

## **Egymilliárd forint is lehet a korrupcióval érintett összeg a pécsi holland buszos Volvo-gate ügyben – I. Rész**

**Szalai Szabolcs – Babos Attila**

**Legalább négy országon átívelő, izgalmas, elképesztő korrupciós ügy sejlik fel a pécsi városi buszpark 2015-ös megújítása mögött. Az akkor Hollandiából hazánkba szállított, majd Pécssett forgalomba állított 115 használt Volvo-busz beszerzése miatt egy holland város, Breda ügyészsége kezdett nyomozni a Szabad Pécs értesülése szerint. Lapunk úgy tudja, az ügyben baranyai közszereplők is érintettek lehetnek. A hollandok jogsegélykérelme miatt a Polt Péter vezette magyar ügyészség is elrendelte, vagy kénytelen volt elrendelni a nyomozást. A magyar hatóságok 2016 novembere óta nyomoznak, egyelőre még nincs gyanúsítottja az ügynek.**

Nem kizárt, hogy a nagy pécsi Volvo-buszbeszerzés a baranyai megyeszékhely utóbbi húsz évének egyik legsúlyosabb korrupciós ügye lehet. Ahhoz azonban, hogy pontosabban meg lehessen érteni a történeteket, szükségesnek láttuk, hogy az előzményekről is írjunk.

A történetek már a tekintetben is rendkívülinek mondhatók, hogy egy idegen ország, Hollandia egyik ügyészsége – no és a németalföldiek jól működő bankbiztonsági rendszere – kellett ahhoz, hogy egyáltalán ügyről beszélhessünk.

A Szabad Pécs a hollandiai buszbeszerzéssel kapcsolatosan az elmúlt két hónapban számos beszélgetést folytatott az ügyet ismerő emberekkel. Kétrészes cikksorozatunk első részében elsősorban a beszerzés előkészítésével, a buszpark szükségszerű megújításához vezető előzményekkel foglalkozunk. Elmondjuk, a beszerzéssel kapcsolatosan mekkora lehet a korrupciós összeg, valamint hol tart jelenleg a nyomozás. Következő cikkünkben pedig azt írjuk majd le, hogyan és miért lett büntetőügy a pécsi buszpark megújítását célzó közbeszerzésből.

### **AZ ELŐZMÉNYEK**

#### **Lépéskenyszer**

Pécs egyik önkormányzati szolgáltató cége, a közösségi közlekedés szervezésével és biztosításával megbízott Tüke Busz Zrt. 2014. év végére lépéskenyszerbe került. Az a buszpark ugyanis, amellyel ebben az időben a társaság kiszolgált a pécsi helyi járatú közösségi közlekedést, nem a Tüke Busz tulajdona volt. Az ekkoriban is a városban futó, Ikarusokból és Mercedesekből álló buszflotta eredetileg a pécsi önkormányzat által helyi közösségi közlekedés bonyolításával megbízott önkormányzati cég, a Pécsi Közlekedési (PK) Zrt. járműparkja volt.

## **Egymás után következtek a gyanús ügyek**

Csakhogy egy másik korrupció-gyanús ügy – a pécsi buszok kiszervezése, majd visszabérlése – miatt a PK Zrt. felszámolás alá került, több száz millió forintos adóhiány, és az emiatt kivetett adóbírság miatt. 2011. év elején ugyanis 440 milliós adóhiányt állapított meg a NAV Baranya Megyei Adóigazgatósága a buszkiszervezési ügylet miatt. Minderre még jelentős adóbírságot pakoltak, s késedelmi pótlék is szerepelt az adóhatósági határozatban, a PK-nak így összesen 775 millió forintot kellett volna a NAV felé kifizetnie.

Az hab a tortán, hogy a buszok kiszervezését levezénylő, 2008-ban Pécsre érkező külső szakmai befektetőre amiatt volt nagy szüksége a városnak, mert a PK Zrt. pazarló módon működött: nem egy, nem két jólfizető álláshelyet az önkormányzat akkori vezetésének sleppjéből kaptak meg páran (van, ami nem változik), ráadásul nem si feltétlenül hozott igazi hasznot a munkájuk.

És azért is volt szükség a külső segítségre 2008-ra, mert volt egy harmadik – időben a legkorábbi – pécsi buszos korrupció-gyanús ügy is. Ez volt a vadonatúj Mercedes-buszok beszerzése a 2000-es évek elején. A Mercedes-flotta beszerzéséhezkapcsolódó szerződés a PK Zrt.-re rettentő magas kötelező költségeket, így pl. a buszok kötelező gyári szervizelését.

Ezen az sem segített, hogy akkoriban még legalább volt némi normatív állami támogatás a vidéki buszközlekedés finanszírozására, de arányait tekintve már akkor sem volt igazságos az állami dotáció, semmilyen összevetésben sem (megtett út, járatok száma, utasok száma stb.) a budapesti közösségi közlekedés állami finanszírozásához viszonyítva.

A Mercedes-beszerzéssel Pécs és a PK akkori vezetése előnytelen feltételeket vállalt, 2008-ra oda jutottak, hogy szinte messiásként vártak egy befektetőt. A PK Zrt. gyakorlatilag a tönk szélén állt, a buszok kerekeit/gumiabroncsait például eladták egy cégnek, amelytől visszabérelték.

## **Az utolsó pillanatban jött a “megmentő”**

Ezért is örültek meg annak, hogy 2008 nyarán-őszén külső szakmai befektető jelentkezett be Pécsre, a Hungarian Bus Zrt., illetve annak cége, a Mecsekbusz Kft. Végül 2008 végén vették át az irányítást a PK Zrt.-ben. Az ország legjobb közösségi közlekedésének megszervezését ígérték, s hogy Pécsből közösségi közlekedési mintavárost faragnak. Nem ez következett be azonban, hanem a teljes akkori pécsi buszpark eladása. Majd ugyanazon buszoknak az azonnali visszabérlése 2009. január elsejével. A bérleti összeg első éves (előre fizetendő) összege megfelelt a Mecsekbusz által a buszokért (papíron) kifizetett teljes vételárnak. A szerződés szerint a következő években is ezt az elképesztő összeget fizette volna a PK Zrt. a

szakmai befektető PK Busrent nevű cégének igaz, a Busrentben a PK Zrt.-nek is adtak kisebbségi tulajdoni részesedést).

### **Más lett volna a leányzó fekvése**

Nyilván más lett volna a helyzet, ha akkor, viszonylag rövid időn belül le tudják cserélni a teljes buszparkot vadonatúj, modern járműflottára, merthogy állítólag erre a konstrukcióra találták ki a hatalmas, évi kétmilliárdos bérleti díjat. Erre azonban különböző okokból végül nem került sor. Azt sem állítjuk, hogy ebben a pécsi önkormányzatnak nem volt akár meghatározó felelőssége.

### **Fontos az összefüggés**

A holland buszbeszerzéssel összefüggésben ez a korábbi ügy azért kifejezetten érdekes és fontos, mert a buszok kiszervezése, majd visszabérlése, illetve az ügy napvilágra kerülése következtében romlott meg a viszony a városvezetés, valamint a PK Zrt. szakmai külső befektetője, illetve a PK Zrt. vezérigazgatója között. Utóbbi, a néhai Keczer Lászlót a PK Zrt.-be a kezdetben magát 49,5 százalékos tulajdoni aránnyal bevásárló Mecsekbusz Kft. nevezhette ki a pécsi cég élére. A PK Zrt. részvényeinek értékesítése után a menedzsmentjog, illetve a vezérigazgató jelölésének joga a Mecsekbuszt illette ugyanis.

### **Új önkormányzati cég lett a Tüke Busz**

A viszony tehát elmérgesedett, pontosabban hideggé vált. Ezt követően, 2010 novemberében jutottak arra Páva Zsolték, hogy lépnek, s egy teljesen új, 100 százalékos pécsi önkormányzati tulajdonban álló buszos céget alapítanak. (A pécsi buszkiszervezési botrányt a sajtó 2010 tavaszán robbantotta ki.)

A pécsi közgyűlés 2010 novemberében megalapította a jelenleg is szolgáltató, ma már a pécsi önkormányzattal közszolgáltatási szerződésben álló Tüke Busz Zrt.-t. (Azóta már nem 100 százalékos a pécsi önkormányzati tulajdonosi arány a cégben, mert szükség volt időközben a likviditás biztosítása érdekében egy külső állami partner bevonása, de ez tényleg a legkisebbik gond ebben a történetben.)

### **A városházán kezdte**

A Tüke Buszt az alapításkor a pécsi városháza címére jegyezték be, egyetlen tagja volt, a cég vezetője, a gazdasági-pénzügyi területről érkező Maruzs Erik. Ő akkor a pécsi közvélemény előtt sem volt ismert szereplő. Túl sok időt nem töltött a poszton, 2012 tavaszán már nem ő a cég vezetője. Később más városi feladatokat bíztak rá, egy időben volt a pécsi temetkezési vállalat vezetője is.

Maruzs Erik székébe később Árki Sándor ült be. Árki korábban a Magyar Közút baranyai vezetője volt. Mielőtt a Tüke Busz vezetői posztját elvállalta, előtte már

kipróbálta magát közösségi közlekedési cég, méghozzá éppen a PK Zrt. vezetőjeként. Árki a Mecsekbusz által a PK Zrt. élére kinevezett néhai Keczer László helyére ült be 2011 júniusától. Az ős-PK Zrt.-s Bata Lászlót nevezték ki első körben, de ő betegség miatt hamar lemondott a posztról. Mindez azt követően történt, hogy az országosan elhíresült pécsi vízműfoglaláshoz hasonló módon és külsőségek közepette Páva Zsolték 2011 márciusában, kidobóemberek segítségével elfoglalták a PK Zrt. székházát is.

Az intézkedés után felmentették a posztjáról Keczer Lászlót, s kinevezték Batát, majd Árkit. Már a PK Zrt. vezérigazgatói székében ülve köt Árki Sándor a Tüke Busszal buszhasználatra vonatkozó bérleti szerződést. Erre azért volt szükség, mert addigra a politikai akarat megszületett arra, hogy a korábban a „fel kell készülni egy olyan helyzetre is, ha a tárgyalások nem járnak eredménnyel és a közlekedés ellátása veszélybe kerülne”-magyarázattal megalapított Tüke Busz vegye át a helyét a PK Zrt.-nek Pécsen.

### **Szándékot tett követett**

Az elhatározást tett követte: 2012 áprilisától a Tüke Busz Zrt. az új pécsi közösségi közlekedési cég. Tehát a pécsi önkormányzat a PK helyett a Tükét bízta meg a kötelező önkormányzati feladat, a helyi közösségi közlekedés biztosításának átvállalásával. A Tükének azonban abban a pillanatban – s még sokáig aztán – nincsen egy-két darabnál több saját busza. Kénytelen ezért a régi szolgáltatótól, a PK Zrt.-től bérbe venni annak buszait.

### **Ugyanazokkal jártak továbbra is**

Magyarul, a pécsi utasok fizikailag teljesen ugyanazokkal a buszokkal jártak ezt követően is, mint annak előtte, s akkor még ugyanazon járatokkal, ugyanazon útvonalakon. Számukra látszólag csak a buszos cég neve változott. Ugyanakkor ekkortól olyan buszokkal végzi a megbízott cég a pécsi buszközlekedés szervezését, amelyek már papíron sincsenek a tulajdonában, s amelyeket a több száz milliós adóhiány és -bírság miatt megindult felszámolási eljárásban elviekben akármikor eladhatnak, elárverezhetnek. Vagy akár felbonthatják a bérleti szerződést is. Utóbbi ráadásul ugyanis a piaci árnál jóval alacsonyabb áron kötötte meg Árki Sándor, PK Zrt-vezérigazgatói minőségében a Tükével.

A piaci árról azért lehet laikusként is fogalmunk, mert a nagyjából ekkortájt, a buszok kiszervezése miatt, Páva Zsolt feljelentése nyomán indult büntetőperben, a Pécsi Törvényszéken megidéztek egy kirendelt igazságügyi szakértő megállapította a buszok valós, piaci bérleti díjának nagyságát.

## **Olcsón bérelték a járműveket**

Árki Sándor ennél a szakértői díjnál jóval olcsóbban adta bérbe a buszokat a Tüke Busznak. Annak a cégnek, amelynek e bérleti szerződést követően nem sokkal ő maga ül át a vezérigazgatói székébe. Érdekes kérdéskör, ha ezt nem tette volna, s emiatt nincs üzlet, a Tüke hogyan, milyen buszparkkal és mennyiért tudja ellátni a pécsi közlekedés szervezését. És vajon milyen megítélés alá esik egy olyan PK-cégvezetői döntés, amelynek a következménye, hogy a PK Zrt. helyett egyértelműen a Tüke Busz járt jól?

## **Szükségállapot**

A pécsi önkormányzat és a Tüke Busz számára egyértelművé vált, hogy saját buszparkot kell szereznie. Forrásaink szerint ugyanis számoltak olyan forgatókönyvvel is, hogy a PK Zrt. lefoglalt buszait az adóhatóság árverésre bocsájtja, amely után gyakorlatilag egyik napról a másikra eltűnhetnek Pécsről a buszok, és leállhat a közösségi közlekedés, ha nem ők lesznek a licit eljárás nyertesei. Erre a licitre azonban végül nem került sor, kibekelték addig, amíg megjött az új használt buszflotta.

Azt tudni lehetett, hogy a Tüke Busznak a fentiek miatt legalább 110-120 buszra lesz szüksége. Csakhogy ekkora egységes flottát bizonyosan új csak gyári megrendelésként lehet szerezni. Egy ilyen beszerzés azonban egyrészt nagyságrendekkel nagyobb összeget igényel, másrészt a kötelező közbeszerzés minimális idejét, majd az azt követő minimális gyártási időt számolva egy-másfél éves folyamatot jelentett volna a közbeszerzés kiírásától számítva.

A másik, nem kis szerencsét igénylő lehetőség, ha akad valahol a világban egy nem teljesen leharcolt, idehaza még vállalható áron forgalomba állítható használt buszflotta. Végül Pécsre került használt holland Volvók emellett annak az elvi pécsi elvárásnak is megfeleltek, hogy egységes buszpark érkezzen, mert azzal az üzemeltetési és szervizelési költségek alacsonyabb áron tarthatók.

A Szabad Pécs úgy tudja, több legyet is üthettek volna egy csapásra. A háttérben folytak ugyanis tárgyalások hazai és külföldi buszgyártókkal is arról, hogy Pécsre települjenek. A beruházásért "cserébe" elvárták volna a gyártók, hogy a pécsi közlekedési cég az új buszokat tőlük szerezze be, de végül egyik tárgyalás sem hozott eredményt, előttünk ismeretlen okból.

## **A BUSZBESZERZÉS**

Úgy tudjuk, a Tüke Busznál ki volt az adva a bizonytalanság miatt napról napra égetőbb kérdéssé váló buszbeszerzés miatt, hogy figyeljék a piacot, nézzék, hol vannak eladó buszflották, de a holland használt Volvo-buszokra egy, másik vidéki

városban dolgozó magyar közlekedési szakember hívta fel a figyelmét a Tüke vezetőinek, 2014 novemberében.

### **Elővárosi járatokban közlekedtek**

A hollandiai Breda városa, és még több másik környező holland település ugyanis éppen ennek az esztendőnek, 2014-nek a végén kívánta lecserélni az e települések közti közúti közösségi közlekedést biztosító flottája cseréjét. A Volvo 7700-ás sorozatából álló járműpark autóbuszai tehát alapvetően elővárosi közlekedésben szolgáltak – ezért voltak például háromajtósok a csuklósok is a szokásos négyajtós kivitel helyett.

### **Aranykártyások**

Az viszont mindenképpen mellettük szólt, hogy úgynevezett gyári aranykártyások voltak. Ez azt jelenti, hogy a holland buszközlekedési vállalat újonnan vásárolta meg a gyártó kinti képviselőjétől, a Volvo Hollandiától, s mindvégig a Volvo szervizelte az eladásra kínált buszokat, kizárólag gyári szervizben szerelték és tartották karban őket, stb. Az aranykártyaprogram egyik legfontosabb része, hogy amikor a bredaiak úgy döntenek, hogy lecserélik a buszparkot, s ismét a Volvót választják, s ismét új járműveket vásárolnak, a gyártó helyi képviselője az előre meghatározott áron beszámítja a régi, használt autóbuszokat az új járművek vételárába.

A hollandok a tervezett beszerzés miatt ekkor már tudták, hogy 2014 decemberének végéig futnak náluk ezek a buszok, így elkezdték már keresni az új tulajdonost, aki azt követően akár azonnal viheti őket, ha van pénze. A Volvo hollandiai képviselője információink szerint közvetlenül is árulta a járműveket, plusz megkeresett olyan országok Volvo viszonteladóit, ahol arra számítottak, hogy a buszokat megvásárolhatják. A hollandiai Volvo 7700 típusú buszok átlagosan 7 évesek voltak, s 300-500 ezer közötti kilométert futottak.

### **Örültek a hírnek, nem kicsit**

A Szabad Pécs értesülése szerint a vidéki közlekedési szakember jelzését örömmel fogadták a Tüke Busznál. Úgy tudjuk, ezt követően a Volvo magyarországi képviselőjével, a Volvo Hungária Zrt. egyik munkatársával is felvették a kapcsolatot. Sőt, azt követően tárgyaltak is a magyarországi viszonteladóval, s megkapták a buszoknak a darabra és típusra szóló ajánlati árait.

Később a Volvo Hungária egyik képviselője konkrétan írásban is megküldte ezt az ajánlati árat. Az a levél olyan irányárakat tartalmazott, amelyek a használt Volvo-buszok hollandiai átvételéről szóltak. Úgy tudjuk, beszéltek arról is, hogy akár a Volvo Magyarország is behozhatná a Tüke Buszhoz a flottát, és akkor ő gondoskodna a buszok kiállításáról. Információink szerint a Volvo Hungária vállalta volna azt is,

hogy ő maga szállítja be a buszokat Magyarországra, lefesti, szervizeli, a forgalomba helyezéséről gondoskodik, utastéri klímákat szerel be mindegyik járműbe.

Ennek kapcsán hangzott el az, hogy nagyságendekkel olcsóbban is megvehető a holland flotta, hazahozatallal, mintha a levélben lévő hollandiai átvételre vonatkozó konkrét számokból indulunk ki. Ráadásul Pécsre szállítással együtt, a fenti műszaki többlétszolgáltatások elvégzésével.

### **Tudták/Kiszámolták/A jövőbe láttak**

2014 decemberében Pécssett rendkívüli közgyűlési ülést tartottak. Az akkori pécsi alpolgármester, Girán János a Tüke Busszal kapcsolatban a közgyűlési jegyzőkönyv tanúsága szerint arról tájékoztatta a képviselőket, hogy ők tudnak egy buszflottáról Európában, amelyet jó lenne megszerezni. A beszerzéshez azonban hitelt kell felvenni, a pécsi buszos cégnek ugyanis arra sem lett volna saját erőből pénze, hogy néhány buszt megvásároljon.

Mindenesetre már ekkor, a 2014. december 10-i ülésen elhangzik az Girán János pécsi alpolgármester szájából, hogy a buszflotta megszerzéséhez 3,5 milliárd forintos hitelt kell felvenni.

A 3,5 milliárdos összeget először tehát Girán János alpolgármester mondja ki, csak pár héttel, sőt pár nappal azt követően, hogy a Tüke Buszhoz befutnak a buszok darabonkénti áráról szóló összegek, majd elhangzik a flotta megszerzésére és behozatalára vonatkozó körülbelüli vállalási ár is.

### **Egy rendkívüli közgyűlés**

Később, az egyetemi oktatói karrierjére hivatkozva lemond a pécsi alpolgármesteri címről Girán János. A városban tartja magát a pletyka, hogy valójában valamelyik nagy botrányos üggyhez lehet köze a távozásának: vagy a holland buszokéhoz, vagy a Zsolnay-gyárához.

### **Indokoltnak látták a vételt**

A 2014 decemberi rendkívüli ülésen a Tüke Busz gazdasági vezetője, Baracsi László is ott ül. Amellett érvel, nyilván a cég álláspontját képviselve, hogy a jelenleginél fiatalabb buszpark megszerzése azért is jó lehetőség lenne, mert azzal hosszabb távon a fenntartási-üzemeltetési költségek csökkentése okán akár százmilliókat tudnak spórolni. Több száz milliót említ, de az ellenzék, elsősorban Kővári János (ÖPE) nem teljesen elégedett a válaszokkal, mondván, nem láttak pontos számításokat, nem látszik, mégis mire alapozhatják a megtérülést és mennyi idő alatt.

Azt nem tudjuk, hogy mi alapján mondták be már 2014 decemberében a 3,5 milliárdos összeget, mert az előzőekben elküldött árakat felszorozva ennél azért jóval, százmilliókkal alacsonyabb szám jött ki, bármilyen alkulehetőséget még egyáltalán nem is számolva.

A szükség azonban nagy úr lehet: egy kicsivel több mint egy hónap múlva, 2015. január 29-én megjelenik egy nyílt közbeszerzési eljárás, amelyről ugyan csak úgy sűt, hogy azt a hollandiai flottára írták ki (például elegendő a háromajtós kivitel, a buszok száma, és azon túl a szóló-csuklós aránya/megoszlása is kötött, még ha van ráhagyás is: 75 szóló (plusz 5 százalék) és a 38 darab csuklós (plusz 35 százalék) szerepel a közbeszerzési kiírásban.

A pályázatok leadási határideje is igen feszes, 18 nap mindösszesen, 2015. február 17-én már lejár a benyújtási határidő.

### **Egyből egy lett a végén**

A közbeszerzést végül, egyedüli jelentkezőként egy hollandiai cég nyeri, a Bus & Coach Trade BV. Ők azzal a hollandiai Volvo-buszflottával pályáznak, amelyet az előző év végén a pécsiek, mondhatni, kinéztek maguknak. A Bus & Coach Trade BV, végül a pécsiek fizetési nehézségei miatt hónapokkal később, de a bredai Volvo-flottát szállítja le a pécsi önkormányzati közlekedési cégnek.

### **A 3,5 milliárd stimmel, a 125 busz nem**

A szerződéses ár nagyjából 3,5 milliárd forintnak megfelelő euró, a zaltbommeli Bus & Coach Trade BV 10 993 010 euróért szállíthatja az adásvételi szerződés szerint a 115 hollandiai használt-autóbuszt.

Tehát a 2014 decemberében elhangzott árért, 3,5 milliárd forintért érkeznek Pécsre a buszok, ugyanakkor a 125 darabos flotta helyett csupán 115 busz jön.

Időközben ugyanis a Dél Alföldi Közlekedési Központ ugyanebből a flottából megszerzi a tíz legjobb állapotú, legjobban felszerelt csuklós buszt. Ők végül nagyjából 440 milliót fizetnek a buszokért, azok felújításáért és hazahozataláért, forgalomba állításáért. Vagyis per darab érzékelhetően drágábban veszik a saját buszaikat, mint a pécsi flotta csuklósainak könyv szerinti vételára, de ebben a pécsinél komolyabb, magasabb műszaki tartalmat jelentő, teljeskörű felújítás is benne van, s alapra is eleve a legjobb állapotú buszokat válogatták ki. A mínusz tíz busz több száz millió mínuszt is jelent elviekben ugyanis.



Nagyobb talány azonban, hogy miért nem pályázott végül a nyílt közbeszerzésre a buszok beszállítójaként a Volvo Hungária, avagy az eredeti eladó, a hollandiai Volvo. A pécsi önkormányzat vagy valamelyik cége nem tud egy az egyben a piacon közvetlenül ilyen összegért vásárolni, mindenképpen közbeszerzésre van szükség, de azt tudjuk, hogy már előtte folytattak tárgyalásokat, leveleztek, tehát a Volvo-cégek tudhatták, hogy lesz pályázati kiírás.

Nos, információink szerint ez azért lehetett így, mert eddigre már a végül a közbeszerzési pályázaton egyedül induló, és azt megnyerő hollandiai cégnek opciós foglalása lehetett a hollandiai Volvo-flottára.

Ez megmagyarázhatja, miért nem indulhattak a fent említett cégek: ilyen esetben ugyanis mások nem rendelkeztek szabadon a járművek felett az opciós vételi jog időtartama alatt.

Életszerű is, hogy a Bus & Coach-nál értesültek a pécsiek tervéről, s a kinézett Volvo-buszokról, akár még a közbeszerzés kiírása előtt. A holland közvetítő cégnek ugyanis egy korábbi ügylet miatt volt üzleti kapcsolata a Tüke Busszal: 20 hollandiai buszt hoztak beszállítóként Pécsre, amik bérleti konstrukcióban futottak a baranyai megyeszékhelyen. Azok közül végül 13 darab járművet a pécsiek meg is vettek a Bus & Coach-tól.

A bérleti szerződésükben szerepelt is, hogy ha lesz pénzünk, és az üzemeltetési tapasztalatok is rendben lesznek, akkor megveszik a buszokat, a bérleti díj beszámításával. Információink szerint a két bérleti szerződés közül végül csak az egyiket számolta be a későbbi vételárba a társaság, de, hogy miért nem tudta a Tüke Busz érvényesíteni ezt a rendelkezést, arról nincsen információnk.

A Bus & Coach Trade BV tehát a pályázat nyertese, a kontraktusban közvetítő-szervező céggént vesz részt. Neki utalja el a 3,5 milliárdos összeget a hitel finanszírozására kiírt pályázat nyertese, a K&H Bank. A Bus & Coach ebből egyenlíti ki a Volvo-flotta vételárát, fizeti ki azt a pécsi céget, amely darabonkénti 1300 eurós áron vállalja a buszok "lábon való" Pécsre hozatalát, pécsi tükés buszsofőrök kiutaztatásával, az út közben esetlegesen felmerülő műszaki problémák orvoslásával. Eből a 3,5 milliárdból biztosítják a buszok műszaki átvizsgálását, elhúzható ablakok beépítését, valamint – az illetékköltségen kívül – a magyarországi forgalomba helyezés költségeit.

De, hogy miképpen sülnet ki a fentiekből az elmúlt évtizedek valószínűleg egyik legnagyobb pécsi korrupciós ügye?

A hollandiai Breda város ügyészsége 2016 ősze előtt megkereste a magyar hatóságokat azzal, hogy egy, több országot is érintő, náluk kibukott, de magyarországi központú korrupciós ügyben kérik a magyar hatóságok segítségét.

Az ügyről az azóta már megszüntetett Népszabadság, és annak pécsi tudósítója, Ungár Tamás számolt be elsőként a magyar sajtóban.

A Népszabadság a cikkben azt írta, hogy

„Úgy tudjuk – és ezt a Tüke kérdésünkre nem cáfolta –: a szólóbuszokat 18 ezer 770, a csuklósokat 19 ezer 550 euróval drágábban vették meg, mint amennyiért a Volvo Hungária Kft. által jelzett holland cégnél kínálták. Összességében 700 millió forinttal olcsóbb lett volna, ha a Volvo magyarországi cége által ajánlott hollandiai eladótól vásárolja meg a Tüke a buszokat. Igaz, a levélbeli ajánlat nem tartalmazta a flotta beszállításának költségét és a buszok a Tüke által igényelt kisebb átalakításának árát, ám ha ezeket is beleszámítjuk, a különbség akkor is jelentős”.

### **Kétféle számsor**

A számokról a Szabad Pécs is úgy tudja, hogy megfelelnek a valóságnak. Ugyanis végül a buszokat darabonként 111 550 (csuklós) illetve 88 270 (szóló) euróért vásárolták meg. Miközben az általunk is megismert első, konkrét ajánlat szerint a Volvo hollandiai képviselőjénél a buszok irányára 67 000 (szóló) és 89 000 (csuklós) euró volt. A legmagasabb felszereltségű csuklósokat pedig 93 000 eurós áron hirdették meg. Utóbbiakból azonban nem sok volt, és a nagy részét a Dél Alföldi Közlekedési Központ vitte el a pécsiek orra elől.

### **A különbség fontos**

Márpedig ez darabonként 21 270 euró többlet a szólóbuszok tekintetében (77 darab) /1 637 790 euró/. Valamint 22 550 eurós többlet darabonként a csuklós buszok (38 darab) /856 900 euró/ tekintetében.

Ha így nézzük, stimmel a Népszabadság által kiszámolt 700 milliós hibádzó összeg, sőt meghaladhatja a 750 milliós határt is.

Már akkor ennyi, ha valóban elhisszük, hogy valaki úgy vásárol meg 115 speciális, használt járművet, hogy nem próbál meg alkudni. Nem életszerű. Amennyit sikerül az eredeti eladónál alkudnia a közvetítő cégnek az általunk is megismert kínálati árakból, elviekben azzal az összeggel nő ez a 700 millió forintos különbség. A hazaszállítás díja már csökkenti ezt a hasznot, ahogyan az ablakcsere ára is, és a forgalomba helyezés költsége is. Az általunk megkérdezett szakemberek szerint ez az összeg akár 140-200 milliós körüli összeg is lehet piaci áron.

Azt nem tudjuk, hogy pontosan mennyiért vette meg a holland közvetítő cég a buszokat a hollandiai eredeti eladótól, de az biztos, hogy a Volvo-beszerzés miatt indult nyomozásban nagyjából 930 millió forintot, 3 millió eurót keresnek.

Az ugyanis már a pécsi Volvo-botrány kapcsán ismert tény, hogy Szakács László, az MSZP parlamenti frakcióvezető-helyettese kérdést intézett ebben az ügyben Polt Péterhez. A főügyész pedig arról tájékoztatta a baranyai politikust, hogy 2016 novemberében elrendelték a Volvo-buszflotta beszerzésével kapcsolatos nyomozást.

A nyomozást végző Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság azt írta lapunknak a héten, hogy a **befolyással üzérkedés büntett elkövetésének gyanúja miatt elrendelt büntetőeljárás** jelenleg is folyamatban van. A nyomozás érdekeire tekintettel azonban az eljárás jelenlegi szakaszában bővebb felvilágosítást nem tudnak adni.

A Baranya Megyei Főügyészség a napokon az alábbi választ küldte lapunk érdeklődésére:

„A Fejér Megyei Rendőr-főkapitányságon folyik a nyomozás különösen jelentős vagyoni hátrányt okozó hűtlen kezelés büntette miatt mely nyomozást a Pécsi Járási és Nyomozó Ügyészség felügyeli.

Az ügyben gyanúsított kihallgatásra nem került sor. Az okozott vagyoni hátrány pontosan nem állapítható meg (szakértői vélemények alakíthatják a pontos összeget) KB. 3 millió euró (900-1000 millió forint )

Az eljárás során több jogsegélykérelem elküldésére került sor többek között holland illetve szerb igazságügyi hatóságok felé.

Ezek egy része 2017 márciusában került elküldésre melyre a válaszok tavalyi év végén érkeztek meg.

A több ezer oldalas irat fordítása folyamatban van holland nyelvről.

A szerb hatóságoktól a válasz mindezülig nem érkezett meg.

Az eljárás során tanúkihallgatásokra, lefoglalásokra került sor. Szakértői vélemények beszerzése van folyamatban.”

A nyomozás tehát folyik, csak nem halad rohamtempóban, gyanúsított egyelőre még nincs. A hatóságok egymilliárd forint értékű eurót keresnek, tisztán közpénzt, és valójában ennél is többet, hiszen a teljes összeget egy külső kölcsönből, a K&H Bank által folyósított hitelből finanszírozták.

***Cikksorozatunk következő részében a pénz útját követjük majd nyomon.***

## Egy milliárdos pécsi Volvo-gate – II. rész

Szalai Szabolcs – Babos Attila

**A Volvo-gate az elmúlt évtizedek egyik legsúlyosabb pécsi korrupciós ügye lehet – [írtuk csütörtökön késő éjjel közölt cikkünkben](#). Részletesen bemutattuk azt is, milyen előzmények vezettek ahhoz, hogy 2008-ra a csőd szélére sodródott a korábbi pécsi önkormányzati közlekedési cég, a Pécsi Közlekedési (PK) Zrt. És megírtuk azt is, hogy 2014. év végére miért volt egyre nagyobb szükség arra Pécsen, hogy amint lehetséges, saját tulajdonú buszflottát szerezzen a baranyai megyeszékhely új közlekedési cége, a Tüke Busz Zrt. A Szabad Pécs újságírói által az elmúlt hónapokban folytatott beszélgetésekből, bemutatott dokumentumokból, bizonyítékokból, hatósági tájékoztatásokból, illetve részben ma is nyilvánosan elérhető iratokból egy legalább négy országon átívelő korrupciós ügy rajzolódott ki, amelyben baranyai közszereplők is érintettek lehetnek. De, hogy hogyan is lett egy ilyen fontos közérdekű ügyből, mint a buszbeszerzés az egyik legnagyobb pécsi korrupciós ügye? Egyáltalán miért és hogyan indult nyomozás? És mi köze van mindehhez a terrorizmusnak? Elmeséljük.**

**De előbb még összefoglaljuk a legfontosabb előzményeket.**

A Tüke Busznak, Pécs önkormányzati közlekedési cégének szüksége volt rövid időn belül 100-120 autóbuszra a helyi közösségi közlekedés biztosításáért.

Sem a pécsi önkormányzatnak, sem a Tüke Busznak nem volt forrása a beszerzésre, ezért a buszok árának 100 százalékára hitelt kívántak felvenni. Az időfaktor és a pénzügyi helyzet miatt használt buszokban gondolkodtak.

2014 őszén a pécsiek figyelmét felhívják egy eladósorba került hollandiai használt Volvo-buszflottára.

A Tüke Busz, részben a Volvo magyarországi képviselőjétől kap információkat a buszok irányáráról, és a háttérben arról is, a disztributor mennyiért szállítaná Pécsre a flottát.

Egy ilyen vásárláshoz Pécsnek és a Tüke Busznak is közbeszerzést kell kiírnia. Arra már 2015 januárjában sor kerül, rövid határidővel, láthatóan a hollandiai flottára szabva a beszerzési pályázatot.

Az átlagosan 7 éves, 300-500 ezer kilométert futott 75 szóló és 38 darab csuklós Volvóért 3,5 milliárd forintot fizet ki a Tüke Busz. A hitelfinanszírozásra kiírt közbeszerzést a K&H nyeri.

A buszok beszerzését célzó kiírás győztese a Bus & Coach Trade BV nevű hollandiai buszkölcsönző és utazásszervező lesz. A cég egyfajta közvetítői szerepet tölt be. Ők korábban már álltak üzleti kapcsolatban a Tüke Busszal.

Tudjuk, hogy az eredetileg 125 darabos flotta buszait – beszállítás és forgalomba helyezés nélkül – kb. 750 millió forinttal adták olcsóbban még irányáron is, mint amekkora hitelt vett fel a pécsi buszos cég a város közgyűlésének a felhatalmazásával. Végül 115 buszt vesznek, a 3,5 milliárdos ár maradt. Nem sokkal később azonban a hollandiai Breda városának ügyészsége nyomozást indít a beszerzéssel összefüggésben, 2016 őszén pedig a magyar hatóságokat is megkeresik.

A Polt Péter vezette ügyészség is elrendeli ezek után a nyomozást, amit a Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság folytat, a Baranya Megyei Főügyészség felügyeletével. Gyanúsított még nincs az ügyben, de az biztos, hogy a nyomozásban nagyjából 930-950 millió forintot, 3 millió eurót keresnek, ekkora lehet a korrupcióval érintett összeg.

***A Szabad Pécs újságírói az elmúlt bő két hónapban számos megbeszélést, háttérbeszélgetést folytattak olyan szereplőkkel, akik ismerték a buszbeszerzés hátterét, esetleg rendelkeztek is olyan dokumentumokkal, amelyek alátámasztják az elmesélteket. Nem hétköznapi történet.***

Ettől függetlenül a pécsi Volvo-gate lényege egy bő mondattal is leírható!

Egy kis, üzleti és baráti kapcsolatban álló befolyásos kör eléri, hogy a tisztán közpénzből és hitelből tervezett pécsi buszbeszerzésre a szükségesnél jóval több pénzt fizessen ki a Tüke Busz (azaz a kellőnél jóval több hitelt vegyen fel), és megszervezik azt is, hogy a valós, tényleges költségeken felüli részhez hogyan juthatnak hozzá problémamentesen.

Hivatalos értesülésünk, ügyészségi tájékoztatás, hogy 3 millió euró, azaz kb. 930-950 millió forint a gyanú szerint az elkövetési érték a különösen jelentős vagyoni hátrányt okozó hűtlen kezelés miatt indult nyomozásban. Vagyis logikusan arra a következtetésre juthatunk, hogy kb. ilyen nagyságrendű közpénzt tüntettek el, vagy kívántak eltüntetni a rosszfiúk, az ügy főszereplői. Akik között információink szerint két közszereplőt is találunk. Ugyanakkor nagyon fontos hangsúlyozni, hogy ez az összeg szinte pontosan megegyezik azzal a nagyságrenddel, amit több, egymástól független forrásunk említett nekünk az elmúlt hetekben, hónapokban, még mielőtt a Baranya Megyei Főügyészség leírta a kérdéseinkre a hivatalos összeget.

Magyarországon olyanok lettek a közállapotok, ott tartunk, hogy azon már szinte fel sem kapja a fejét senki, ha állami/önkormányzati korrupcióról hall. Számos olyan ember mászkál vidáman az országban, leginkább politikusok, akiket a nép Mr. 10/20/30 százaléknak hív.

Ugyanakkor a pécsi buszbeszerzés korrupciós arányára már igen sokan felkaphatják a fejüket. Ekkora nagyságrendű összegnél majdnem minden harmadik forintot zsebre tenni (3500 millió/930 millió) /vagy erre kísérletet tenni/ ugyanis a pofátlanság netovábbja.

A Szabad Pécs értesülése az, hogy valóban eleve kb. ennyi plusszal (lenyúlható tétellel) számoltak a korrupciós ügylet kigondolói, azaz tényleg ezt, a majdnem egymilliárd forintos többletet szerették volna rápakolni a tényleges költségekre.

Viszont eredetileg nem maguknak akarták mindet! Úgy tudjuk, hogy a pénz egy jelentős részéből egy "harmadik felet" szerettek volna kifizetni. Olyan valakit, akiről úgy gondolták, ha nem állítják le/nem egyeznek ki vele, akkor ő végül sokkal több borsot tud majd az orruk alá dörgölni. Olyan történt azonban, amire a sokat próbált és sokat látott kör tagjai nem számítottak: a megkörményezett embert nem tudták megzsarolni, visszautasította az ajánlatot.

Persze, ekkor még mindig dönthettek volna úgy, hogy az így felszabaduló összeget hasonló közjavakra költik, mint amit fizettek is, akár például vesznek még több buszt, vagy jobban felújítatják őket, avagy, mondjuk, ennyivel azonnal csökkentik a pécsi önkormányzati cég hitelösszegét. Őket azonban nem ilyen fából faragták, s arra a részre is rá kívánták tenni a kezüket, ha már így alakult.

Az ügynek az irányítási oldalról négy kulcsfigurája van. A két közszereplő, egyikük rokona, illetve a rokon egyik szomszédja.

Négyük közül az egyik férfi sok mindent személyesen el tudott intézni, mert voltak/vannak holland kapcsolatai, ő maga is beszél hollandul. Ráadásul már egy másik, korábbi hollandiai ügylet kapcsán is segítette állítólag a Tüke Buszt. Ő volt a kapocs a pécsi buszos cég és a közbeszerzésen is befutó holland buszos utaztató és szolgáltató cég között.

Az "összekötő" most is kapott az alkalmon, amikor újból őt kerestük meg, hogy lenne számára egy megfelelő munka. Elsősorban ő tárgyal tehát a Bus & Coach Trade BV nevű holland céggel is, még a közbeszerzés kiírása előtt. Információink szerint a férfi a Tüke Busz megbízásából jelentkezik be a partnereknél, és tárgyal, majd később is ő intézkedik, amikor szükség van a holland kapcsolatokra. Az viszont kétséges, hogy ténylegesen van-e neki megbízása, vagy sem. Azaz például, ha tényleg megállapítható lesz, hogy valakik bűncselekményt követtek el, és az is, hogy nem volt neki megbízása, akkor vajon a felelősség e tekintetben mennyire fogja terhelni őt.

A nyomozásnak pedig, gondoljuk, arra is választ kell adnia, hogy a hollandiai közvetítő cég tudhatott-e arról, hogy mihez is asszisztál. Avagy, még ezen is túlmenően: esetleg nagyon is tudta, hogy miben vesz részt, és ezt be lehet-e kétséget kizáróan bizonyítani.

Mint megírtuk cikkünk első részében, a Bus & Coach Trade feltehetően már a közbeszerzés kiírása előtt megszervezhette azt, hogy ők diszponálhassanak a buszok felett, például egy opciós foglalással, határidős szerződéssel, ezért indulhattak ők egyedülként a pécsi közbeszerzésen, és szerzhettek róla közvetlenül, időben tudomást, ahelyett, hogy maga az eladó a holland Volvo, vagy a magyarországi képviselő is pályázott volna, sokkal jobb áron. Ez egyébként a legjobb feltételezés arról, hogy miért nem adott be az említett két szereplő pályázatot. Minden más hipotézis rosszabb rájuk nézve, még akkor is, ha valóban befolyásos szereplők mozgatták valójában a szálakat ebben az ügyben.

Egy dolog nagyon biztosnak tűnik: a Tüke Busz által felvett 3,5 milliárd forintos hitel teljes egészében megérkezik a Bus & Coach-hoz. Onnan azonban már nem csak “befelé”, azaz a buszbeszerzéshez kapcsolódó szerződéses partnerek irányába (a buszok vételárának kifizetésére, a hazaszállítás díjának kifizetésére stb.), magyar és holland szereplők felé indítanak utalásokat, hanem kifelé történők is futnak, két további, azaz harmadik és negyedik ország, Szerbia és Thaiföld felé.

Ne legyen kétsége senkinek afelől, hogy egy ilyen szintű korrupciós ügylet megszervezése már olyan szinten történik, vagy olyan szinten lévő embereknek a jóváhagyásával, akik kellően bátrak/magabiztosak abban, hogy ezt végig is tudják vinni, és jó eséllyel el is fogják tudni kerülni a felelősségre vonást. És az az igazság, hogy nem is sokon múlt, hogy Hollandiában végül elindult a nyomozás.

Három kiemelten gyanús utalásról tudunk ugyanis, amit a Bus & Coach kezdeményezett, és alapos gyanú van arra, hogy az ügy pécsi irányítói utasítására, esetleg még egyúttal a velük kötött szerződést is teljesítve.

A Bus & Coach mindenesetre a tudomásunk szerint a nagyjából 3 millió eurós “korrupciós” összeget két thaiföldi számlára, illetve egy szerbiai számlára utalja el.

A thaiföldi számlák mögött offshore cégek vannak, a szerbiai bankban pedig annak a magyar, de holland állampolgársággal is rendelkező férfinak vezetik a szerbiai céges számláját, akit az ügyintézővel bízott meg, elviekben és szóban, a Tüke Busz, valójában a korrupciós tervet kiötlő és végrehajtó baráti-üzleti kör.

A Thaiföldre utalt pénzt tudomásunk szerint nem bántják, pihentetik a feltételezett, valódi tulajdonosaik – úgy tudjuk, az ügy két fontos, kiemelt szereplőjéről beszélünk valójában. Ők tehát okosan kivárnak.

A szerbiai bank más ügy. Oda, az utalást követően nem sokkal már ellátogat személyesen is a buszos “ügyintéző”, férfi, és kiveszi gyakorlatilag az egész összeget, hiszen osztozkodás következik. A férfi szerbiai vállalkozása – amelyhez kapcsolódik a számla – tudomásunk szerint egy kereskedelmi/online kereskedelmi profilú cég.

Az osztozkodás után az “ügyintézőnél” megmarad egy jelentősnek mondható összeg, 900 000 euró, azaz mintegy 280 millió forint.

Meglehetősen szokatlan lépés – főleg az MSZP-s Simon Gábor esete alapján/után –, de a főszereplő a pénzt összecsomagolja, és a táska pénzzel megjelenik a saját hollandiai magánszámláját kezelő bank egyik fiókjában, azzal, hogy akkor ő most jött, hogy betegyen némi készpénzt.

A banki ügyintéző kedvesen mosolyog, beveszi a pénzt, rögzíti a számlán, amin azonnal meg is jelenik a betét, amint viszont a Tüke Busz beszerzéséért dolgozó “ügyintéző” sarkon fordul, már megy is a főnökeihez, és azonnal jelentik az ügyet és a szokatlan forgalmat a holland ügyészségnek.

A banki logika és szabályok alapján ugyanis a nem bevett nagyságrendű összeg megjelenése eleve gyanús, s itt még a körülmények is azok voltak. Ekkora szokatlan pénzmozgásra még Hollandiában is felkapják a fejüket, és elindítják azt a vizsgálatot, amellyel kiderítik, hogy esetleg nem pénzmosási kísérletről, hovatovább terrorizmus finanszírozásáról lehet szó. És innentől nem is kell nagyon magyarázni, ami egyébként biztos értesülésünk is, hogy viszonylag gyorsan el is indul a nyomozás, és annak részeként engedélyt kaphatnak megfigyelésre és lehallgatásra is.

Erről azonban, tehát arról, hogy a betét gyanút keltett, sem a számlatulajdonos, sem a pécsi csapat bármely más tagja nem tud.

Sőt, a háttérben ismét megindul a tervezés, hogyan és mikor mozgassák tovább innen a korrupciós pénzt. A vélhetően már a történések kezdetén megbeszéltek szerint várnak néhány hónapot, mielőtt utalnak. Így is történik, eletlik 2015 nyara, majd számlatulajdonos-ügyintéző elutalja az összeget. Ugyanarra a két thaiföldi off-shore számlára, amelyre már a holland közvetítő cég is küldött részesedést a tudomásunk szerint.

Az utalás láthatóan rendben is zajlik, a pénz a számláról lekerül, az utalásról visszaigazolás is jön, a thaiföldi számlaszámokat sem ütötte félre senki, a pénz azonban nem érkezik meg a távol-keleti országba.

Az “ügyintéző” érdeklődik a bankjánál, mire közlik vele, hogy ők sem értik, náluk is minden rendben van, az utalás teljesült, a pénznek meg kellett volna érkeznie, de utána néznek mindennek, ám mindezt csak személyesen tudják megbeszélni, fáradjon hátbe a bankba.



A férfi be is megy, akkor azonban már nem kedvesen mosolygó banki ügyintéző kisasszony, hanem holland rendőrök fogadják, és elő is állítják. Úgy tudjuk, három napot tölt benn a fogdában, és a kihallgatáson már közlik vele, hogy terrorizmus finanszírozásával vádolják.

A férfi a szerbiai bankszámla utalással és kivétellel igyekszik bizonyítani, hogy ártatlan ebben az ügyben, ugyanakkor a holland hatóságok ezzel már hiavatalosan is össze tudják kötni a szokatlan pénzforgalmat a pécsi buszok beszerzésére felvett 3,5 milliárd forintos közpénzhalommal.

További pechjük a korrupcióban érintett szereplőknek, hogy az EU-tól és Magyarországtól eltérően Hollandiának szorosabb kapcsolata van Thaifölddel, így az információáramlás és az adatok kiadása gyorsabban és zökkenőmentesebben megy mint más esetben történt volna. Ráadásul olyan ügyekben, amelyekben hivatalosan egy nyomozásban felmerül a terrorizmus finanszírozásának a gyanúja is, megint csak másképpen tudják a hatóságok megszerezni egy idegen ország off-shore számláinak az adatait. És lapunk úgy tudja, hogy ez meg is történt, és nem is volt más lehetőségük az érintetteknek, mind az, hogy beszéljenek.

Mindenre a választ a nyomozás lezárása, majd – amennyiben erre sor kerül – a bírósági tárgyalások fogják megadni. A Szabad Pécs értesülése azonban az, hogy az ügy már olyan szinten van, hogy hiába vannak benne kiemelt személyek is, azok neve a hollandiai ügyészégi iratokban konkrétan említve van. Így tehát a Polt Péter-vezette ügyészységnek, ha akarná sem tudná megmenteni az ügy főszereplőit az eljárástól. Lapunk azonban úgy tudja, ha volt is valamikor ilyen szándék, a mai állás szerint ez már nincs így.