



ÁLLAMI
SZÁMVEVŐSZÉK

TÁJÉKOZTATÓ

a 4-es metró beruházás 2010. évi ellenőrzéséről

Az Állami Számvevőszék 2010. október 1-jén hozta nyilvánosságra a 4-es metró beruházási folyamatának ellenőrzéséről készített jelentését, amely számos szabálytalanságra és hiányosságra világított rá. Az ÁSZ az ellenőrzési megállapításai alapján hűtlen kezelés bűncselekménye elkövetésének gyanúja miatt a Fővárosi Főügyészségnél 2010-ben feljelentést tett ismeretlen tettesek ellen.

A 4-es metró I. szakasza (Etele tér- Keleti pályaudvar) a Főváros által felügyelten, a BKV Zrt. beruházásában valósult meg, a Magyar Állam társfinanszírozása és garanciavállalása mellett, valamint az Európai Unió támogatásával. Az Állami Számvevőszék 2009 decemberében indult ellenőrzése megállapította, hogy a beruházás túllépte a tervezett költség- és időkereteket és az ellenőrzés időpontjában olyan állapotban volt, amelyben a beruházás lebonyolítására létrehozott feltételrendszer miatt nem lehetett pontosan meghatározni annak várható összköltségét, valamint a befejezés időpontját.

Az ÁSZ jelentése rávilágított, hogy a kialakított feltételrendszert az előnytelen szerződéses kötelezettségek vállalása, hibásan megválasztott lebonyolítási konstrukció alkalmazása, a műszaki előkészítéssel teljes körűen nem megalapozott határidők tervezése és szerződésbe foglalása, a független ellenőrző mérnök alkalmazásának elmulasztása és a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség szerinti közbeszerzési szabálytalanságok jellemezték. A 2010-ben végzett ellenőrzés megállapította azt is, hogy a beruházás szerződéses kapcsolatrendszerének rendezése, (mivel a kivitelezők és a beruházó által elfogadott, a szerződések alapján szankcionálható ütemterv nem készült) a kárfelelőségek előzetes tisztázása nélkül csak korlátozottan volt lehetséges, amelynek előfeltétele volt a szerződéses feltételrendszer (kötberterhes határidők és hozzáférési idők) felülvizsgálata.

A Főváros 2004 szeptemberében hagyta jóvá a beruházás engedélyokiratát, amely szerint a 4-es metró I. szakasza átadásának határideje 2009. év vége volt, a beruházás folyóáras költségét pedig 236,5 milliárd forintban határozták meg. Az engedélyokirattól eltérően a beruházás határidőben nem valósult meg. Az engedélyokiratban a 2009. december 31-i befejezési határidőt a Főváros úgy írta elő – és a későbbiekben nem módosította –, hogy 2006-ig, a kivitelezési szerződések megkötéséig a szükséges engedélyezési és területbiztosítási folyamatok nem fejeződtek be. A határidő meghatározásánál a realitásokkal nem számoltak és nem vették figyelembe a műszaki előkészítő tevékenység aktuális állapotát sem – állapította meg az ÁSZ.

Az ÁSZ arra is rávilágított, hogy a forgalomba helyezés időpontja és a beruházási ráfordítások végleges összege bizonytalan volt. Az időbeli kockázatot – az építési munkáknál még bekövetkező késésen túl – az jelentette, hogy a metrószerelvények beszerzéséhez szükséges típusengedélyek kiadásának hatósági eljárása nem zárult le, emiatt a szerelvények széria gyártása nem kezdődött meg. A 2-es és a 4-es metróvonalat érintő járműbeszerzésekkel kapcsolatban az ÁSZ feltárta, hogy metrókocsi-beszerzések szerződésai hátrányos feltételeket tartalmaznak a BKV Zrt. számára és számos további kockázatot hordoztak.

A beruházási költség tekintetében bizonytalanságot idézett elő, hogy a kivitelezők által benyújtott követelések és a beruházó által elrendelt, illetve a kivitelezők által javasolt változtatások miatti költségtöbbleteket a rendelkezésre álló tartalékok fedezik-e. A követelések és változtatások okainak 76%-a a műszaki-gazdasági előkészítés késedelmére és a munkaterülethez való hozzáférést szabályozó szerződéses előírások érvényesülésének hiányosságaira volt visszavezethető – mutatott rá az ÁSZ.

A megállapítások alapján az Állami Számvevőszék többek között javasolta Budapest Főváros főpolgármesterének, hogy a BKV Zrt. vizsgálja felül a kivitelezői szerződéses feltételeket (kötberterhes határidők, hozzáférési idő és többletidő ráfordítások) és biztosítsa azok összehangolt rendezését. A BKV Zrt. igazgatóságának az ÁSZ javasolta, hogy intézkedjen a változtatási utasítások és követelések beárazását elősegítő feltételrendszer kialakításáról annak érdekében, hogy az idő- és költségkockázatok csökkenjenek. Továbbá biztosítsa a beruházási tevékenységek ütemezésének megalapozottságát és a kapcsolatok beruházói hatáskörben történő hatékony, kártérítéseket megelőző kezelését. A 2010. október 1. és a 4-es metró 2014. március 28. átadása közötti időszakban az ÁSZ javaslatait a Fővárosi Önkormányzat hasznosította, ugyanis az érintett felekkel történő tárgyalások révén a feltételrendszer változását érték el.

Budapest, 2017. február 14.