizottsági elnök úrnak, hogy ezt az anyagot, ahogy a mi vizsgálóbizottságunk, ugyanúgy a Gazdasági bizottság is megkapja. Képviselő asszony pedig, ha óhajtja, meghívót kap a fővárosi vizsgálóbizottság minden ülésére, ahol személyesen tájékozódhat. Abban a házban mostanában nincsenek titkok.

### **A napirendi pont lezárása**

ELNÖK: Köszönöm szépen, főpolgármester úr. Köszönöm szépen a felajánlást, és élénk is vele. Amennyiben a vizsgálóbizottság, illetve a hivatal új információkra, új adatokra lel és sikerül begyűjteniük... *(Tarlós István: A héten megkaphatja, elnök úr.)* Örömmel veszem. Természetesen a bizottság tagjainak továbbítani fogom.

Köszönjük szépen meg egyszer, főpolgármester úr, hogy elfáradt a bizottság ülésére és rendelkezésünkre állt. Akinek szándéka és akarata volt arra, hogy kérdést tegyen fel, vagy véleményt fogalmazzon meg a négyesmetró-beruházással kapcsolatban, az megtehetette. Érdemben megerősítette azokat a feltevéseinket, amelyek a korábbi szocialista-szabaddemokrata városvezetés politikai felelősségét mindenképpen megállapítják ebben az ügyben. Az ugyanis nem kérdés, hogy a beruházás előkészítetlensége, a jogszabályok nem megfelelő alkalmazása, illetve maga az a politikai döntés, amivel a közgyűlés hatásköréből a BKV-hoz helyezték át a metróberuházással kapcsolatos összes döntési kompetenciát, azok vezettek odáig, hogy súlyos kerettűllépés történt a beruházás összegét tekintve. Az, hogy a 2004 és 2009 közötti rossz döntések következtében 67 és fél milliárd forintos kötbérigénnyel állhattak elő a vállalkozások, illetve az, hogy az egész beruházás hosszú éveket csúszott, tovább drágította a beruházást, illetve olyan rossz szerződések kerültek megkötésre, amelyek következtében további súlyos károkat kell elszenvednie a magyar költségvetésnek.

Nem kérdés, hogy ez minden idők legnagyobb korrupciós botránya és az sem kérdés, hogy ezeknek a rossz politikai döntéseknek komoly gazdasági következménye lett, amely adófizetők pénzeit érinti. Tehát mindent meg kell tennünk a továbbiakban is annak érdekében, hogy feltárjuk, hogy ezek a metrópénzek hova, milyen cégekhez kerültek és milyen felhasználásuk történt meg a későbbiekben.

Nagyon köszönöm még egyszer, hogy a rendelkezésünkre állt. Amennyiben a későbbiekben még bármilyen információra lesz szükségünk, akkor azt egyeztetni fogjuk önnel, illetve a hivatal vezetésével.

Az első napirendi pontot így lezárjuk. *(Tarlós István jelentkezik.)* Igen.

TARLÓS ISTVÁN, Budapest főpolgármestere: Csak két mondat, elnök úr! Köszönöm én is, hogy megbeszéltük, amennyire lehetett, ma ezt az anyagot. Ezt az anyagot, amit ígértem, a héten megkapják még. Csak annyit szeretnék kérni a bizottságtól és a parlamenti képviselőktől, hogy a kategorikus jogi konzekvenciák

hangoztatásával és a számokkal legyünk egyelőre óvatosak, mert azért ezek veszélyeztethetik a visszaszerezhető pénzek mértékét és majd a tényszerű megállapításokat is a hatóságok részéről. Úgyhogy mindenkit arra kérek, ezekkel bánjunk óvatosan, amennyire lehet, nehogy ugyanannyi kárt okozunk vele, mint amennyi hasznot hozunk. Higgyék el, hogy alaposan megfontoltam ezt a mondatot, azért mondtam el. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönjük, főpolgármester úr. Lezárjuk az első napirendi pontunkat és áttérünk a második napirendi pontunkra, az ülés vezetését átadom Czomba Sándor alelnök úrnak. *(Az elnök távozik a teremből.)*

*(Az ülés vezetését dr. Czomba Sándor, a bizottság alelnöke veszi át.)*

**A jövedéki adóról szóló 2016., évi LXVIII. törvény módosításáról szóló T/14245. számú törvényjavaslat  
(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)**

DR. CZOMBA SÁNDOR (Fidesz), a bizottság alelnöke (továbbiakban ELNÖK): *(Volner János, Hollik István, Bencsik János távoznak.)* Folytatjuk a munkánkat. A második napirendi pontunk a jövedéki adóról szóló 2016. évi LXVIII. törvény módosításáról szóló törvényjavaslat. Dr. Galambos Dénes képviselő úr önálló indítványa. Kérdezem az előterjesztőt, van-e ezzel kapcsolatban kiegészítése. Parancsoljon!

DR. GALAMBOS DÉNES (Fidesz) előterjesztő: Köszönöm a szót, elnök úr. A T/14245. számú törvényjavaslat általános indoklásában és a részletes indoklásában jelzettek alapján kérem a törvényjavaslat tárgysorozatba vételét és a későbbiek során pedig a megtárgyalásában a bizottság részvételét. Köszönöm szépen.

**Határozathozatal**

ELNÖK: Köszönöm szépen. A képviselőtársaimat kérdezem, van-e kérdés, észrevétel. *(Senki sem jelentkezik.)* Amennyiben nincs, szavazunk.

Ki az, aki a képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételét támogatja? *(Szavazás.)* Egyhangúlag támogatja a bizottság. Köszönöm szépen.

**A 24 órás autópálya-matrica bevezetéséről szóló H/13689. számú határozati javaslat  
(Döntés képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről)**

Áttérünk a harmadik napirendi pontra. A 24 órás autópálya-matrica bevezetéséről szóló határozati javaslatra. Z. Kárpát Dániel képviselő úr önálló indítványa. Megadom a szót, képviselő úr.

**Z. Kárpát Dániel szóbeli kiegészítése**

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik) előterjesztő: Köszönöm a szót. Tisztelt Elnök Úr! Nem ígérhetem, hogy a másodikhoz hasonló rövideggel leszünk túl ezen a napirendi ponton, mert látjuk, hogy főpolgármester úr válasza enyhén szólva kimerítő volt, nemcsak a sajtó munkatársai, de bizottsági tagtársaink egy részét is kimeríthette.

Ami a 24 órás autópálya-matricát illeti, egy teljesen jogos és régóta fennálló társadalmi igény artikulálásáról van szó. Tehát messze nem jobbikos ötletéről. Vélhetően olyan kérdésről, amely az önök fogadóóráin is az önökhöz forduló választópolgárok részéről számtalanszor elhangzott, miszerint a nettó pénzlehúzás módszere az, hogy aki adott esetben csak egy napra ügyintézés céljából, gyógykezelés

céljából vesz igénybe autópályát vagy hasonló jellegű szolgáltatást, annak jelen pillanatban is ezen érintett időszak többszörösére kell díjat fizetni. A harmadik évezred technikai körülményei között teljes mértékben indokolatlan ezen rendszer fenntartása. Nyilvánvalóan, ami miatt eddig nem került visszavezetésre az egynapos matrica, az csak a költségvetési szempontok alapos mérlegelése lehetett.

Még inkább vérfagyasztó volt az Autóklub és a társszervezetek azon kifogása, miszerint szakmailag nem képesek támogatni ezt az ötletet, mert attól félnek, hogy ez egy időarányos és egy sokkal drágább díjfizetési rendszer bevezetésének az előszobája lehet. Szeretném hangsúlyozni, hogy ez nem szakmai érv volt a részükről, sokkal inkább politikai. Mindenesetre a bizottság tisztelt tagjait arra kérjük, hogy ha már a közhangulat és a politikai hangulat egymásnak feszülése kialakult, magyarán 98 százalék támogatja a logikus egynapos autópálya-matrica bevezetését, de politikai és részben szakmai szervezetek pedig egyelőre nem támogatják, legalább arra biztosítsanak teret most a bizottság berkein belül, hogy a parlament előtt egy érdemi szakmai vitát folytassunk erről a kérdésről. Teljesen nyilvánvaló ugyanis, hogy országgyűlési képviselőként az a feladatunk, az a dolgunk, hogy a társadalmilag artikulált igényekről legalább tárgyaljunk és képességeinkhez mérten a lehető legjobb döntéseket hozzuk. Szeretném hangsúlyozni, hogy ezen indítványunkhoz a különböző kiegészítő, csatolt és módosító javaslatok sorozat elkészült, tehát igen gyakran fogunk találkozni a jövőben ezzel a felvetéssel. Éppen ezért szeretném kérni, hogy a beadvány-cunamit megelőzendő inkább tárgyaljuk ezt a parlament előtt és talán akkor egy normális szakmai vita keretein belül azok a most még ismeretlen ellenérvék is elhangozhatnak, amelyekkel mi még nem szembesültünk. Köszönöm a figyelmet.

### **Manninger Jenő hozzászólása**

ELNÖK: Köszönöm szépen. A képviselőtársaimat kérdezem, van-e hozzászólás. (*Manninger Jenő jelentkezik.*) Manninger képviselő úr.

MANNINGER JENŐ (Fidesz), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen. Ez egy nagyon népszerűnek tűnő indítvány, de nem tapasztaltam, hogy ilyen tömeges igény lenne. Mindenesetre elmondom képviselőtársamnak, hogy mi az, amire gondolnak ebben az esetben.

Ugyanis nyilvánvalóan, ha közgazdasági alapon közelítjük meg, akkor úgy, ahogy a tehergépjárműveknél, és ahogy egyes országokban be is vezették, az elektronikus díjtételt vezetnék be a személygépkocsik számára. Ez azt jelentené, hogy mindenki a megtett úttal arányosan fizetne. Ezen nem akarok most vitát nyitni, mert nagyon hosszasan lehetne beszélgetni róla, de igazából emiatt vélelmezhetik azt, hogy valószínűleg mindenkinek többet kellene fizetni. Nem nyitnám meg most ezt a vitát, ez egy teljesen más dolog. Ott tartunk, egyébként ez egy uniós szándék is, hogy ezt Magyarország nem vezette be, nem is szándékozik bevezetni a közeljövőben.

Miért alkalmazzák a matricát? Általában azért vezetik be az országok, mint például Németországban most, mert azt akarják, hogy a külföldi tranzitutasok is fizessenek be abba a kalapba, amiből az utak fenntartását, üzemeltetését végzik. Németországban erről nagy vita van, valószínűleg be fogják vezetni a matricát elsősorban azért, hogy a külföldiek fizessenek. Szlovéniában például csak éves vagy féléves matrica volt sokáig pontosan azért, hogy a külföldiek nagyobb összeget fizessenek, amikor áthaladnak az országon. Ez megszűnt egyébként, mert uniós nyomásra kénytelenek voltak bevezetni rövidebb időtartamot, végül is tíznapost vezettek be.

Tehát bármennyire is népszerűnek tűnik a javaslat, ez az egynapos matrica egyértelműen a Magyarországon áthaladó külföldi autósoknak kedvezne, akik ha

megvennék ezt az egynapos matricát, ezáltal kevesebbet fizetnének, szemben azzal, amit nekünk kell fizetni más országban. Egyébként az Unió ezért is fogadta el a tíznapost - most hét- és tíznapos van általában -, ez a rövidebb, de országonként változik. Azt gondolom, a Jobbik javaslata elsősorban a külföldi tranzitutasoknak kedvezne és a magyar oldalt pedig bevételtől fosztaná meg. Hozzáteszem még azt is, hogy egyébként az elmúlt időszakban bekövetkezett kedvezményes változások, a megyei matricák eléggé jók. Természetesen nem vitatom azt, hogy lehet kampányt folytatni a matricával. A legolcsóbb kampány az lenne, hogy töröljünk el minden adót, minden díjat, és ennek a támogatottsága valószínűleg 98 százalékos lenne. Körülbelül ennyi komolysága van a támogatottsággal való érvelésnek. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Van-e esetleg még hozzászólás? *(Senki sem jelentkezik.)* Akkor Z. Kárpát Dánielnek adom meg a szót.

### **Z. Kárpát Dániel reflexiója**

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik) előterjesztő: Köszönöm szépen. Tisztelt képviselőtársam, ha az utolsó két mondata nem lett volna, akkor még komolyan vehető lett volna a hozzászólása, így azonban sokkal kevésbé. Hát, ne köpjék már szembe azzal a magyar választókat, hogy a külföldi tranzitforgalom idézőjeles megterhelése érdekében minden magyarral olyan terhet fizettetnek, ami teljes mértékben jogosulatlan! Ez nevetséges, ez nem érv. Ezzel ne álljon ki egy lakossági fórumra, mert nagyon megégetik magukat a választókerületben a szavazatszámot illetően.

Azt kell mondanom, hogy bőven vannak olyan szakmai módszerek, amelyek alapján a rezidensek elválaszthatók, adott esetben a tranzitforgalom a hazaitól. Nyilvánvaló módon már ebben a javaslatban is látható, hogy a teherforgalom és a személyforgalom megkülönböztetése alapos és megvan. Ezt nyugodtan fejleljék meg olyan módosító indítvánnyal, amely úgy tesz különbséget rezidens és nem rezidens között, hogy az az uniós irányelvekkel is találkozik. Bőven vannak ilyen módszerek. Ezeket tanulmányozni kell, és nem hiszem, hogy ilyen kioktató, lepattintó mondatokra lenne szükség egy alapvetően szakmai jellegű vitában. Viszont sokkal inkább úgy érzem, hogy ön és önök ezt a szakmai vitát akarják megspórolni azért, amit egyébként őszintén elmondott válaszában, és ezt az őszinteséget köszönöm. Költségvetési szempontok vezérlik önöket, tehát nem akarják a költségvetés bevételi oldalát egy mínusszal terhelni teljesen logikus úton-módon. Tehát továbbra is tíznapos díjat akarnak fizettetni azokkal, akik adott esetben csak fél vagy másfél óráig veszik igénybe ezt a szolgáltatás. Még egyszer mondom, a harmadik évezredben a jelenlegi technológiai megoldások és módszerek mellett ez teljes mértékben tarthatatlan. Lehet persze Szlovéniára, Németországra, más uniós tagországokra mutogatni példaként, ugyanakkor azt is látni kell, hogy Magyarországon ez az indokolatlan terhelés megszüntethető lenne. Önök ezek szerint nem akarják megszüntetni.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Manninger képviselő úr!

MANNINGER JENŐ (Fidesz), a bizottság alelnöke: Erre azt tudom mondani, hogy ha a Jobbik javaslatán végigmennénk, ami az elektronikus útdíj bevezetése felé vezet, és ami közgazdaságilag egyébként indokolható, az azt jelentené, hogy mindenkinek a használatlalt arányosan kellene fizetnie. Ez azt jelenti, hogy az autópályákat és a díjköteles útszakaszokat használóknak általában többet kellene fizetni, míg a matrica ehhez a módszerhez képest egy kedvezményes díjszabást tesz



lehetővé. Tehát azt gondolom, hogy ezért támogatjuk a matricás rendszert, mert az egy kedvezményes díjszabás. Ha a Jobbik javaslata mentén elindulunk, akkor általában az lesz a vége, hogy többet kell fizetni az autósoknak. *(Z. Kárpát Dániel: Miért lesz az a vége? Hát, ez egy matricajavaslat. Ne viccelj már!)*

ELNÖK: Köszönöm szépen. Van-e még észrevétel? *(Senki sem jelentkezik.)*  
Nincs.

### **Határozathozatal**

Akkor a képviselői önálló indítvány tárgysorozatba vételéről döntünk. Ki az, aki támogatja? *(Szavazás.)* Egy igen szavazat. Ki az, aki nem támogatja? *(Szavazás.)* Hat nem szavazat. Ki tartózkodott? *(Szavazás.)* Egy tartózkodással a bizottság nem támogatta a tárgysorozatba vételt. Köszönöm szépen.

### **Az ülés berekesztése**

A negyedik napirendi pontunk az egyebek. Kérdezem a bizottság tagjait, van-e ezzel kapcsolatban valakinek bejelentésváltozója, észrevétele. *(Senki sem jelentkezik.)* Amennyiben nincs, eredményes munkát kívánok, az ülést bezárom.

*(Az ülés befejezésének időpontja: 12 óra 05 perc.)*

**Bánki Erik**  
a bizottság elnöke

**Dr. Czomba Sándor**  
a bizottság alelnöke

**Jegyzőkönyvvezető:** dr. Lestár Éva