

Panyi Szabolcs:

Cím: Moszkva kavarása áll a budapesti metrókáosz mögött. Történetek a magyarországi orosz befolyásról, II. rész: gazdasági befolyás

Megjelenés helye, ideje: Index.hu, 2017.10.28.

http://index.hu/belfold/2017/10/28/vitezy_david_orszorszag_metrofelujitas/

Moszkva kavarása áll a budapesti metrókáosz mögött

Történetek a magyarországi orosz befolyásról, II. rész: gazdasági befolyás

Panyi Szabolcs

2017.10.28. 08:00

- **Vitézy Dávidot, a BKK vezérigazgatóját 2014 váltották le. Úgy tűnt, a Tarlós Istvánnal való személyes konfliktusa fajult idáig. Valójában orosz nyomásgyakorlás is kellett hozzá. A hetvenmilliárdos tét a hármas metró kocsijainak beszerzése volt.**
- **A BKK vezérigazgatója egy orosz delegációval tárgyalt, amiről álhírek kezdtek terjedni. Vitézyt oroszellenességgel vádolták meg, kormánykörökben kockázattá vált.**
- **Tarlós István hallott a pletykáról, miszerint Vitézy titokban beosont az orosz nagykövetségre, azért, hogy valamit megakadályozzon. Azt állítja, nem hitte el, és azt is, hogy nem ő kezdeményezte a BKK-vezér kirúgását. De hogy ki, azt nem árulta el.**
- **Az írás angol változata a VSquare.org V4-es oknyomozó újságírói portálon olvasható.**
- **Sorozatunk első részében az orosz titkosszolgálati nyomulást mutattuk be Kovács Béla történetén keresztül.**

Tarlós István már nem tudta leplezni csalódottságát. "Ez valami Murphy-törvény lehet, vagy ördögi erők játéka", fakadt ki a főpolgármester újságírók előtt még március végén egyik heti sajtótájékoztatóján. Kínjában nevetett: "Ebben a hármas metró ügyben most már egész biztos vagyok, hívó ember létemre, hogy ebben a sátán keze van."

Tarlós a nemrég érkezett és folyamatosan meghibásodó orosz metrókocsikra utalt, melyek a forgalomba állásuk utáni első teljes napjuktól kezdve folyamatosan lerobbantak. A főpolgármesternek igaza volt, amikor titkos machinációkat sejtett Budapest metrókálvária mögött. Addigra jó eséllyel már tisztában volt vele, hogy az oroszok négy évvel azelőtt átverték.

Egy sikeres lejáratókampány

2013-ban Budapest régivágású, konzervatív főpolgármestere egyre ellenségesebbé vált Vitézy Dáviddal, a BKK (Budapesti Közlekedési Központ) vezérigazgatójával szemben. Vitézy a progresszív nézeteivel tökéletes ellentéte volt Tarlósnak. A közönség élvezte a harcukat, egészen addig, amíg az a budapesti értelmiségi körökben népszerű Vitézy leváltásához nem vezetett. Mindenki, köztük maga a főpolgármester és a BKK-vezér is azt gondolta, kettejük összezsapása kizárólag politikai ambíciókról, ellentétes világnézetekről, valamint őszinte és kölcsönös utálatról szól.

Amiről senki nem tudott, hogy a történetükben titokban egy harmadik fél is jelen volt.

Tarlós és Vitézy 2010 óta dolgoztak együtt, amikor a Fidesz a parlamenti választások után az önkormányzatot is megnyerte. Amikor Tarlós Budapest főpolgármestere lett, Vitézy, a busz- és villamosrajongóként felnövő, akkor 28 éves közlekedési szakértő kézenfekvő választás volt a főváros tömegközlekedését koordináló vállalat élére. Vitézynek nem csupán volt víziója Budapest tömegközlekedésének modernizálására, de rendkívül erős családi szálak fűzték a fideszes elithez. Vitézy édesanyja a Fidesz brüsszeli EP-képviselője, de ami ennél is fontosabb, féltestvére egyben Orbán Viktor unokatestvére.

Azonban a fiatal vezérigazgató politikai támogatottsága hirtelen elkezdett elpárologni. Egy olyan 2013-as orosz lejáratókampányra bukkantunk, melynek Vitézy eltávolítása volt a célja, a BKK-vezér ugyanis a hármas metró felújítására kiírt tender orosz megnyerésének útjában állt. A főpolgármester és a BKK-vezér egyaránt a manipuláció áldozata lett. Vitézyt a miniszterelnök egyre Kreml-barátabb belsőbb köreiből oroszellenességgel vádolták, és azzal, hogy veszélyezteti a Moszkvával kötött üzleti megállapodásokat. Végül kirúgták. Így vált szabaddá az út az oroszok előtt 69 milliárd forintnyi magyar közpénz elnyeréséhez. Tarlós elismerte, nem az ő saját kezdeményezésére szabadultak meg a BKK vezetőjétől.

Orosz lobbisták a főpolgármester körül

A Budapestet 2010 óta irányító öntörvényű jobboldali főpolgármester, Tarlós István számos politikai konfliktust vállalt Orbán Viktor nagyhatalmú minisztereivel és oligarcháival. Utóbbiak folyamatosan próbálkoztak megcsapolni Budapest költségvetését és európai uniós fejlesztési pénzeit különféle korrupciós ügyleteken és csatornákon keresztül. Tarlós, akinek a tisztességét ritkán kérdőjelezi meg, megpróbált ezeknek ellenállni.

Például összetűzésbe került Simicska Lajossal, a hírhedt oligarchával, aki akkoriban a Fidesz gazdasági hátszínéért felelt. Tarlós képes volt őt Budapesten kívül tartani, legalábbis bizonyos mértékig. Ez pedig figyelemre méltó, hiszen Simicska – Orbán legjobb barátja a gimnáziumi idők óta – élet és halál ura volt a Fidesz-kormányzaton belül 2010 és 2014 között. Simicska akkora hatalommal rendelkezett, hogy az Orbán-kormány néhány tagját konkrétan ő választotta vagy rúgta ki.

A csatározások során azonban Tarlósnak befolyásos szövetségesekre volt szüksége ahhoz, hogy túlélje a kapzsi oligarchák és fideszes politikusok támadásait. Így kapott egyre nagyobb, de informális szerepet a közismerten oroszbarát Kocsis István, aki a BKV-nak, valamint az MVM-nek volt korábban a vezérigazgatója. De ugyancsak ő volt a vezérigazgatója a Paksi Atomerőműnek is. Kocsis a 2002-2010 közötti szocialista-liberális kormányok meghatározó gazdasági figurájaként több korrupciós botrányban is érintett volt, 2010 után kerülni kezdte a nyilvánosságot.

Tarlós szintén támaszkodott régi szövetségesére, Pető György volt szocialista politikusra és állampárti titkosszolgárára, aki a nyolcvanas években a magyar kémelhárítás amerikai osztályán dolgozott. Később Tombor András, Orbán Viktor egykori nemzetbiztonsági tanácsadója is feltűnt a színen, pontosabban inkább a színpalák mögött. Informálisan

felajánlotta Budapest vezetésének, hogy segít elsimítani az ellentéteket Tarlós néhány veszélyes – Orbán kormányában ülő – ellenfelével.

Mind Kocsisra, mind Tomborra különféle orosz üzletemberekkel kapcsolatban álló lobbistaként tekintenek. Petőről pedig köztudott, hogy a karrierjét a Belügyminisztérium III/2-es főosztályán kezdte, ami gyakorlatilag a KGB helyi lányvállalata volt és olykor Moszkvából kapott utasításokat. Az ügyet ismerő forrásaink szerint az orosz befolyás Budapesten akkor vált láthatóvá, amikor különböző szereplők arról próbálták a főváros vezetőit győzködni, hogy a hármas metró felújításának igencsak jövedelmező projektjét egy orosz vállalatnak, a metrókocsikat gyártó Metrovagonmasnak adják oda.

Rettegtek a magyar politikusok

Budapest harmadik metróvonalának építése 1970-ben kezdődött, maga a vonal 1976 óta üzemel. Noha több mint félmillió ember használja nap mint nap, az elmúlt három évtizedben nem végeztek rajta felújítást. A főváros vezetése azután szembesült a felújítás és az új metrókocsik vásárlásának elkerülhetetlenségével, hogy 2011-12-ben tömegfelháborodást váltott ki egy ijesztő jelenetekkel, tüzesetekkel, füstölésekkel súlyosbított meghibásodássorozat. A hármas metróvonalon az 1970-es évek óta futó szovjet szerelvények típusa, valamint az alagúttechnika és a szellőzés is szinte azonos volt az Azerbajdzsán fővárosában, Bakuban használttal, ahol súlyos tragédia történt 1995-ben: egy elektronomos tűz következtében 289-en meghaltak és 270-en megsebesültek.

Orosz lobbisták azonnal lehetőséget szimatoltak.

Évekkel ezelőtt, még bőven a szóban forgó metrótender győztesének kihirdetését megelőzően háttérbeszélgetést folytattunk az egyik olyan szereplővel, aki informálisan a Metrovagonmas győzelméért lobbizott. Visszautasította, hogy orosz lobbistának nevezzük, azzal érvelt, hogy ő csupán megpróbál közvetíteni a felek között annak érdekében, hogy el lehessen kerülni egy súlyos metróbalesetet.

“Senki sem szeretne felelősséget vállalni az utasok haláláért, ugye?”

– mondta a lobbista, azt állítva, hogy a magyar politikusok rettegnék, és költséghatékony megoldás helyett a leggyorsabbat választanák. Mivel a metrókocsikat és az alagutat egyaránt az oroszok építették, ők a legalkalmasabbak a felújításukra is, magyarázta a lobbista. Érvelésének lényege az volt, hogy a tragédiát el kell kerülni, minden áron. Csakhogy ez az érvelés természetesen félrevezető. Például a cseh Škoda Transportation, és nem a Metrovagonmas volt az a vállalat, amelyik 2011-ben sikeresen felújította Prága régi szovjet metrókocsijait. Semmiféle tragédia nem történt.

Tarlós azonban ugyanezt a magyarázatot adta elő a kérdéseinkre küldött levelében: "Azt a véleményemet ma is fenntartom, hogy logikusnak tűnik, miszerint valaminek a felújításához az ért a legjobban, aki gyártotta – érvelt a főpolgármester. – De őszintén mondom, hogy nem protezsáltam az oroszokat a közbeszerzési eljárás során, és egyáltalán nem avatkoztam a Fővárosnál az egész közbeszerzési folyamatba. Számomra egyetlen dolog volt fontos: kezdődjön meg a felújítás", folytatta. A főpolgármester Kocsis és Tombor szerepét jelentéktelennek állította be. "Olyat egyébként – legalábbis tőlem – nem kért senki, hogy a Metrovagonmas nyerjen. Így Kocsis István és Tombor úr sem.

Kocsisnak egyszer feltettem a kérdést telefonon, igaz-e a kósza hír, hogy orosz lobbitevékenységet folytat.

“Azt ugyan elismerte, hogy vannak különböző orosz kapcsolatai, de ezt a lobbitevékenységet határozottan, és zavar nélkül cáfolta. Kocsis Istvánt nagyon ritkán megkérdezem (...) egy-egy kérdésben abból az időből, amikor ő már BKV vezér volt, de én még nem voltam főpolgármester. Tombor úr véleményét egyáltalán nem kérem ki semmiben” – állította a főpolgármester.

Az orosz hadseregtől Budapestig

A Metrovagonmas útjában két komoly akadály állt.

Az elsőt Vitézy Dávid, a BKK vezérigazgatója jelentette, akinek lojalitása a kormánypárthoz sosem kérdőjeleződött meg, és a pozíciója szilárdnak tűnt. Vitézy semmiféle külpolitikai érdeklődést nem mutatott, és nem volt semmilyen kifogása Oroszország mint politikai szereplő ellen. "Lehet, hogy Vitézy nem szimpatizált az oroszokkal, de nekem ezt emlékezetem szerint nem fejtette ki, nem reklámozta", mondta Tarlós.

Vitézy azonban közlekedési szakértőként ellenezte azt az elképzelést, hogy a régi, idejétmúlt szovjet metrókocsikat mindössze csak felújítsák. A BKK vezetője egy tisztességes versenyeztetési eljárást preferált volna, ahol Budapest teljesen új kocsikat vásárol, nem pedig a meglévőeket újítja fel. Eltérő háttérük ellenére Vitézy és Tarlós ebben egyetértettek, mindketten teljesen új metrókocsikat részesítettek volna előnyben, a legolcsóbb árért és az EU pénzügyi segítségével. Ez volt az oroszok másik problémája: a Metrovagonmas tudta, hogy új kocsik vásárlása esetén a gyengébb technológiája miatt nem rúghat labdába.

Ezért az oroszoknak két dolgot kellett elérniük annak érdekében, hogy megnyerjék a közbeszerzést. Először azt, hogy Vitézy kerüljön ki a képből. Másodszor pedig, hogy Budapest biztosan felújított kocsikat akarjon venni, és ne újakat.

Szerencsájukra az oroszok egy rendkívül tapasztalt képviselőt helyeztek Budapestre. A Metrovagonmas magyarországi képviseletét több mint egy évtizede egy Juhász Béla nevű férfi tölti be. Magyar neve ellenére Juhász szovjet állampolgárként született Kárpátalján, és már igen régóta az orosz államhoz kötődő érdekek előmozdításával foglalkozik. Mindezt egy olyan informátortól tudtuk meg, aki korábban egy magyar nemzetbiztonsági szervnél dolgozott.

A '80-as évek végén, röviddel a rendszerváltozás és a szovjet uralom összeomlása előtt Juhász áttelepült Magyarországra, ahol a kárpátaljaiak nagy többségével ellentétben ő gyorsan megtalálta számítását, fejtette ki a forrásunk. Juhász egy export-import és tanácsadó vállalatot alapított 1990-ben, és azon keresztül dolgozik mások mellett orosz ügyfeleknek. Egyik fontos ügyfele a mityicski központtal működő Metrovagonmas, egy metrókocsikat és sínbuszokat gyártó vállalat.

De a Metrovagonmas az orosz hadsereg számára páncélozott járműveket is készített, például a BUK, a Tunguszka és Tor önjáró légvédelmi harcjárművek alvázat. Amellett, hogy a Metrovagonmas jó ideig egy hadiipari vállalat is volt, a CJSC Transmashholdingnak a

leányvállalata – utóbbi Oroszország legnagyobb, mozdonyokat és vasúti berendezéseket gyártó vállalatoként nemzetstratégiai fontossággal bír Moszkva számára.

Oroszországban az ilyen cégek szorosan együttműködnek a nemzetbiztonsági szolgálatokkal.

Forrásunk nem bocsátkozott részletekbe Juhász szovjet múltjával kapcsolatban. Nem tudjuk, hogy a háttére miért keltette fel magyar nemzetbiztonsági szervek figyelmét, de annyit biztosan tudunk, felkeltette. Idén tavasszal Katrein Ferenc egykori magas beosztású kémelhárító tiszt az Indexnek adott interjújában arra utalt, hogy a magyar kémelhárítók általában nem csak diplomaták között, hanem orosz állami vagy állami hátszelű cégek körül is kutatnak orosz ügynökök után. "A hagyományos külügyi immunitást biztosító beosztások mellett érdemes a különböző állami tulajdonú vagy háttérű cégek, légitársaságok, utazási irodák, kulturális központok, oktatási intézmények, valamint az állami média szereplőit is kémelhárítási szempontok alapján feltérképezni", részletezte akkor Katrein.

A magyar nemzetbiztonsági szolgálatok már régóta tisztában voltak a Metrovagonmas és az orosz hírszerzés kapcsolatával. Sőt, ezt a kapcsolatot a múltban megpróbálták kiaknázni. Ahogy arról az Átlátszó.hu tavalyi cikkében írt, az 1990-es évek elején az akkori exkommunista, szocialista magyar kormány az volt a terve, hogy orosz lehallgatóberendezéseket vásárol a Metrovagonmastól. Hogy az ügyletet titokban tartsák, létrehozta egy Nádor '95 nevű fedőcéget, ennek kellett volna a Metrovagonmastól metrókocsikat vennie, ami pénzügyi és adminisztratív fedősztoriként szolgált volna a lehallgatóberendezés beszerzéséhez. Ebből az üzletből azonban végül nem lett semmi. (A Nádor 95'-sztorit eredetileg az ÉS írta meg.)

Tíz évvel ezelőtt, 2006-ban akkor bukkant fel Juhász neve először a hírekben, amikor jogi úton megtámadta az Alstom francia vállalat győzelmét, mely a budapesti négyes metró szerelvényeire kiírt tenderen a Metrovagonmas előtt végzett. Próbálkozása azonban kudarcot vallott. Az Alstom ugyanis az Európai Csalás Elleni Hivatal, az OLAF idén nyilvánosságra hozott jelentése szerint magyar döntéshozókat fizethetett le. Az OLAF-jelentés Medgyessy Pétert volt miniszterelnököt, a szocialista-liberális vezetésű budapesti önkormányzatot és az Alstom Transport S.A.-t sorolja fel érintett szereplőkként. Mind a közismerten frankofón Medgyessy, mind Budapest előző főpolgármestere tagadta ezeket a vádakat.

A jelentés ugyanakkor megerősíti, amit sokan már eleve gondolnak, miszerint Magyarországon egy Budapest tömegközlekedésével kapcsolatos közbeszerzés megnyeréséhez az a normál ügymenet, hogy ehhez előbb biztosítani kell a hatalmon lévők jóindulatát és aktív támogatását. Így amikor Orbán Viktor 2011-ben meghirdette új, Oroszország- és Kína-barát külpolitikáját, a Keleti nyitást, az orosz vállalatok okkal érezhették úgy, eljött az ő idejük.

Álhírek egy találkozóról

2013 májusában az Oroszországi Föderáció Kereskedelmi Képviseletének (Rustrade) magyarországi helyettes vezetője, Viktor Szorokin hivatalos találkozót kért a BKK vezetésétől. Úgy tűnt, Szorokint felbátorította Orbán keleti nyitás stratégiája, és célzott rá,

hogy orosz cégek érdekében kíván lobbizni. A következő történetet olyan név nélkül nyilatkozó források erősítették meg, akik ismerettel bírnak Vitézy és emberei találkozájáról az orosz delegációval. Ezen kívül egy belső írásos beszámoló is létezik erről a találkozóról, de fontos megjegyezni, hogy ez hetekkel az esemény után készült. Tudomásunk szerint a beszámolót a főpolgármester irodája kapta meg.

A találkozóra a BKK hetedik kerületi központjában került sor 2013. május 24-én. Szorokin két kísérelével érkezett, köztük egy tolmáccsal. Vitézynek szintén több munkatársa volt jelen a szobában. A beszélgetés központi témája Budapest új trolibuszokkal való ellátása volt, de kisebb hangsúllyal a hármas metró kocsibeszerzésére kiírandó közbeszerzés is téma volt.

Forrásaink emlékei szerint Vitézy csupán általánosságban ismertette ezeknek a menetét, és semmilyen olyan érzékeny információt nem árult el, ami versenylőnyt jelenthetett volna a Metrovagonmasnak. Egyértelművé tette, hogy a fővárosi önkormányzat nyílt versenyt és közbeszerzést akar, ugyanis ez az egyetlen útja annak, hogy az EU részben vagy egészben finanszírozza a szóban forgó projekteket. Vitézy azt is megjegyezte, hogy a főváros új metrókocsik vásárlását részesíti előnyben a meglévők felújításával szemben.

Forrásaink szerint a találkozó légköre nyugodt és barátságos volt, csak hogy az orosz delegációnak feltűnhetett, hogy a BKK-vezér és csapata elfelejtett hivatalos feljegyzést készíteni a beszélgetésről, vagy rögzíteni azt. Ami később óriási hibának bizonyult.

Hetekkel később a BKK vezetése meglepődve értesült róla, hogy állítólag konfrontációba keveredtek az Oroszországi Föderáció képviselőivel. Politikai szintről vonták őket kérdőre Vitézy egy rejtélyes tárgyalása miatt, amit az orosz nagykövettel folytatott a budapesti orosz nagykövetségen, és amely találkozót szándékosan titokban tartottak mind a főpolgármester, mind mindenki más előtt. Vitézyt gyakorlatilag azzal vádolták meg, hogy a főpolgármester háta mögött partizánakcióba kezdett és belekötött az oroszokba, így próbálva megakadályozni, hogy a főváros üzletet kössön a Metrovagonmassal. A BKK-t olyanokkal gyanúsították meg, mint hogy nem hajlandóak együttműködni az orosz diplomatákkal, akadályozzák a felújítási projekt egészét, valamint ellenségesek vagy tiszteletlenek Alekszandr Tolkacs orosz nagykövettel.

Több forrásunk is azt állította, a pletykákból semmi nem volt igaz, Vitézy rejtélyes látogatása az orosz nagykövetségre soha nem történt meg. A BKK-vezér nem folytatott megbeszélést a nagykövetségen és az orosz nagykövetnek egyáltalán semmi köze nem volt a Vitézyvel való találkozóhoz, a főpolgármester irodája által később megkapott beszámoló szerint sem.

Mindez nem számított. A Vitézy és Tolkacs összetűzéséről szóló hír tovább terjedt, miközben a BKK-nál kezdetben nem álltak rendelkezésre feljegyzések vagy felvételek, hogy alátámasszák a cáfolatukat. Tarlós szintén elismerte, emlékszik rá, hogy pletykáltak Vitézy állítólagos vitás találkozájáról az oroszokkal. "Folyosói zuhanyhíradó szinten dereng valamiféle pletyka 'Vitézy kontra orosz követség' vonatkozásában, de elég szurreálisnak tűnt az egész, mármint hogy Vitézy beosont volna az orosz követségre, így nem is foglalkoztam vele. Úgy rémlik, bár esküdni nem mernék rá, hogy talán megemlítettem a dolgot Dávidnak, aki cáfolta a történetet", mondta Tarlós.

Nyilvánvalóvá vált az is, hogy valaki feljelentette Vitézyt magyar kormányköröknél, mint aki kockázatot jelent az oroszokkal kötött, kölcsönös előnyökkel járó megállapodásokra. Miközben megpróbáltuk kideríteni az oroszok Vitézyvel szembeni kifogásainak részleteit,

megkerestünk egy egykori magas rangú külügyminisztériumi vezetőt. Ha az oroszok a magyar kormányt diplomáciai szinten értesítették, ennek a magas rangú forrásunknak tudnia kellett volna róla. Nem túl meglepő módon ez a forrásunk azt állította, semmit nem hallott a történetről. "Addigra már a külügyminisztérium apparátusát teljesen kihagyták az Oroszországgal kapcsolatos üzletek menedzseléséből, melyekből a Fidesz erős embereinek csupán szűk köre húzott hasznot", mesélte egy másik, az orosz lobbizást ismerő forrásunk.

"A Vitézy-affér elért a legmagasabb politikai szintig, érve ezalatt Orbán Viktort és belső körét, akik Vitézyre teherként, kockázatként kezdtek tekinteni"
– tette hozzá forrásunk.

Sem a budapesti orosz nagykövetség, sem a Rustrade nem válaszolt a Vitézyvel való (állítólagos) találkozókra vonatkozó kérdéseinkre. Elküldtük hivatalos megkeresésünket a Metrovagonmasznak és a Külgazdasági és Külügyminisztériumnak (KKM) is, de idáig tőlük sem kaptunk választ.

Szerencsére azonban meghallgathattuk a történetet orosz nézőpontból is egy olyan üzleti forrásunktól, aki orosz állami tulajdonú vállalatokkal áll kapcsolatban. "Vitézy volt a nagykövetnél. Hiteles sztori. Aztán ez a hír körbement az orosz kormányon és utána a magyaron. Ennyi. Nem tudom, Vitézyt mi motiválta [amikor belekötött a nagykövetbe]. Gondolom ugyanaz, ami a buszoknál. Szerintem privatizálni akarták a metrót is, mint a buszt", állította ez a forrásunk.

Klasszikus provokáció

Amikor megkerestük Vitézy Dávidot, aki jelenleg a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum főigazgatója, Vitézy azt kérte, küldjük el emailben a kérdéseinket. Ezek megválaszolása helyett azonban egy rövid közleménnyel reagált. "Jelenleg arra koncentrálok, hogy az új Közlekedési Múzeum a lehető legmagasabb színvonalon valósuljon meg, nem szeretnék évekkel ezelőtti történetekkel foglalkozni", írta.

A BKK volt vezérigazgatója ugyanakkor egyik értesülésünket sem cáfolta.

Politikai lojalitása és Orbán hozzátartozóihoz fűződő családi kapcsolatai ellenére Vitézy befolyása 2013 és 2014 során folyamatosan csökkent. Elvesztette a kormány politikai támogatását, miután oroszellenesnek minősítették, a lejáratókampány pedig visszafordíthatatlanul roncsolta a közte és Tarlós közti bizalmi viszonyt. "Ma sem hiszem, hogy valami preventív szándékkal cégvezető léteire egyszerűen besétált volna az orosz követségre, hacsak nem ismert ott valakit. Ez nem tűnik életszerűnek – jöhet soha nem jártam utána a követségénél", fogalmazott Tarlós, némileg kétségek közt hagyva minket, hogy valójában mit is hisz.

Az oroszok és lobbistáik "oszd meg és uralkodj" taktikája végül működött. Ez részben a zökkenőmentes együttműködésnek volt köszönhető az orosz diplomácia, az orosz vállalat és magyar megbízottjaik között, amiben ugyanakkor az orosz állam egyéb szervei is részt vehettek. Több nemzetbiztonsági szakértő forrásunk is felvetette, hogy a "provokáció" – válsághelyzet előidézése, egy nem valóságos konfliktus okozása –, valamint az ehhez hasonló álhírek terjesztése az egykori KGB és a jelenkori orosz titkosszolgálatok klasszikus védjegyei.

Vitézy Dávidot végül 2014 végén kirúgták.

Budapest főpolgármestere, miközben elmesélte nekünk a saját verzióját a történetről, néhány dolgot nem fejtett ki. Tarlós a visszaemlékezése szerint Vitézyt 2010-ben az egyik főpolgármester-helyettese kérésére jelölte a BKK vezérigazgatójának. "Egy idő után egyre jobban kiderült, hogy Vitézy és az én beállítottságom több szempontból sem harmonizál egymással", folytatta a főpolgármester. Azt mondta, a kapcsolatuk megromlott, és egy idő után Vitézyt valóban szándékosan háttérbe szorította. "Nem kedveltem őt, és nem nagyon akartam már, hogy ő vezesse a BKK-t", tette hozzá levelében.

A főpolgármester ugyanakkor meglepő módon arra utalt, hogy bár támogatta a döntést, de nem ő volt az, aki Vitézy kirúgását kezdeményezte. Tarlós a lépés háttéréről és arról, hogy maga a döntést honnan eredt, nem akart beszélni: "Az a helyzet, hogy szigorúan véve nem én kezdeményeztem. A kezdeményezés körülményeiről nem kívánok részletesen beszélni, annál is kevésbé, mert nem sokkal később valószínűleg én is kezdeményeztem volna." Hangsúlyozta, hogy az elbocsátásnak viszont nem volt köze az oroszokhoz. "Legalábbis az én tudomásom szerint", tette hozzá. A főpolgármester egészen pontosan azt állította, hogy Vitézy eltávolításával kapcsolatban "konkrétan az oroszokat sem maguk az oroszok, sem pedig a magyar kormány illetve annak valamelyik tagja nem hozta szóba nekem".

A meccset is megbundázhatták

Miután az első céljukat megvalósították Vitézy pálya szélére szorításával, a főváros vezetése körüli orosz lobbisták nekiláttak második céljuknak. A lobbisták azt próbálták elérni, hogy a metrófelújítást úgynevezett rendkívüli eljárásban, közbeszerzés és verseny nélkül lehessen lefolytatni. Ha ez sikerül, a Metrovagonmas konkurencia nélkül lehetett volna befutó.

A rendkívüli eljárásról szóló hivatalos kérelmet – amiből korábban a Népszabadság is idézett – sikerült teljes egészében megszereznünk. A levelet 2013. augusztus 23-án, Vitézy és Szorokin találkozája után három hónappal küldték el. A kérelmet Tarlós írta alá, a címzettje pedig Németh Lászlóné, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium vezetője volt, mely minisztérium a fejlesztési pénzekekről döntött.

"Az előregedett szerelvények működtetésével kapcsolatos kockázat álláspontunk szerint vállalhatatlan", áll a kérelem indoklásában, mely utasbiztonsági okokat és mindenféle egyéb természetű kockázatokat említ. A levél nemzetbiztonsági érdekekre hivatkozva kéri a közbeszerzés mellőzését a gyors felújítás érdekében. Ellentmondva korábbi álláspontjának, Tarlós most már kifejezetten az új kocsik beszerzése ellen érvel és felújított szerelvényeket akar. Sőt kijelenti, hogy a projekthez már európai uniós támogatást sem igényelnének. Tarlós nem nevezi meg konkrétan, kit akarnak felkérni a munkára, de a levélben azt írja, a kémelhárítással is foglalkozó Alkotmányvédelmi Hivatal által vezetett, nem nyilvános listán lévő cégeket keresnék majd meg.

Akkoriban azonban az NFM és Németh Lászlóné a Tarlóssal szemben ellenséges oligarcha, Simicska Lajos totális uralma alatt állt, így a kérést elutasították. (Tarlós nekünk azt állította, semmiféle nyomást nem érzékelt Simicska részéről.) De Simicska nemsokára szakított

Orbán a 2014-es parlamenti választás után, a befolyása hamar megszűnt, és később még Németh Lászlónét is kirúgták. Miután az összes akadály eltűnt az útból, az Orbán-kormány egy kormányrendelet elfogadásával olyan pénzügyi döntést hozott, ami a metrókocsik felújításán kívül az összes egyéb opciót kizárta.

Kérdésünkre Tarlós azt állította, hogy korábbi álláspontja ellenére elfogadta a kormánynak ezt a döntését, ami nem hagyott számára más lehetőséget, mint a metrókocsik felújításának levezénylése. A főpolgármester azt egyáltalán nem említette meg, hogy 2013 augusztusában – legalábbis a fenti levél erejéig – meggondolta magát, ahogy ezt a rendkívüli eljárás iránti kérelme mutatja.

Juhász Béla és a Metrovagonmas végül győzedelmeskedtek. Bár a közbeszerzést ki kellett írni, annak feltételeit és követelményeit is az oroszokra szabták. Hét cég indult a tenderen, amiből ötven jutottak be a második fordulóra: a francia Alstom, a spanyol CAF, a cseh Škoda Transportation, az észti Skinest Rail, és a Metrovagonmas. Még az eredményhirdetés előtt találkoztunk a versenyben résztvevő egyik európai metrógyártó cég jogi képviselőjével, aki elmondta: pontosan látják, hogy a meccs meg lett bundázva, de már csak az igazságérzetük miatt is úgy gondolták, indulniuk kell.

Az Alstom, a CAF és a Škoda, látva az esélyeiket, hamarosan visszaléptek. A versenyben maradtak közül az észtek adták a jobb, korszerűbb és olcsóbb ajánlatot (60 milliárd forint, 196 millió euró), komoly fejtörést okozva Budapestnek és a magyar kormánynak. Végül lényegtelen technikai okokra hivatkozva a Skinest Railt kizárták a tenderből. Így a Metrovagonmas nyert egy drágább, 69 milliárdos (225 millió euró) és kevésbé vonzó ajánlattal. Metrókocsijaikat még csak légkondicionálással sem szerelték fel.

A Moszkvicsnak gúnyolt első felújított orosz kocsik 2017 elején érkeztek meg Budapestre. Kiderült, az oroszok mindenkit megteveszthettek. Felmerült a gyanú, hogy a régi kocsik felújítása helyett teljesen új építésű szerelvényeket adtak el, csak éppen egy korszerűtlenebb szériából, amitől nem tudtak megszabadulni. Ha ezekkel a modellekkel kellett volna versenyezniük egy teljesen új kocsik beszerzésére kiírt közbeszerzésen, a technológiájuknak nem lett volna esélye az észtek, spanyolok, csehek ellen. Budapest főpolgármestere a botrányra akkoriban úgy reagált, nem kéne azon keseregni, hogy "jobb és szebb járműveket kaptunk, mint előzetesen erre számítani lehetett".

Az új Moszkvicsok szinte azonnal lerobbantak. Menet közben nyíltak ki az ajtók, miközben zárva maradtak akkor, amikor valóban ki kellett volna nyílniuk, így ejtve foglyul több száz mérges utast. Néha a vészfékek léptek működésbe maguktól. Hetekkel később az NFM Közlekedési Hatóság egyenesen úgy döntött, hogy ideiglenesen az összes felújított orosz metrókocsit ki kell vonni a forgalomból.

A cikk egy, a visegrádi régió oknyomozó újságíróinak együttműködését elősegítő projekt (VSsquare.org) keretében íródott, és egy többrészes sorozat második darabja, a magyar változatot a jóváhagyásukkal közöljük. A projektet a Fundacja Reporterów lengyel oknyomozó központ koordinálja, támogatója a National Endowment for Democracy amerikai non-profit szervezet.