

irányítószám: H/5995

Érkezett: 2012 FEBR 20.

Az Országgyűlés

...../2012. (...) OGY határozata

***a MALÉV csődjéhez vezető közvetlen és közvetett előzmények feltárására, a fizetési képtelenséget és felszámolást előidéző döntéshozói felelősség feltárására és a nemzeti légitársaság csődjének társadalmi és gazdasági hatásainak nyomon követésére irányuló vizsgálóbizottság létrehozásáról***

Az Országgyűlés a Malév Magyar Légiközlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: MALÉV) bekövetkezett csődje miatt elengedhetetlennek tartja, hogy a MALÉV csődjéhez vezető közvetlen és közvetett előzmények feltárását, a fizetési képtelenséget és felszámolást előidéző döntéshozói felelősség kérdéskörét és a nemzeti légitársaság csődjének társadalmi és gazdasági hatásait teljes körűen feltárja, különös tekintettel a tulajdonosi jogokat gyakorló nemzeti fejlesztési miniszternek a csőd bekövetkeztében betöltött szerepére és az állásukat elvesztő munkavállalók elhelyezkedésének elősegítése érdekében tett, illetve teendő kormányzati lépésekre. Az Országgyűlés mindezekre tekintettel az alábbi határozatot hozza:

1. Az Országgyűlés a Hárszabály 34-36.§-a alapján létrehozza *a MALÉV csődjéhez vezető közvetlen és közvetett előzmények feltárására, a fizetési képtelenséget és felszámolást előidéző döntéshozói felelősség feltárására és a nemzeti légitársaság csődjének társadalmi és gazdasági hatásainak nyomon követésére irányuló vizsgálóbizottságot* (a továbbiakban: Vizsgálóbizottság).

2. A vizsgálat tárgya különösen a következő kérdések tisztázása:

- a. Hogyan alakult a MALÉV eredményessége társasági és nemzetgazdasági szinten 1990 óta?
- b. Milyen intézkedéseket tettek a tulajdonosi jogokat – közvetlenül vagy közvetett módon – gyakorló kormánytagok a MALÉV működőképességének biztosítása érdekében az a) pont szerinti időszakban? Mit tett az Orbán-kormány 2010-es eskütételét követően a MALÉV ügyében? Az Európai Unió bizottságával folytatott-e levelezést, tárgyalást? Milyen formában, mi került a kormány és a Bizottság között egyeztetésre bármely MALÉV-vel kapcsolatos ügyben? Van-e a MALÉV-vel összefüggésbe hozható ügyben megválaszolatlan levele a Bizottságnak bármely magyar minisztériumban?

- c. Tőkeemelési döntéseket megelőzően kérték-e a Bizottság véleményét? Mi volt a bizottság válasza?
- d. A tulajdonos számára mikor vált nyilvánvalóvá a nemzeti légitársaság finanszírozásának fenntarthatatlansága?
- e. Vizsgálta-e a kormány, hogy a MALÉV úgynevezett „Fehér Könyvének” nyilvánosságra hozatala milyen hatással lesz a MALÉV-et hitelező üzleti partnerek céggel szembeni bizalmára?
- f. Vizsgálta-e a kormány, hogy milyen hatással lesz a Budai Gyula által sajtónyilvánosság előtt bejelentett feljelentés sorozat a MALÉV üzleti partnereinek cégről kialakult álláspontjára?
- g. Vizsgálta-e a kormány, hogy milyen hatással lesz a MALÉV védett hitelezési körbe sorolásáról 2012. január 30-án hajnalban kiadott, a stratégiaileg kiemelt jelentőségű gazdálkodó szervezet meghatározásáról szóló 4/2012 (I. 30.) Korm. rendelet a MALÉV üzleti partnereinek céggel szembeni bizalmi álláspontjára?
- h. Tárgyalt-e a magyar kormány az Európai Bizottság képviselőjével a tiltott állami támogatás miatt megállapított fizetési kötelezettség számítási módjáról és az egyes tételek csökkentésének lehetőségéről?
- i. Vizsgálta-e a kormány, hogy a MALÉV-vel szemben kialakult bizalmatlanságban milyen szerepet játszott a január 31-én kiadott, a Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. menetrend szerinti járatainak leállása miatt beálló válsághelyzet kezeléséhez szükséges rendkívüli intézkedésekről szóló 5/2012 (I. 31.) Korm. rendelet?
- j. Milyen forgatókönyv alapján történt a MALÉV leállása?
- k. Ki, mikor és milyen felhatalmazás alapján döntött a repülés felfüggesztéséről?
- l. Miért nem hasznosították az MNV-nél meglévő terveket a MALÉV repülési tevékenysége felfüggesztése esetén elindítandó légitársaságra vonatkozóan? Miért nem döntöttek a két kérdésben egy időpontban?
- m. Tulajdonosi joggyakorlás keretében tett-e az illetékes miniszter a MALÉV megmentését célzó intézkedéseket?
- n. Készült-e a döntést megelőzően vizsgálat a repülés felfüggesztésének, illetve a csődhelyzet kialakulásának várható hatásairól (munkavállalók, utasok, makrogazdasági hatások, stb...)? Ha igen, milyen tartalommal? Ha nem, megállapítható-e személyi felelősség a mulasztásért?
- o. A kormány miért nem kezdeményezett eljárást az Európai Bíróság előtt az Európai Bizottság 2012. januári elmarasztaló határozatával szemben?

- p. Milyen megoldási javaslatokat dolgoztak ki a MALÉV működőképességének biztosítása érdekében 2010. május 29-e óta? Miért nem valósították meg ezeket?
- q. Hogyan illeszkedik az állam tulajdonosi szerepének növelését célzó kormányzati stratégiába az, ha az illetékes miniszter ölbe tett kézzel nézi végig, ahogyan a nemzeti légitársaság becsődöl?
- r. Mit tesz az Orbán-kormány a nemzetgazdasági szempontból fontos közlekedési ágazat fejlesztéséért, miközben a nemzeti légitársaságot hagyja csődbe menni?
- s. Milyen hatásai lehetnek egy állami tulajdonú gazdasági társaság csődjének a hasonló finanszírozási problémákkal küzdő állami vagy önkormányzati gazdasági társaságok működőképességének biztosítására?
- t. Az Orbán-kormány a MALÉV csődjével egyik napról a másikra cserbenhagyott több ezer magyar családot és reptéren várakozó utast. Pontosan ismerte a társaság pénzügyi helyzetét, mégsem tett semmit, de még csak nem is szólt időben senkinek. Mi volt az oka a titkolózásnak?
- u. Hány magyar család megélhetése került veszélybe a nemzeti légitársaság csődje következtében (beleértve a közvetett módon érintett családokat)?
- v. Milyen lehetőségei vannak a kormánynak a munka nélkül maradt munkavállalók elhelyezkedési lehetőségének biztosítása érdekében?
- w. Készült-e hatásvizsgálat a munkájukat veszítő alkalmazottak foglalkoztatásának jövőbeni lehetőségeiről?
- x. Készült-e hatásvizsgálat a beszállítók piaci helyzetének csőd esetén bekövetkező várható változásáról?
- y. Rendelkezésre állnak-e a munkavállalók fizetésére, járandóságára a szükséges források? Szükség van-e költségvetési kiegészítésre? Ha igen, mennyi költségvetési támogatást igényel a munkavállalók járandóságainak kifizetése?
- z. Rendelkezésre állnak-e az utasok kártalanításához szükséges források? Szükség van-e költségvetési kiegészítésre? Ha igen, mennyi költségvetési támogatást igényel az utasok kártalanítása?
- aa. Milyen hatással jár a MALÉV csődje a nemzetgazdaságra (különösen a versenyképesség, a turizmus, a tranzitforgalom, a külföldre utazás költségszintje, a ferihegyi repülőtér regionális vezető szerepének elérése, költségvetési bevételek szempontjából)?
- bb. Hogyan lehet értékelné a MALÉV csődbe vitelét nemzetpolitikai szempontból (különös tekintettel arra, hogy megszűntek az erdélyi közvetlen légi járatok is)?

cc. Milyen hatással van a MALÉV csődje a dél-kelet európai magyar gazdasági kapcsolatok alakulására, a magyar gazdasági érdekek megfelelő képviselésére?

dd. Milyen szerepe volt az előző Fidesz kormány által kinevezett MALÉV vezérigazgatónak, jelenleg egy magán légitársaság vezérigazgatójának a MALÉV-et elmarasztaló európai bizottsági határozat megszületésében?

3. A Vizsgálóbizottság az Alkotmánybíróság 50/2003. (XI. 5.) AB határozatának figyelembe vételével maga határozza meg eljárási rendjét és vizsgálati módszereit.

4. A Vizsgálóbizottság tevékenységéről jelentést készít, amely tartalmazza

- a) a Vizsgálóbizottság feladatának meghatározását;
- b) a Vizsgálóbizottság által meghatározott eljárási rendet és vizsgálati módszereket;
- c) a Vizsgálóbizottság ténybeli és jogi megállapításait;
- d) annak bemutatását, hogy megállapításait milyen bizonyítékokra alapította;
- e) a vizsgálat által érintett szervek vagy személyek észrevételeit a lefolytatott vizsgálat módszereire és megállapításaira vonatkozóan;
- f) a szükséges intézkedésekre vonatkozó javaslatot.

5. A Vizsgálóbizottság 8 tagból áll, tagjai országgyűlési képviselők. A tagokra a képviselőcsoportok vezetői tesznek ajánlást az alábbiak szerint: FIDESZ – 3, KDNP – 1, MSZP – 2, Jobbik – 1, LMP – 1.

6. A Vizsgálóbizottság elnökének személyére az Magyar Szocialista Párt országgyűlési képviselőcsoportja, alelnökének személyére a Fidesz – Magyar Polgári Szövetség országgyűlési képviselőcsoportja terjeszt elő javaslatot a bizottsági tagságra jelölt képviselők közül.

7. A Vizsgálóbizottság megbízatása kiterjed minden, e határozat pontjait érintő vizsgálatra, és az ennek alapján szükséges intézkedésekre, illetve az azokra vonatkozó javaslattételre. A Vizsgálóbizottság a munkája során — figyelemmel az Alkotmánybíróság 50/2003. (XI. 5.) AB határozatára – a feladatával összefüggésben meghallgatásokat tarthat, iratokat kérhet be. Az Alkotmánybíróság 50/2003. (XI. 5.) AB határozatában foglaltak figyelembe vételével a

kért adatokat mindenki köteles a vizsgálóbizottság rendelkezésére bocsátani, illetőleg köteles a vizsgálóbizottság előtt megjelenni.

8. A Vizsgálóbizottság feladatának ellátásához képviselőcsoportonként 1-1 szakértőt vehet igénybe. A szakértő a Bizottság ülésén tanácskozási joggal rendelkezik. A Bizottság tagjai és szakértői munkájukért díjazásban nem részesülnek.

9. A Vizsgálóbizottság működési költségeit az Országgyűlés költségvetéséből kell fedezni.

10. A Vizsgálóbizottság megbízatása a jelentése benyújtásáig, de legfeljebb a megalakulásától számított 180 napig tart.

11. Ez a határozat a közzététele napján lép hatályba.

## INDOKOLÁS

A Házszabály 34-36. §-a lehetővé teszi, hogy az Országgyűlés bármely kérdés megvizsgálására vizsgálóbizottságot hozzon létre.

A MALÉV közép-európai légi fuvarozó és Magyarország nemzeti légitársasága volt, amely 22 repülőgéppel a világ 83 városába szállította utasait. A MALÉV a nemzetgazdaság szempontjából kiemelkedő jelentőséggel bírt, az elmúlt közel hetven évben szimbólummá vált a magyar emberek számára.

A MALÉV nemzeti légitársaság működőképessége fennállása alatt folyamatosan, így 2012. február 2-áig biztosítva volt. A társaság nem volt nyereséges társasági szinten, de makrogazdasági és nemzetpolitikai szempontból egyaránt stratégiai jelentőséggel bírt, így minden korábbi kormány biztosította a működtetés feltételeit. A 2010. május 29-én Orbán Viktor vezetésével megalakult Fidesz-KDNP kormánynak mindez nem volt fontos, más – számunkra egyelőre ismeretlen szempontok – felülírták a MALÉV működtetésének igényét.

A MALÉV 2012. február 3-án felfüggesztette a repülési tevékenységét, 2012. február 14-én a Fővárosi Törvényszék megállapította a MALÉV fizetésképtelenségét és elrendelte a társaság felszámolását.

A MALÉV csődje miatt egyértelműen szükséges a Fidesz és az Orbán-kormány felelősségének vizsgálata. Eddig minden korábbi kormány hasonló problémákkal szembesült a MALÉV működtetésével kapcsolatban, és minden korábbi kormánynak sikerült valamiféle megoldást találni a működtetésre. A MALÉV csődje azt jelzi, hogy az Orbán-kormány lemondott a nemzeti légitársaságról, ezzel együtt több ezer munkavállalóról, családtagjaikról, több ezer utasról, a nemzetpolitikai szempontból jelentős desztinációkkal való közvetlen légi összeköttetésről, és egyes, a magyar gazdasági kapcsolatok egyes térségeiben történő fejlesztésének segítségéről.

A vizsgálat tárgya különösen a következő kérdések tisztázása:

1. Hogyan alakult a MALÉV eredményessége társasági és nemzetgazdasági szinten 1990 óta?

2. Milyen intézkedéseket tettek a tulajdonosi jogokat – közvetlenül vagy közvetett módon – gyakorló kormánytagok a MALÉV működőképességének biztosítása érdekében az a) pont szerinti időszakban? Mit tett az Orbán-kormány 2010-es eskütelét követően a MALÉV ügyében? Az Európai Unió bizottságával folytatott-e levelezést, tárgyalást? Milyen formában, mi került a kormány és a Bizottság között egyeztetésre bármely MALÉV-vel kapcsolatos ügyben? Van-e a MALÉV-vel összefüggésbe hozható ügyben megválaszolatlan levele a Bizottságnak bármely magyar minisztériumban?
3. Tőkeemelési döntéseket megelőzően kérték-e a Bizottság véleményét? Mi volt a bizottság válasza?
4. A tulajdonos számára mikor vált nyilvánvalóvá a nemzeti légitársaság finanszírozásának fenntarthatatlansága?
5. Vizsgálta-e a kormány, hogy a MALÉV úgynevezett „Fehér Könyvének” nyilvánosságra hozatala milyen hatással lesz a MALÉV-et hitelező üzleti partnerek céggel szembeni bizalmára?
6. Vizsgálta-e a kormány, hogy milyen hatással lesz a Budai Gyula által sajtónyilvánosság előtt bejelentett feljelentés sorozat a MALÉV üzleti partnereinek cégről kialakult álláspontjára?
7. Vizsgálta-e a kormány, hogy milyen hatással lesz a MALÉV védett hitelezési körbe sorolásáról 2012. január 30-án hajnalban kiadott, a stratégiai kiemelt jelentőségű gazdálkodó szervezet meghatározásáról szóló 4/2012 (I. 30.) Korm. rendelet a MALÉV üzleti partnereinek céggel szembeni bizalmi álláspontjára?
8. Tárgyalt-e a magyar kormány az Európai Bizottság képviselőjével a tiltott állami támogatás miatt megállapított fizetési kötelezettség számítási módjáról és az egyes tételek csökkentésének lehetőségéről?
9. Vizsgálta-e a kormány, hogy a MALÉV-vel szemben kialakult bizalmatlanságban milyen szerepet játszott a január 31-én kiadott, a Malév Magyar Légiközlekedési Zrt. menetrend szerinti járatainak leállása miatt beálló válsághelyzet kezeléséhez szükséges rendkívüli intézkedésekről szóló 5/2012 (I. 31.) Korm. rendelet?
10. Milyen forgatókönyv alapján történt a MALÉV leállása?
11. Ki és mikor döntött a repülés felfüggesztéséről?
12. Miért nem hasznosították az MNV-nél meglévő terveket a MALÉV repülési tevékenysége felfüggesztése esetén elindítandó légitársaságra vonatkozóan? Miért nem döntöttek a két kérdésben egy időpontban?

13. Tulajdonosi joggyakorlás keretében tett-e az illetékes miniszter a MALÉV megmentését célzó intézkedéseket?
14. Készült-e a döntést megelőzően vizsgálat a repülés felfüggesztésének, illetve a csődhelyzet kialakulásának várható hatásairól (munkavállalók, utasok, makrogazdasági hatások, stb...)? Ha igen, milyen tartalommal? Ha nem, megállapítható-e személyi felelősség a mulasztásért?
15. A kormány miért nem kezdeményezett eljárást az Európai Bíróság előtt az Európai Bizottság 2012. januári elmarasztaló határozatával szemben?
16. Milyen megoldási javaslatokat dolgoztak ki a MALÉV működőképességének biztosítása érdekében 2010. május 29-e óta? Miért nem valósították meg ezeket?
17. Hogyan illeszkedik az állam tulajdonosi szerepének növelését célzó kormányzati stratégiába az, ha az illetékes miniszter ölbe tett kézzel nézi végig, ahogyan a nemzeti légitársaság becsődöl?
18. Mit tesz az Orbán-kormány a nemzetgazdasági szempontból fontos közlekedési ágazat fejlesztéséért, miközben a nemzeti légitársaságot hagyja csődbe menni?
19. Milyen hatásai lehetnek egy állami tulajdonú gazdasági társaság csődjének a hasonló finanszírozási problémákkal küzdő állami vagy önkormányzati gazdasági társaságok működőképességének biztosítására?
20. Az Orbán-kormány a MALÉV csődjével egyik napról a másikra cserbenhagyott több ezer magyar családot és reptéren várakozó utast. Pontosan ismerte a társaság pénzügyi helyzetét, mégsem tett semmit, de még csak nem is szólt időben senkinek. Mi volt az oka a titkolózásnak?
21. Hány magyar család megélhetése került veszélybe a nemzeti légitársaság csődje következtében (beleértve a közvetett módon érintett családokat)?
22. Milyen lehetőségei vannak a kormánynak a munka nélkül maradt munkavállalók elhelyezkedési lehetőségének biztosítása érdekében?
23. Készült-e hatásvizsgálat a munkájukat veszítő alkalmazottak foglalkoztatásának jövőbeni lehetőségeiről?
24. Készült-e hatásvizsgálat a beszállítók piaci helyzetének csőd esetén bekövetkező várható változásáról?
25. Rendelkezésre állnak-e a munkavállalók fizetésére, járandóságára a szükséges források? Szükség van-e költségvetési kiegészítésre? Ha igen, mennyi költségvetési támogatást igényel a munkavállalók járandóságainak kifizetése?



26. Rendelkezésre állnak-e az utasok kártalanításához szükséges források? Szükség van-e költségvetési kiegészítésre? Ha igen, mennyi költségvetési támogatást igényel az utasok kártalanítása?
27. Milyen hatással jár a MALÉV csődje a nemzetgazdaságra (különösen a versenyképesség, a turizmus, a tranzitforgalom, a külföldre utazás költségszintje, a ferihegyi repülőtér regionális vezető szerepének elérése, költségvetési bevételek szempontjából)?
28. Hogyan lehet értékelní a MALÉV csődbe vitelét nemzetpolitikai szempontból (különös tekintettel arra, hogy megszűntek az erdélyi közvetlen légi járatok is)?
29. Milyen hatással van a MALÉV csődje a dél-kelet európai magyar gazdasági kapcsolatok alakulására, a magyar gazdasági érdekek megfelelő képviselésére?
30. Milyen szerepe volt az előző Fidesz kormány által kinevezett MALÉV vezérigazgatónak, jelenleg egy magán légitársaság vezérigazgatójának a MALÉV-et elmarasztaló európai bizottsági határozat megszületésében?

A MALÉV csődhelyzetét részletesen kivizsgáló bizottság létrehozása elengedhetetlen, a hazai és nemzetközi jelentőséggel bíró vállalat gazdasági szintéről való eltűnése folyamatának és a jogügyletekben döntési jogkörrel rendelkező állami- és cégvezetők tevékenységének, felelősségének feltárása, valamint a csődhelyzet bekövetkezése hatásainak vizsgálata és nyomon követése mindenképpen indokolt.

Budapest, 2012. február 20.



**Dr. Szekeres Imre**

*országgyűlési képviselő*

*MSZP*



**Dr. Józsa István**

*országgyűlési képviselő*

*MSZP*



Országgyűlési képviselő

***Képviselői önálló indítvány***

Országgyűlési határozati javaslat kezdeményezése

***Dr. Kövér László úrnak,***  
*az Országgyűlés elnökének*

*Helyben*

***Tisztelt Elnök Úr!***

*A Házszabály 87. §-a és 85. § (2) bekezdés d) pontja alapján mellékelten az alábbi*

***országgyűlési határozati javaslatot***

*nyújtjuk be a Tisztelt Országgyűléshez.*

Budapest, 2012. február 20.

Előterjesztő:

**Dr. Szekeres Imre**

*országgyűlési képviselő*

*MSZP*

**Dr. Józsa István**

*országgyűlési képviselő*

*MSZP*