

KÖZBESZERZÉSI INTERJÚ

Interjú Bartal Tamással, a Közbeszerzési Hatóság keretében működő Tanács tagjával

DOI: 10.37371/KEP.2023.4.1

1. Szakmai pályafutását ügyvédjelöltként kezdte, majd bő évtizednyi egyéni ügyvédi tevékenységet követően a Magyar Fejlesztési Bank igazgatója lett, 2014-ben a Miniszterelnökség, később a Miniszterelnöki Kormányiroda helyettes államtitkári feladataira kérték fel. 2018-tól a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. vezérigazgatójának nevezték ki, majd 2022-ben visszatért a központi közigazgatásba: jelenleg az Építési és Közlekedési Minisztérium közbeszerzéseért, társaságfelügyeletért és vagyongazdálkodásért felelős helyettes államtitkára. Milyen aktuális szakmai kihívásokat lát maga előtt, melyek a legfőbb tervei, feladatai a 2023. évre?

Tavaly több hullámban is jelentős változások következtek be a kormányzati szerkezetben, ami az általam képviselt minisztériumot markánsan érintette. Az én feladatomban volt az állami beruházási projektcégek integrációjának koordinációja, jelenleg pedig a vállalatokból megalakult beruházási helyettes államtitkárságok közbeszerzéseinek előkészítése és lebonyolítása az egyik feladatomban. Hozzá tartozik a társaságfelügyelet, amely a közlekedési, valamint a kulturális örökségvédelmi cégek teljes portfólióját jelenti, közel harminc céggel és mintegy hetvenezer alkalmazottal. Ez önmagában jelentős leterheltséget jelent számomra, és akkor még nem beszéltem az autópálya koncessziókról vagy a vagyongazdálkodásról, ami ugyancsak a feladataimat gyarapítja.

2. Mit tudhatnak meg a Közbeszerzési Értesítő Plusz olvasói a jelenleg még előkészület alatt álló, az építési beruházások rendjéről szóló törvényről? Milyen jogpolitikai indokok mentén került sor a jogszabálytervezet előkészítésére, és terveik szerint a közbeszerzések mely területein léphetnek életbe változások?

A törvény kidolgozásának alapvető jogpolitikai indoka, hogy a törvény erejénél fogva növekedjen az állami építési beruházások előkészítésének és megvalósításának hatékonysága. Ennek érdekében olyan jogi bizto-



sítékokat kíván megteremteni, amelyek útján erősödhet a beruházások résztvevői közötti együttműködés, bizalom és a jogviszonyok kiszámíthatósága. A jogszabálytervezet nyilvános és a kormányzati portálon mindenki számára szabadon elérhető, ezért részletes elemzésbe nem mennék bele. Annyi elmondható, hogy a törvénytervezet nem javasol lényegi elmozdulást a közbeszerzésekről szóló törvénytől, így az állami építési beruházások előkészítése és megvalósítása során továbbra is alapvetően a Kbt. szabályai alapján kell majd eljárni.

3. A Közbeszerzési Hatóság keretében működő Tanács tagjaként milyen szakmai irányt képvisel, és miben látja a Tanács működésének jelentőségét?

A Tanács működésének kiemelten fontos szerepe van a jogalkalmazás alakításában. Ha valaki végignéz az eddigi életutamon, azt jól láthatja, hogy a gazdasági-politikai élet változatos területeit jártam be. Én ezt tekintem az erősségemnek: sok szakma és terület tapasztalása áll mögöttem, ami segíti a mindennapi munkámat a Közbeszerzési Hatóságnál működő Tanács tagjaként. Én a magammal hozott, főként gyakorlati szempontokkal tudok hozzájárulni a Tanács munkájához. Ezen kívül nemcsak alkalmaztam a jogot, hanem alkottam is. Ez egy olyan tudás és képesség, ami az eljárások és szakmai kérdések átlátását teszi lehetővé.

4. Eddigi szakmai életútja mely állomására gondol vissza legszívesebben? Töltött be korábban olyan pozíciót, ahol közelebről is megismerkedhetett a közbeszerzések területével?

Minden esetben és élethelyzetben próbálok megtalálni a pozitívumot: azt, ami előrevisz. Sokféle dologgal, projekttel foglalkoztam már: az ingatlankezeléstől és – fejlesztéstől a bank- és lízingszakmán keresztül energetikával, közlekedéssel, civil szférával, közigazgatással és cégvezetéssel. Úgy érzem, mindig a helyemen voltam, ezért nem tudok kiemelni egyetlen megbízatást sem. A legközelebb eddig közbeszerzéssel vezérigazgatóként találkoztam, mint egy országos állami vállalat legfőbb döntéshozója. Kevesen tudják, de lassan egy évtizede gyermekkori álmomat is megvalósítom: novelláskötetem mellett két regényem jelent meg történelmi true crime (azaz dokukrimi) műfajában, a harmadik kötethez most keresek kiadót. Nem csak szépirodalmi próbálkozásaim vannak: a *365 apropó, amiért jó magyarnak lenni* című kiadványunkban unokatestvéremmel az év minden napjára kínálunk egy történetet, ami a magyarokat büszkeséggel töltheti el.

5. 2022. októberében országjárásra indult abból a célból, hogy 5-10 éves távlatban felmérje a helyi közlekedési fejlesztési igényeket. Az eltelt időszakban már számos megyei jogú város polgármesterével találkozott, tapasztalatai szerint milyen kérdések foglalkoztatják aktuálisan a városvezetőket? Hogyan lehetséges a közlekedéspolitikai döntésekben a helyi szintű szempontok, igények megjelenítése?

Lázár miniszter úr megbízásából valóban a nyakamba vettem az országot és minden megyei jogú város vezetőjével találkoztam. Tapasztalatom szerint minden tele-

pülésen örömmel fogadták a minisztérium szakmai érdeklődését, és komoly prezentációval készültek. Arra voltunk kíváncsiak, hogy helyben a helyi vezetők milyen közlekedési fejlesztéseket tartanak fontosnak. Mindkét oldal hasznosnak találta a megbeszéléseket, s úgy vélem, a helyi szintű szempontokat a minisztérium a döntéselőkészítés során figyelembe tudja venni.

6. Hosszú évek óta szívügye a közlekedésbiztonság, aktívan tesz a közlekedési kultúra és morál fejlesztéséért, szakmai pályája több ponton is a közlekedéshez kapcsolódik, jelenleg – többek között - a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Igazgatóságának is elnöke. Véleménye szerint mik a hazai közlekedésbiztonság legégetőbb problémái, és azok hogyan orvosolhatóak álláspontja szerint akár rövidebb, akár pedig hosszabb távon?

Több felmérés is készült az elmúlt években, s a válaszok alapján kirajzolódott az a kép, hogy az emberek közel száz százaléka szerint a közlekedésbiztonság fontos kérdés, illetve biztonságosabb lenne Magyarországon a közlekedés, ha az emberek kulturáltabban vezetnének. Lehet velem vitatkozni, de a közlekedésbiztonság kulcsa véleményem szerint nem a szabályozásban rejlik, hanem elsősorban a közlekedési kultúránkban, a közlekedéshez való hozzáállásunkban. Elsősorban ezen kell javítani. Mert javítanivaló bőven akad, hiszen az emberek a pandémia után úgy látják, romlott a közlekedési morál az utakon. Az más kérdés, hogy a válaszadók túlnyomó többsége nem magában keresi a hibát, hanem a többi autóvezetőt teszi felelőssé a romló állapotokért. Az én célkitűzésem az ebben való szemléletváltás elérése: pozitív változás akkor fog bekövetkezni, ha elfogadjuk a saját magunk felelősségét a közlekedési állapotok alakulásában.