



I008-5/2011.  
(I008-6/2010-2014.)

## **J e g y z ő k ö n y v \***

az Országgyűlés **A Magyar Államvasutak Zrt. jelenlegi gazdasági helyzetéhez vezető, 2002-2010 között – kiemelten a MÁV Zrt. szerkezetátalakítására és a leánytársaságok privatizációjára vonatkozó – döntések vizsgálatára létrehozott vizsgálóbizottságának**  
2011. április 19-én, kedden, 12 óra 32 perckor kezdődő,  
a Parlament főemelet 37-38. számú tanácstermében  
megtartott üléséről

---

\* *A jegyzőkönyv eredeti hitelesített példánya az Országgyűlés Levéltárában megtalálható.*

**Tartalomjegyzék**

<i>Napirendi javaslat</i>	3
<i>Az ülés résztvevői</i>	4
<i>Elnöki megnyitó, a napirend elfogadása</i>	5
<i>Egyebek</i>	5
<i>Meghallgatások</i>	7
<i>Mándoki Zoltán, a MÁV Zrt. volt vezérigazgatójának meghallgatása</i>	7
<i>Kérdések</i>	8
<i>Mándoki Zoltán válaszai</i>	11
<i>Ványi Sándor meghallgatása</i>	21
<i>Kérdések</i>	22
<i>Ványi Sándor válaszai</i>	22
<i>Jelentés készítésének megbeszélése, válaszok áttekintése</i>	26

## **Napirendi javaslat**

1. Meghallgatások

Meghívottak:

Kamarás Miklós, a MÁV Zrt. volt elnöke

Mándoki Zoltán, a MÁV Zrt. volt vezérigazgatója

Ványi Sándor, a MÁV Zrt. Debreceni Járműjavítójának volt ügyvezető igazgatója

2. Jelentés készítésének megbeszélése, válaszok áttekintése

3. Egyebek

## **Az ülés résztvevői**

### **A bizottság részéről**

#### **Megjelent**

Elnököl: **Manninger Jenő** (Fidesz), a bizottság elnöke

Dr. Gruber Attila (Fidesz)  
Göndör István (MSZP)  
Korondi Miklós (Jobbik)  
Spaller Endre (KDNP)

### **Meghívottak részéről**

#### **Hozzászólók**

Mándoki Zoltán, a MÁV Zrt. volt vezérigazgatója  
Ványi Sándor, a MÁV Zrt. Debreceni Járműjavítójának volt ügyvezető igazgatója  
Szentgyörgyi Tamás szakértő (LMP)

#### **Megjelentek**

Kántor Árpád szakértő (Kósa Ádám EP-képviselő irodája)  
Dömötörfy József szakértő (Karanta Audit Zrt.)  
Jámbor Gyula (Magyar Nemzet)  
Dr. Takács Péter István szakértő (Várnai és Társai Ügyvédi Iroda)  
Dr. Pulay Gábor szakértő (Várnai és Társai Ügyvédi Iroda)  
Dr. Mészáros Karina (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium)  
Tímár András (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium)  
Matits Viktor (LMP)  
Sinkovics Szilvia (Jobbik)  
Négyesi Mónika (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium)  
Dr. Kelemen F. Balázs (Állami Számvevőszék)  
Kecskés Ágnes (Független Hírügynökség)  
Czirják Imre (Hír TV)  
Bácskai Judit (Echo TV)  
Kisléghi Nagy Dávid (Hír TV)  
Illyés Tibor (Magyar Távírási Iroda)  
Szabados Gábor (ET-Elnökség Tudósítói)

(Az ülés kezdetének időpontja: 12 óra 32 perc)

### **Elnöki megnyitó, a napirend elfogadása**

MANNINGER JENŐ (Fidesz), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Köszöntöm az ülés résztvevőit és köszöntöm Mándoki Zoltánt, a MÁV Zrt. volt vezérigazgatóját. Köszönöm szépen, hogy eljött, elfogadta a meghívásunkat.

A napirendünk elkezdéséhez először is meg kell állapítanunk a bizottság létszámát. Megállapítom, hogy négyen a hattagú bizottságból jelen vagyunk, így a bizottság határozatképes. Jávor Benedek képviselő úr jelezte, hogy nem tud részt venni az ülésen, de szakértője jelen van, és ezen kívül Gruber Attila, aki a bizottság új tagja, jelezte, hogy hamarosan érkezik, tehát a bizottság mindenképpen határozatképes. Ilyen formában képviselői helyettesítésre megbízást nem adtak ki.

A napirendi javaslatunkat kézhez kapták a képviselő urak. Jelezte Göndör István, hogy szeretne akár a napirend előtt is hozzászólni. Én azt javaslom, hogy a harmadik pont az Egyebek, legyen ott, de ha a képviselő úr ragaszkodik hozzá, és természetesen most megteszi a javaslatát, akkor megszavazhatjuk, én támogatom, hogy a bizottság ülése előtt szóljon hozzá, hogy ne maradjon ez a feszültség a bizottság ülése alatt, mert úgy gondolom, hogy személyes ügyben szeretne szólni, tehát ez jobb lenne a bizottság ülése előtt.

Tehát én akkor föl is tenném ezt szavazásra, változtassuk meg úgy a napirendet, hogy előre vesszük az Egyebek napirendi pontot, megadjuk a lehetőséget képviselő úrnak, hogy szóljon, és utána folytatjuk a meghallgatásokkal. *(Dr. Gruber Attila megérkezik az ülésre.)* Aki ezzel egyetért, az kérem, hogy kézfeltartással jelezze a képviselők közül. *(Szavazás.)* Látom, hogy négyen elfogadtuk. Képviselő úr nem nyilvánított véleményt, de a kérésére történt ez a szavazás, négyen támogattuk, ő nem szavazott, akkor ilyen formában változik a napirendünk.

### **Egyebek**

Elsőnek a napirend 1. pontjában megadom a szót a képviselő úrnak. Parancsoljon!

GÖNDÖR ISTVÁN (MSZP): Köszönöm szépen a szót. Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Bizottság! Igen, részben személyes érintettségem van. Tiltakozom Spaller képviselő úr egyéni karrierépítési módszerei ellen. Tiltakozom, hogy a sajtótájékoztatóján olyan nyilatkozatot tesz, amely a bizottság egészének árt és személy szerint engem is mélységesen sároz. Olyan témát állított be bizottsági anyagként, amely nem is szerepelt eddig a bizottság napirendjén. Az információ valóságtartalmáról nem győződött meg, ártatlan emberekről állít valótlanúságot. Én itt hadd szőjem be annak a hölgynek a véleményét, aki vasárnap azt mondta: kereszténydemokrata politikusként az édesanyja élje át azt, amit az az özvegy átélt, akinek a fia volt az a köztisztviselő álló építésmérnök, akit ön sározott.

„A pártszervezetében a testület érdeklődésére számot tartó cégek ügyvezetői vannak.” Egyrészt én több éve nem Nagykanizsán vagyok párttag. Nem cégekről van szó, ön által említve egy nagykanizsai cég van, amit szóba hozott, az a Szemafor-Clean Kft., és azt állítja, hogy „a saját üzleti köreit kellene vizsgálni”, tehát már ott sugallja, mintha én magam is részese lettem volna ennek a társaságnak. Visszautasítom, és azt is, amikor azt mondja, hogy erős szocialista szál, helyi és regionális szálak kötik az egészet egymásba.

Nem akarom tovább folytatni a feltételezéseit a megtakarításokról és azok felhasználási lehetőségeiről, csatolom szívesen a sajtóanyagokat.

A valótlanságokkal kapcsolatban. Elnök úr, én állítom, hogy ezzel árt a bizottságunknak Spaller képviselő úr, árt a jó hírünknek, a prejudikációval egyszerűen a bizottság objektivitásának a látszatát is megkérdőjelezi. Kihasznált egy nagyon olcsó népszerűsége utaló mondatot, hogyha valamivel elégedetlenek az utasok a MÁV-nál, az a tisztaság. Én tudom, hogy Spaller úr szerint, aki szocialista, az nem lehet önkormányzati képviselő, nem lehet vállalkozó, nem lehet munkavállaló, mert mindent csak tisztességtelenül csinál, aki szocialista. Én ezt a kirekesztést visszautasítom.

Tisztelt Spaller Úr! Én '94 óta - úgy, ahogy ön a cikkben említette - tényleg többször indultam, sőt tájékoztatom, '94-ben, 2002-ben és 2006-ban meg is nyertem ebben a választóköri körzetben az egyéni mandátumot.

Képviselő úr, ön átlépte a politikai jó ízlés, a politikai tisztesség és a korrektség minden határát. Az én erkölcsi felfogásom szerint ön alkalmatlan arra, hogy ennek a bizottságnak a tagja legyen, amely arra hivatott, hogy a MÁV-ot, ezt a nagy múltú állami vállalatot megpróbáljuk segíteni a piacgazdasági viszonyok között működni.

A jegyzőkönyv számára szeretném elmondani, amit én tudok a Szemafor-Cleanről. Böröcz úr személyében is vasutas, egy vasutas dinasztiának a tagja. Valóban nemcsak volt, hanem többször volt önkormányzati képviselő. A céget 1994 előtt alapították azokkal a munkavállalókkal, akiket a MÁV „lapátra tett”, és valóban ő volt a többségi tulajdonos. Az alkalmazottak között az én információim szerint a mai napig azok a dolgozók vannak többségben, akik valamikor a MÁV-ból kerültek ki, és ennek a cégnek - ezt a nagykanizsai iparkamarától tudom - az elsők között volt minőségbiztosítási rendszere.

Tehát még egyszer, ezzel azt kérem elnök úr, hogy hasson oda, hogy Spaller úr ne tegyen a bizottságunkra nézve ilyen rosszízű kijelentéseket, csak azért, hogy önmagát valamivel egy kicsit jobb pozícióba hozza.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Megadom a szót Spaller Endre képviselő úrnak.

SPALLER ENDRE (KDNP): Köszönöm a szót. Ezt a vitát én itt nem szeretném lefolytatni, pusztán két apróságra hívnám fel a figyelmet. 1. Az adatokat a MÁV adta és a bizottsági munkám keretében kértem be őket és kaptam. Én azt nem állítottam, hogy a bizottság ezzel foglalkozott. (*Göndör István: Szó szerint.*) Én ezt nem állítottam, hogy a bizottság ezzel foglalkozott. Azt állítottam, hogy a bizottsági munkám keretében kaptam meg ezeket az adatokat. Az adatokat képviselő úr érdemben nem cáfolta. Ez volt az adatok egyik része, az adatok másik része pedig, hogy van egy ilyen CD a cégek adatairól, onnan szedtem azokat. Az adatokat érdemben nem cáfolta képviselő úr, úgyhogy... Az összes többivel nem tudok mit kezdeni.

Köszönöm.

ELNÖK: Göndör képviselő úr szót kért.

GÖNDÖR ISTVÁN (MSZP): Igen. Bocsánatot kérek, elnök úr, és tényleg visszafogom magam. Én az összes sajtóterméket a jegyzőkönyv mellé szívesen adom másolatként, csatolásként. Spaller úr szó szerint ezt mondta. Olyan cégek tevékenységét vizsgálták a bizottságban. Nem ön, nem egyedül, mi együtt mindannyian. Nekünk erről információnk sem volt. Amiről nekünk van, az az a belső ellenőri jelentés, ami a takarítással valóban foglalkozik, de nem ebben a körben.

Amikor ön azt mondja, hogy az adatokról nem beszéllek, nekem nincs információm erről, képviselő úr. Olyasmit kér rajtam számon, ami önnek lehet, hogy rendelkezésre áll,

nekem nem, és én továbbra is erősítem, én azt mondtam, hogy ön nem kontrollálta az adatait, mert még a cégvezető nevét sem helyesen írták le.

Köszönöm szépen, elnök úr.

ELNÖK: Köszönöm. Spaller képviselő úr!

SPALLER ENDRE (KDNP): Köszönöm. Részemről ez az utolsó megszólalás ebben a témában. Én csak kérdezném a bizottsági titkárságot, hogy azok az adatok, amelyeket én megkapok, körbementek minden képviselőnek, tudomásom szerint nincs olyan adat, amit csak én kaptam meg. Bízom benne. Ha ez nem így van, és Göndör úr valóban nem kapta meg ezeket az adatokat, akkor kérem, hogy továbbítsák neki, hiszen minden adat nyilvános mindenki számára, főt van a közös meghajtón, és így tovább.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Képviselő úr, engedje meg, hogy én válaszoljak ebben a kérdésben. Így van, tehát minden olyan kérdést - ezt bizottsági elnökként így beszéltük meg a bizottsági munkatársakkal és gondolom, a bizottság a munka elején is -, minden választ, bárki tette föl a képviselők közül a kérdést - adott esetben a képviselő szakértője ugyanígy beszámít ebbe -, az összes többi képviselő megkapja, amit a MÁV számunkra rendelkezésre nyújt. Ennek utána fogunk nézni. Én azt javaslom, hogy a következő ülésen akár ezt a külön témát is napirendre tűzhetjük. Most, miután itt az ülés előtt került föl ez a kérdés, engedjék meg, én most arra nem készültem, mert nem volt napirenden, hogy ezt a témát itt külön kiemeljük, de a következő ülésre akkor természetesen ezt az anyagot addig kiegészítjük, ha kell, és akkor a következő ülés napirendjére fogjuk tűzni. Köszönöm szépen. Akkor ehhez nincs más.

Még az Egyebek között hadd mondjam el a bizottsági munkáról, hogy a következő ülést két hét múlva szándékozom összehívni, ha a képviselő urak is egyetértenek vele, május 3-án vagy 4-én, ezt majd a jövő héten tudjuk pontosítani, amikor a parlament ülésezési rendjét is megismerjük. Ami a lényeg, hogy arra az ülésre már határozati javaslatot illetően is van már egy vázlat, amit ki fogok küldeni a következő napokban jövő héten a képviselőknek, amely 2-estől a 10-es bizottsági határozati javaslatra már egy válaszlevél-tervezetet fog tartalmazni. Az 1-es kérdés sokkal bonyolultabb és szerteágazóbb, azok a gazdálkodásra és az egyéb kérdésekre vonatkozó kérdések, ezeket nyilván majd utána tudjuk.

Én azt kérném előre, hogy ez alatt a két hét alatt, ahogy a korábbi ülésen is mondtam, a szakértők segítségével a bizottság tagjai az általuk feltett kérdésekből leszűrhető jelentést mindenképpen készítsék el, aztán itt el fogjuk dönteni vagy egy munkacsoport-megbeszélésen, hogy ezt hogyan szerkesszük össze jelentéssé, de nyilván célszerű, ha mindenki a saját kérdéséből levonható következtetéseket elkészíti. Természetesen ezt érdemben majd a bizottság is meg fogja vizsgálni. Ennyit az Egyebekről.

Van-e még valakinek kérdése? *(Nincs jelzés.)* Köszöntöm Gruber Attilát, aki időközben megérkezett. A múlt hét óta a bizottság tagja. Ő is megkapta az anyagokat. Ha nincs új kérdés, akkor rátérnénk a napirendünk következő pontjára.

## **Meghallgatások**

### **Mándoki Zoltán, a MÁV Zrt. volt vezérigazgatójának meghallgatása**

Először is bejelentem, hogy Kamarás Miklós, a MÁV Zrt. volt elnöke jelezte, hogy egészségi okból nem tud részt venni az ülésen. Ványi Sándor, a MÁV Zrt. Debreceni Járműjavítójának a volt ügyvezető igazgatója jelezte - nem ismerem személyesen, azt hiszem, nincs itt még -, hogy úton van, tehát ide fog érni remélhetőleg.

Köszöntöm még egyszer Mándoki Zoltánt, a MÁV Zrt. volt vezérigazgatóját, aki részt vett az ülésekben. Egyben bejelentem, hogy Heinczinger Istvánt a következő ülésre

szándékozom meghívni, és ha a képviselőknek nincs külön kérése, akkor ezzel a meghívottak körét, ha csak nem merül fel külön ügy, le is zárnám, mert azt hiszem, hogy az elsőszámú vezetők közül, akik ebben az országgyűlési határozat által kijelölt ciklusban, 2002-től 2010-ig dolgoztak, őket meghallgattuk. Tehát ha nincs más, akkor Mándoki Zoltánt kérem majd, de engedje meg, hogy először talán a kérdéseket föltegyük. Megkérem, hogy mindenképpen azt rögzítsük, hogy Mándoki Zoltán a MÁV Zrt. vezérigazgatója 2002 után volt, pontosan milyen beosztásban, mennyi ideig volt a MÁV vezetője. Írásban is jeleztek előre nekem kérdéseket, egyrészt Jávor Benedek. A képviselő úr nincs itt, de szakértője itt van, úgyhogy megkérdezem, hogy fel kívánja-e olvasni a kérdéseket vagy össze kívánja-e foglalni, vagy pedig én tegyem ezt meg. Egy pillanat. Elkezdem én mondani, jó, és akkor ön kiegészíti? Más nem jelentkezett. Még egyéb kérdéseket Ványi Sándor úrhoz kaptam.

Átadom inkább a szót, tessék. Jávor Benedek már korábban jelezte, hogy milyen kérdéseket kíván feltenni. Tessék akkor felolvasni a kérdéseket. Megadom a szót.

### **Kérdések**

**SZENTGYÖRGYI TAMÁS** szakértő (LMP): Köszönöm a szót, elnök úr. Mándoki Zoltán úrnak a következő kérdéseket szeretnénk fölteni. Milyen stratégiai célok kitűzésével és elérendő mutatók elérésének céljával indította el az ön által vezetett menedzsmentet a minisztérium?

A második kérdés. Hány vasúti felső- és középvezető került lecserélésre vezérigazgató úr működési ideje alatt?

A harmadik. Mi indokolta a hagyományos vasúti szervezetek, elnevezések megszüntetését, a helyettes és csoportvezető munkakörök felszámolását? Mi volt az üzenete annak, hogy a korábbi szervezeti és működési szabályzat helyett a működési és szervezeti szabályzat megfogalmazást használták? (*Mándoki Zoltán közbeszól.*) Köszönöm szépen. Akkor megvan írásban is természetesen.

**ELNÖK:** Köszönöm. Azt kérném, hogy lassabban olvassuk fel és lehetőleg foglaljuk össze. Természetesen lesz lehetőség... Tehát egyben föltennénk a kérdéseket, itt az a szokás, mert egyszerűbb. A bizottság képviselői megkapták e-mailen, de szerintem jobb, ha fölolvassuk. (*Mándoki Zoltán: Ha a bizottság ismeri a kérdéseket... Vagy el kell hogy hangozzon?*) Ismereteim szerint nem tartalmaznak olyan számszaki részleteket, amik általánosságban nem lehetnek megválaszolhatók. Én azt gondolom, hogy mindenképpen szükséges fölolvasni a kérdéseket. Azt kérném, hogy lehetőleg igyekezzünk minél rövidebben megfogalmazni a kérdéseket. Ha a volt vezérigazgató úr nem válaszol valamelyik kérdésre vagy elmarad, akkor természetesen lehetőség van a viszontkérdésre. Azt kérném, hogy tömören fogalmazzuk meg, mert bizonyos időkorlátokat is be kellene tartani. Tehát parancsoljon, visszaadom a szót akkor, hogy folytassuk.

**SZENTGYÖRGYI TAMÁS** szakértő (LMP): Köszönöm szépen, elnök úr. A kérdéseinkre akár írásban is el tudjuk fogadni a választ. Tehát itt hat kérdés van előttem, összesen kilenc, ha ez nem fér bele az időbe, akkor nem olvasnám fel, Mándoki úrnak időt is hagyva lehetőséget a válaszadásra.

**ELNÖK:** Azt gondolom, hogy miután itt előzetesen nem tudtunk Mándoki úrral kapcsolatot teremteni, nem tudtuk megbeszélni, hogy milyen kérdéseket fogunk feltenni - ez nem az ő hibája, elnézést -, itt lehetőség van a vizsgálóbizottsági ülésen kérdéseket fölteni. Természetesen, ha ez olyan részletes ismereteket kíván meg és olyan fontosnak ítéljük meg, akkor lehetőség van megkérni Mándoki urat, hogy írásban később válaszoljon, hiszen nyilvánvaló, hogy nem várható el, hogy most mindenre részletes választ adjon, de gondolom,



hogy a kérdéseink nem ilyen számszaki részletezettséget kívánnak meg, hanem inkább általános érvényűek. Azért annak fussunk neki, mert én azt gondolom, hogy azokra tudunk választ kapni, ami nyitva marad, az pedig nyitva marad, és majd visszatérünk rá.

Folytassuk szerintem vagy menjünk tovább, csak azt kérném, hogy minél...

SZENTGYÖRGYI TAMÁS szakértő (LMP): Elnök úr, akkor annyi lehetőséget kérek, hogy összefoglaljam, hogy mire szeretnénk mindenképpen a bizottsági ülésen választ kapni. *(Elnök: Igen.)* Tulajdonképpen az akkori menedzsment, amit Mándoki úr vezetett, kapott-e iránymutatást a minisztériumból? Ez a jelek szerint, az eddig rendelkezésre álló adataink alapján egy hagyományos vasúti szervezet, szerkezet szétbontását, lebontását és egy új felépítését jelentette. Az adatokból az is érzékelhető és a tények, tapasztalatok azt mutatták, hogy a hagyományos, tradicionális vasutak, vasutas szervezet szétbontása nem úgy sikerült, azaz az új felépítése problematikus. Ma is érezzük ennek a hatását, és legvégső soron a szervezés során érzékelhető, hogy nem mindenben az EU konformitásának felelt meg vagy túlon túl részletesebb, részletekbe menő felbontott szervezet jött létre. Ennek az értékelését szeretnénk kérni a vezérigazgató úrtól.

Köszönöm szépen, akkor ennyi. Ha ön úgy érzi, hogy a választ így össze tudja foglalni, akkor számunkra így jó.

ELNÖK: Igen, itt azt mondja a munkatársam, hogy elküldött önnek egy e-mail sort. Nem tudom, ezt megkapta-e. Mondom, nem tudunk egyértelműen kapcsolatot teremteni, nem voltak meg az elérhetőségek, csak végül is sikerült meghívni. *(Mándoki Zoltán: Nem nézek minden nap e-maileket.)* Jó, tehát akkor nem, mert mondom, részben elküldtük e-mailen, csak bizonytalan volt a címzés.

Akkor folytatom, hogy menjünk tovább. Nem tudom, hogy ugyanebben az e-mail sorban volt-e benne konkrétan a Boston Consulting és a Horváth tanácsadó cég által készült stratégia kérdése. *(Mándoki Zoltán: Itt van benne.)* Igen, jó, akkor én ezt nem olvasom föl.

A következőt tenném hozzá ehhez a kérdéssorhoz, ami a saját kérdésem lenne. Valóban ön nyilatkozta egyszer, hogy 2002-2007 között 47,5 milliárd forint megtakarítását tervezte a MÁV. Mik voltak azok az intézkedések? Ez tulajdonképpen az 1-es kérdéshez köszön vissza, amit írásban megkapott, aminek alapján úgy gondolta, hogy a MÁV szerkezetének átalakításával ilyen eredményt lehet elérni. A mandátuma alatt mennyiben látta ezt igazoltnak, hogy ebből mennyi teljesült?

A második egy részletkérdés, de föltenném. Egy vitatott kérdés volt az ön ideje alatt az informatikai rendszer. Korábban egy Oracle-lel kötött szerződése volt a MÁV-nak, és amikor ön és vezetői megkapták mandátumukat, akkor utána részben az SAP-rendszerre álltak át, úgy tudom, korábbi munkahelyeken is be volt vezetve ez az SAP HR-rendszer. Mennyibe került ez a MÁV-nak, és arról ön most itt be tud-e számolni, hogy végül is a megrendeléshez képest mennyibe került az egész rendszer és valóban indokolt volt-e az SAP HR-rendszer bevezetése, minekutána már egy másik rendszer megrendelése és működése folyamatban volt.

Ez a kettő. Köszönöm szépen.

Spaller Endre!

SPALLER ENDRE (KDNP): Köszönöm szépen. A Tiszavas-ügyről, ha mondana néhány szót. Ön szerint kit terhel felelősség ebben az ügyben? Magát az ügyet a nyomozati anyagokból ismerjük. Ön hogy látja a személyi felelősséget ebben a kérdésben?

A következő kérdésem az MHR-projekthez kapcsolódna, amit ha jól tudom, az ön ideje alatt zártak le, pont akkor, amikor már éppen beindulni látszott volna olyan 8 év... MHR, ez a menetjegy- és helyijegy-biztosítási rendszer. Nem tudom, ha az nem önhöz tartozik, akkor majd nyilván elmondja. Ugyanígy az MHR-rendszer keretében önök

vásároltak, illetve a MÁV akkoriban vásárolt olyan nyomtatókat, amelyeket a jegyek előállítására használtak. Akkor történt az az érdekesség, hogy egy magán kft. gyakorlatilag mintaoltalom alá helyezte a MÁV-jegyeket kis túlzással, annak a formáját meg azokat a biztonsági elemeket, ámde ezen biztonsági rendszer kapcsán tudomásom szerint 2003-ban a MÁV-nál került valami nagyon hasonló kidolgozásra. Nem akarok itt prejudikálni. Önnek van-e erről tudomása, az ön rálátása szerint mi lehetett ennek a pontos folyamata?

Végül az IHIR-rendszer kapcsán kérdezném, hogy ott szakképzési hozzájárulást használtak-e, ha igen, mennyiben. Erről Kugler úr nem tudott vagy nem akart válaszolni az előző bizottsági ülésen.

Ezek lennének a kérdéseim, illetve bocsánat, SAP-hoz kapcsolódóan ott két modul van. Ha kapcsolódhatnék annyiban a kérdéshez, hogy külön a két modulról, ha tudna beszélni, valamelyik működik-e esetleg, valamelyik nem, vagy csak később kezdett el működni.

Nagyon szépen köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen, akkor lezárhatjuk. *(Jelzésre:)* Még van. Korondi képviselő úr!

KORONDI MIKLÓS (Jobbik): Én a következő kérdéseket szeretném feltenni vezérigazgató úr részére. Ön százával cserélte le ténykedése alatt a vasút munkatársait, elsősorban MOL-os dolgozókra. A nem MOL-osok kiválasztásának első szűrőjeként nagyobbcska gyerekek tesztelték telefonon a jelöltek angoltudását. Aki ezen a szűrőn elbukott, az nem kerülhetett a második szűrőbe, végül a MÁV létszámába sem. Ön szerint a vasútnál az első szempont az angol nyelvtudás?

Következő kérdésem. Angolul kiválóan beszélő munkatársai támogatásával sikerült a MÁV veszteségeit százmilliárdokkal növelni, csak hogy 100 év után végre történjen valami. Ön szerint van szükség a közlekedés valamelyik irányítási szintjén szaktudásra? Ön szerint meg tud javítani bármit is, ha nem tudja, hogy működik és mi a hibája?

A következő kérdésem. Tudván tudva, hogy jogilag megvalósíthatatlan, átjászotta a Nyugati pályaudvar Ferdinánd híd, Lehel utca közötti területét egy törvénytelen szerződéssel, ami a MÁV-nak, az adófizetőknek több mint 2 milliárd forint kárt okozott. Ki kérte ezt öntől? Vagy utasította valaki? Kicsoda? Prémiumtényező volt esetleg vagy mennyi prémiumot kapott ezért?

A MÁV-nál az ön által aposztrofált százéves mozdulatlanság idején egy olyan életpályamodell működött, amelyet a kormány most kíván megteremteni többek között a rendőrségnél és a tűzoltóságnál, vagyis a fiatal a vágányok között dolgozott, és amikor elég tudást, tapasztalatot, gyakorlatot, átlátóképességet, összefüggés-ismeretet szerzett, ráadásul idősebb is lett, akkor a szerzett ismeretekkel döntés-előkészítő vezető kiegészítő tevékenységet végzett nyugdíjazásáig. Ezt a kultúrát ön szétrombolta. Eredménynek tekinti ön?

Tömegével nyugdíjazta a vasúti szakértelemmel bíró munkatársakat idő előtt, amellyel milliárdos terheket tett az adófizetők vállára. Egyedül döntött? Valaki utasította?

Következő kérdésem. Ki utasította önt a MÁV szervezetének olyan átalakítására, hogy a pálya-karbantartási munkái sem lettek elvégezhetőek a MÁV megvolt személyi és műszaki apparátusával? Ki utasította arra, hogy a közbeszerzéseket úgy kell kiírni, hogy a MÁV pályakarbantartó társaságok csak a nemzetközi korrupciós botrányokban érintett cégek alvállalkozójaként kaphassanak megbízást?

Következő kérdésem. Eredménynek tekinti, hogy uralkodása alatt olyan mértékben leromlott a vasúti pályák állapota, hogy 50 százalékan „lassú” jel van, miközben felemészttette a pályakarbantartásra a költségvetésből nyújtott összegeket? Kapott erre utasítást vagy saját hatáskörben döntötte el?

A következő kérdésem. A többi MÁV-ból kivált társaság MÁV közbeszerzési megbízásokból történő kizárására ön utasított vagy saját hatáskörükben jártak el? Felelősségre vontak-e emiatt vezetőjét vagy megdicsérte, esetleg jutalmazta, kitüntette?

Az ön idején a teherkocsipark elsikkasztásra került. Felelősségre vont emiatt valakit?

Még van egy pár kérdésem, nem olyan sok. Ki javasolta, hogy bizonyos MÁV-üdüők kiváljanak a Lokomotív Hotels Rt.-ből?

Egy utolsó kérdésem, illetve utolsó előtti, bocsánat. 2004 előtt az X-Rent Kft.-től bérelték a közúti gépjárműveket. Mi szükség volt arra, hogy ilyen nagy mennyiségű gépkocsit rendeljenek? Ha jól tudom, 1161 darab személygépkocsiról volt szó üzemeltetésre tartós bérlet formájában. 6 milliárd 178 millió 752 ezer forint volt.

Mit tud ön az Andrassy úr 66. nyugdíjigazgatóság épületének eladásáról?

Miért szűnt meg több mint 100 év után a MÁV saját nyugdíjfolyósító rendszere?

Tudta-e, hogy 2004. december 22-én a MÁV és az Andrassy Palota Kft. között létrejött az adásvételi szerződés az ingatlan tárgyában, a vevő viszont 2005. január 7-én lett bejegyezve a cégbíróságon? Egy utolsó kérdés. Miért volt fontos értékesíteni az ingatlant, mikor a MÁV utána 3 évre visszabérelte?

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm. Megadom a szót, és kérem akkor a választ. Parancsoljon!

### **Mándoki Zoltán válaszai**

MÁNDOKI ZOLTÁN, a MÁV Zrt. volt vezérigazgatója: Köszönöm szépen. Először is szeretnék elnézést kérni, ha bizonyos kérdésekre nem tudok vagy rosszul válaszolok. Lassan 6 éve leszek, hogy eljöttem, papírokat nem hoztam el, tehát nem ismerem az ügyeket. Vannak bizonyos dolgok, amikre nem tudok válaszolni.

Haladjunk akkor sorjában. Milyen stratégiai célok kitűzése? Stratégiai célként az tűzött ki, és ezt az új igazgatóságot, felügyelőbizottságot, menedzsmentet beiktató miniszter úr fogalmazta meg, hogy az utolsó szocialista nagyvállalatot kellene elindítani azon az úton, hogy próbáljanak piacgazdasági kihívásokkal szembenézni 12 évvel a rendszerváltás után, továbbá egy olyan új szervezeti struktúra kellene, amely valamennyire kompatibilis az európai vasutakkal, eleget tesz bizonyos EU-s elvárásoknak, amelyek bizonyos szervezetek, bizonyos tevékenységek külön vizsgálatát írták elő, tehát nem összemosni, hanem külön, láthatóan, elszámolhatóan, hogy mi az, ami az állam hatóköre, például egy pályavasút, egy pálya, egy nemzeti infrastruktúraelem, illetve egy üzleti alapon működő vállalkozás, mint például egy áru fuvarozó vasút.

Számos modellje van annak, hogy vasutak hogyan működnek. Vannak olyan országok Európában, ahol a vasúti alaptevékenységek teljesen elkülönült vállalati formában működnek. Vannak olyanok, ha azóta meg nem változtatták, mert nem tudom, nem figyeltem, például az osztrák volt ilyen, ahol egy holding van, egy egyben tartott holding van, de mégis a különböző vasúti tevékenységeket szervezetileg elkülönülten működtették.

Hány vasúti vezető került lecserélésre? Én négy embert hoztam, négyet, tehát amikor indultunk. Az első két kollega, akit le kellett cserélni. Sajátos okoknál fogva - ezt nem tudom, miért - kettő darab humánpolitikai vezérigazgató-helyettest találtunk a MÁV Rt.-ben. Egy picit akkor soknak tűnt 2002-ben. Ők távoztak.

Senkitől semmilyen üzenetet nem kaptam a tekintetben, hogy kiket kellene „bántani”. Nem is bántottunk senkit. Igazából egy pályázatot írtunk ki 2002 őszén. Mindenki, tehát a meglévő vasutas kollegák is megpályázhatták azokat a munkaköröket, amely munkakörök az új, január 1-jétől majd életbe lépő szervezeti modell szerint szükségesek. Erre a pályázatra gyakorlatilag külső szakértőket kértünk föl az elbírálásra, olyan embereket, akik szakmából, egyetemről, közigazgatásból érkeztek. Ők bizottságokban bírálták el a jelentkezőket. Meg kell

mondjam, hogy nagyon sok olyan munkakör volt, ahol a bizottságok bizony vakarták a fejüket, tehát a jelöltek alig-alig ütötték meg azt a mércét, amit a bizottság legalábbis egy minimum színvonalnak gondolt volna. Ezzel együtt számos olyan kollega került vezetők munkakörbe, akik korábban is vasutasok voltak, korábban is ugyanazt a munkakört látták el, ha szabad azt mondanom, a pályavasút vezetője, a főforgalmista, a személyszállítás vezetője, a gépészet vezetője is belső vasutas lett, az árufuvarozás vezetője, igaz, a GYSEV-től érkezett, de ezzel foglalkozott. Nem MOL-osok voltak ezek az emberek, vasutasok voltak.

Más kérdés, hogy egy év működés után ezeknek az embereknek a jelentős részét lecseréltem, és ez nem arról szólt, egyszerűen nem ütötték meg azt a mércét, amely mércét szerintem egy cégben meg kellene ütni. Azt szeretném mondani, hogy nem biztos, hogy az ő hibájuk. Ilyen volt a rendszer fölöttük, tehát ilyen rossz volt az a vállalat, amely tartotta őket. Nem a '90-es szinten volt megrekedve ez a MÁV Rt., hanem attól tartok, hogy még egy korábbi, mély szocialista szinten akadt el valahogy. Igazából, elnézést, ez egy előrelépés.

Arra a számra emlékszem, hogy 6 százaléka beszélt... Hatvanvalahány-ezer főből indultunk el, 6 százaléka volt valamilyen nyelvvizsgálója, nem angol, valamilyen. Ez még persze nem jelentette azt, hogy beszéltek is nyelvet, és nyilván volt olyan, aki beszélt nyelvet és nem volt nyelvvizsgálója, de ez a szám sokatmondó. Ez egy rossz állapotban lévő vállalat volt.

Hogy a szervezeti és működési szabályzat miért működési és szervezeti szabályzat, ez egyszerű logika. A működés logikája az elsődleges. Tehát amikor valamilyen folyamatot rendbe rakok, akkor azt nézem meg, hogy hogyan működik, és ehhez a működéshez keresem meg az azt hordozó szervezetet. Megint csak egy nagyon rosszízű, régi típusú gyakorlat, hogy rajzoljunk szervezetet, aztán majd kitaláljuk, hogyan működik. De a szervezeti kockák rajzolása általában azzal végződik, hogy Jézusmária, X. Y.-nak nem jutott kocka, és akkor rajzoljunk neki is egy kockát, és akkor a szervezet elkezd egyre színesebb lenni, míg ha határozottan lefektetünk egy működési elvet, a működési elv kialakítja, hogy hol vannak szervezeti lépcsők.

A vasúti tradíciókról. Én értem, hogy egy vállalat 150 éves, tehát ez teljesen rendben van és ez egy szép dolog, ezzel nincs semmi baj, erre lehet büszkének lenni és visszaemlékezni, de muszáj előrelépni. Tehát az a fajta kultúra, amit az általam 2002-ben megismert vasút képviselt, állítom önöknek, hogy nem felel meg, nem felelt meg akkor - nem tudom, azóta talán változott - a fogyasztóink elvárásának. Egy hatóságként viselkedő, igazából saját magát működtető és saját magával elfoglalt cég cégoldalról sem tudja kiszolgálni azokat az igényeket, amelyekre tulajdonképpen alapítva lett.

Más kérdés, hogy kiképezhetjük a leghozzáértőbb embereket és megtaníthatjuk őket sok minden jóra, ha nincs hozzá egy megfelelő infrastruktúra, mert ahol olyanok a pályák, amilyenek akkor voltak - remélem, azóta sokat változott -, ha olyanok a vonatok, mint amilyenek akkor voltak - azt látom, hogy sokat változott, mert az új beszerzési vonatok azért már egy más kultúrát és más minőséget képviselnek -, akkor hiába az ember. Tehát ezt valahogy együtt célszerű csinálni, és az ember azt is tudja, hogy egy ilyen méretű vállalatnál ez nem napok kérdése. Tehát ha egy nagy tankernek a kapitánya teljes sebességgel halad a tengeren és kiadják az utasítást, hogy stop, akkor onnantól kezdve az a tanker még 35 tengeri mérföldet fog siklani. Tehát ezt is látni kell egy ilyen méretű vállalatnál, hogy nagyon nehéz egyik napról a másikra előremenni.

Én azt hiszem, végigdolgoztam a magam három és egynegyed évét azzal a négy MOL-os vezetővel, akikkel együtt érkeztem nagyjából. Hogy aztán hányan jöttek még? Többen. Elnézést kérek, egyszerűen azt érzékelték, hogy itt van munka, érdemes dolgozni, itt még talán van lehetőség kreativitásra, valami újfajta épül, valami változik, tehát lehet feladatot találni. Jöttek jó páran. Én nem hívtam többet. Jöttek olyanok is, akik egyszerűen pályázatra, valamilyen pályázat volt kiírva, ott jelentkeztek és valamikor MOL-osok voltak. Az is egy

nagyvállalat, viszonylag nagy fluktuációval, onnan viszonylag jó szakemberek kerültek el, szerintem a MOL ma is egy kiváló vállalat, és akik ott dolgoznak, ma is kiválóak, szerintem minden más munkahely örülhet, ha egy MOL-nál felkészült, tapasztalatot szerzett munkatársat talál.

A Boston Consultinggal dolgoztuk ki azt a programot, amelynek az volt az egyik hozama, hogy azt mondtuk, hogy a magyar vasúti személyszállítási, közlekedési stratégia és ehhez kapcsolódóan a vasúti rendszer stratégiája középpontjába két dolgot érdemes állítani. Az egyik az elővárosi közlekedés, ahol a vasútnak mind a mai napig nagy szerepe van, lehet. Elsősorban az elővárosi közlekedésbe nyilván egy ilyen Budapest-központú országban az a régió értődik, ahol durván 3,5 millió ember él vagy dolgozik abban a régióban, amely Budapest és körülbelül egy 60 kilométeres sugarú körzete, és járnak be budapesti munkahelyekre. Itt lehetne egy elővárosi közlekedést még mindig tovább építeni. Ebben kicsi előrelépések voltak.

Én jó példaként élem meg például az esztergomi vonalat, ahol nem az általunk, hanem a korábbi vezetés által beszerzett vonatok egy olyan utazási minőséget hoztak, hogy míg általában csökkent a vasúton közlekedő embereknek a száma, az esztergomi vonalon markáns, mérhető növekedés következett be. Ugyanígy megtörtént ez a váci vonalnál. Nem tudom, hogy ott járnak-e új szerelvények, de az volt az első, ahol egy ilyen zónázó, ütemes menetrend kialakításával vonzóbbá tettük az embereknek a közlekedést, és valóban viszonylag rövid idő alatt, 28 perc alatt el lehetett jutni Vácra és a további irányokba.

Aztán voltak kihívásokkal terhelt vonalak is. Majd arról talán később.

Még a Boston Consultinggal vettünk végig és alakítottunk ki egy olyan - úgy mondanám - feladatlistát, amely feladatlistát aztán a MÁV Rt. igazgatósága fogadott el. Ez azt tartalmazza, hogy mik azok a programok, amelyeket a MÁV-nál meg kellene valósítani, tehát ami nincs, ami feladat, amitől egy vállalat jobban tud működni, ami egy vállalat működéséhez elengedhetetlen. Ebből jó darabot volt is alkalmunk levenni a polcra, nekiállni és megcsinálni. Ezek működnek vagy működtek, legalábbis akkor, amikor én eljöttem. Remélem, azóta még több működik közülük.

Az IFUA-val pedig emlékezetem szerint, de erre már nem iszom mérget, azt a kontrollingrendszert alakítottuk ki, ami a MÁV Rt.-n belül egyáltalán nem létezett. A MÁV és annak a vasutas vezetői igen keveset tudtak saját cégük működésének pénzügyeiről, számairól. Nagyon-nagyon leegyszerűsítve mondom, és elnézést kérek a durva egyszerűsítésért, hogy mi vonatkoztatunk, tesszük a dolgunkat, és majd a pénzügyi vezérigazgató-helyettes asszony vigyáz a számokra. De hogy egyes döntésük mibe kerül, mit hoz, mit visz, erről a MÁV Rt. vezetőinek nem volt, mert nem lehetett tudomásuk.

A MÁV Rt. 2002-ben nem tudta, hova mennek az utasai. Megint leegyszerűsítve mondom. Valaki odament egy vasúti pénztárhoz, és azt mondta, hogy kérek egy jegyet Hatvanba, akkor kapott egy 70 kilométeres jegyet. Onnantól kezdve a MÁV csak azt tudta, hogy valaki Budapestről 70 kilométerre elment, de azt nem tudta, hogy hova. Tehát nem voltak meg azok a... Természetesen voltak ilyen utasszámlálások meg mit tudom én, de ezeknek a megbízhatósága igen kétes. Amellett nem tudta megszámlálni, hogy ha esetleg tizenketten utaztak éppen egy szerelvényen, abból vajon hány volt a vasutas és hány volt a vasutasgyerek, azt meg pláne nem tudta, hogy hányan fizettek ezért. Tehát nagyon-nagyon csekély volt. Emellett én azt tudom, hogy a harmadik év végére nagyjából azt már lehetett tudni, hogy mi mennyi, miért annyi.

Elkezdtek tanítani 2003 elejétől a vasutasokat egy új működési modellre. Megint csak példát mondom, hogy érzékelődjön. A személyszállításnak nem volt eszköze. Tehát volt egy személyszállítási igazgatóság a MÁV Rt.-n belül, de nem rendelkezett eszközökkel. Azt hiszem, a kalauzok tartoztak talán hozzá, az ellenőrök tartoztak hozzá. Ő megkapta a szerelvényeket a gépészettől, de azt, hogy mennyi szerelvény, mennyi mozdony, mennyi

kocsi, azt ő legfeljebb csak kérte, de a gépészet adta, a gépészet döntötte el helyettük, hogy mikor kell egy kocsi karbantartásra vinni, és a többi, hogy milyen mozdonyt köt rá egy-egy szerelvényre.

Elindítottunk egy olyan dolgot, először is az eszközöket a helyére tettük, tehát tartozzon ahhoz az eszköz, aki ezzel az eszközzel dolgozik, aki ezt menedzseli. Vasúti kocsi, vagonok: személyszállítás. Teherkocsik, tehervagonok: áru fuvarozás. Mozdonyok. Ez vitás kérdés, több helyen vitatkoznak, több megoldás van, most úgy tudom, hogy külön vannak, de nem esküszöm meg, már nem nagyon tudom, hogy mi történt utánunk. Tehát legyen felelős az eszközért. Ahhoz viszont, hogy felelős legyen, tudnia kell, hogy mi mennyi. Tehát ha kiáll egy mozdony, ha egy könnyű szerelvényre megkap egy kétáramnemű, óriási nagy, erős mozdonyt, akkor tudnia kell, hogy ezért mennyit fizet. Meg kell kérdezni, hogy akarok-e ennyit fizetni, és akkor kezdjenek el vitatkozni azzal, aki a mozdonyt adja, hogy öreg, én nem kértem azt, hogy ezzel a baromi nagy géppel húzzátok azt az öt könnyű kocsi, nem vagyok hajlandó megfizetni az ellenértékét. Csináljunk úgy, mint ahogy otthon próbálunk gazdálkodni, tehát ne szórjuk fölöslegesen a pénzünket, az a nagy barom mozdony húzzon egy 40 kocsiból álló tehervonatot, az arra van nagyjából.

Ilyen típusú rendszereket kellett kiépíteni és itt kellett megteremteni azt a belső számszakiságot, és tudjuk, hogy mi mennyi, miért annyi, és ha tudjuk, akkor el lehet rajta kezdeni dolgozni, hogy az ne legyen annyi, hanem annyi legyen, amennyinek lennie kell.

Nem tudom már megmondani, hogy mennyi tanácsadói díj volt, de gondolom, ez a MÁV könyveiben megtalálható, én ezt a számot nem tudom fejből.

Az, hogy miért kellett biztonsági őr. Én nem tudom, szerintem egy irodaépület... Amikor a Parlamentbe bejöttem, akkor három darab őrön jöttem keresztül, meg plusz egy ilyen kapun, amelyen megnézték, hogy nincs-e nálam semmi. Szerintem ez normális, nekem ezzel nincs semmi bajom, de azt gondolom, hogy az is normális, hogy egy MÁV Rt. irodaházban ne mászkáljanak olyan emberek, akik nem oda tartoznak. Akinek dolga van, az bejut, akinek meg nincs dolga, az ne menjen, ezt valahogy meg kell teremteni. Hogy ezt most biztonsági őrrel vagy mit tudom én mivel, szerintem ez ma már minden irodaházhoz hozzátartozik.

Milyen gazdasági számítások előzték meg a belső vasúti posta, vonalposta felszámolását? Szerintem pénz. Nem tudom már, de meggyőződésem, mondjuk a posta tudomásom szerint, tehát a saját ismeretem szerint nem egy közszolgáltatás, a posta, tehát a levéltovábbítás egy üzlet, tehát ha megfizetik, akkor szükség van rá. Valószínűsítem, hogy ezt a posta mondta le, mert mondott neki a MÁV egy számot, hogy ennyi, és azt mondta, hogy kösz, nem kell. Ennyi. Szerintem ez ilyen, de nem tudom már pontosan a választ.

Mennyit sikerült elérni? Én nem tekintek vissza rossz ízzel a MÁV-nál eltöltött időre. Azt gondolom, hogy a méhkast sikerült fölbolygatni, ami nagyon fontos dolog volt, hogy a méhek kezdjenek el rajzani, csináljanak valamit, legyen egy kis változás ebben a sok-sok évtizede nem igazán élen járó szervezetben.

Azt mondta nekem egyszer a német vasút vezérigazgatója, pedig a német vasút picit talán jobb, mint a mienk ma még, azt mondta, hogy a fene egye meg, Németországban mi is vasutasok vagyunk, tehát nem úgy néznek rá, mint a társadalom élenjáróira, tehát megvan ez a hozzákapcsolódó nem túl kellemes íz. Én azt gondolom, hogy annak az alapjait, hogy ma a vasúti cégek elkülönülten tudnak működni - mert kiderült, úgy tudom, hogy tudnak működni elkülönülten, hogy tudnak egymással elszámolni, hogy meg tudják mondani, hogy mi mennyi -, megteremtettük, ez már önmagában nem kevés. Tehát az alap a szétválás, az, hogy tudják, mi az, hogy pénz, az, hogy a dolgok pénzbe kerülnek, és bármit intézkedünk, ez pénzzel jár, nemcsak az, hogy menjen egy vonat és akkor gyerünk, ha valami ilyesmit mondunk, pénzbe kerül.

A Tiszavas-ügyről nem szeretnék expandálni. Most pillanatnyilag, ahogy mondta, folyik ez az ügy, majd ki fog derülni, hogy mi volt a Tiszavas-ügy. A MÁV vezetése mindenesetre a belső vizsgálatait elvégezte, lefolytatta a házon belüli fegyelmi eljárásait, aztán hogy mi lesz ebből az ügyből, én rábíznám a magyar igazságszolgáltatásra.

Erről a helyjegyügyről nem tudok mit mondani, nem is emlékszem rá, az az igazság, tehát sajnos nincsenek mélyebb ismereteim. Ez gondot okozott, azt tudom, hogy küszködtek vele. Volt egy nagyon-nagyon régi ügy, tehát még messze évekre visszanyúlóan, valami német cég vállalt valami ilyen rendszert, és abból a MÁV nem tudott kikászálódni. Nem teljesítették azt, amit ígértek. Ez egy korábbi ügy, és még hozzá úgy emlékszem, viszonylag jó nevű német cég és nem tudott teljesíteni, már a nevére se emlékszem, hogy kik voltak ők. Nyertek valamilyen megbízást erre, és valahogy nagyon... Valami olyasmi történt, amit nem is lehetett földeríteni, és belekavarodtunk egy jogi csapdahelyzetbe.

Nem bírom elolvasni a saját írásomat. Segítsen egy picit, hogy miket kérdezett még. Csak címszavakban.

SPALLER ENDRE (KDNP): Az IHIR-rendszer, aztán hogy az SAP-nek két modellje van, és elnök úr kérdezte a SAP-rendszert. Ha az MHR-rendszerről nem tud mondani semmit, akkor gondolom, a Papírtekercs-ügy, menetjegy-nyomtatás ügyében sem, vagy nem tudom.

MÁNDOKI ZOLTÁN, a MÁV Zrt. volt vezérigazgatója: Azt tudom, hogy... Hogy fogalmazzam ezt elegánsan, azon gondolkozom. Tehát a számítástechnikai rendszerek minősége között is van különbség. Ezt a rendszert, a humánpolitikai rendszert egy pályázaton nyerte el az, aki aztán megvalósította. Ez nyert, mert ez volt a jobb, az olcsóbb. Ennyi.

Nem szeretnék belemenni olyan minősítésekbe, amelyek esetleg valakit sértenének, de amikor odakerültem, a MÁV IT-állapotával a magam részéről nem voltam megelégedve, sem a meglévő rendszerek képességével, sem pedig azzal a szervezeti megoldással, ahol - hogy szokták ezt mondani? - a farkok kívánta csóválni a kutyát, azaz a MÁV Informatika próbálta diktálni, hogy milyen típusú dolgokat is kellene megvalósítani. Ezt a talpára kell állítani és így működik.

Az angol nyelvtudás nem feltétlenül szükséges, szerintem jó a német is, Kelet-Európában a vasutasok inkább németül kommunikálnak. Európában inkább angolul, mint ahogy minden... Szeretjük, nem szeretjük, ez ennek a nyelve. Az, hogy például egy EU-s pályázati rendszerben valaki ne tudjon a legmagasabb szinten angolul? Hát hogy a bánatban tud dolgozni? Ez van. Tehát ha szeretnénk EU-pénzeket elnyerni, és ha ehhez szakmailag is fel vagyunk készülve, kell ez a nyelvtudás. Ma már nagyon sok helyen hozzátartozik. Én úgy tudom, hogy ma egy egyetemista nem kaphat diplomát, ha nem tesz két nyelvvizsgát. Én ezzel az intézkedéssel egyetértek, tehát azt helyeslem. Ilyen emberekre szükség van.

Pályákról. 2800 kilométer volt - vagy ma is az - az a pályarendszer, amely az európai törzshálózat részét képezte. 7600 kilométernyi pálya volt akkor, amikor mi működtünk. Amikor én elkezdtem a MÁV-nál dolgozni, akkor volt friss az Állami Számvevőszék aktuális jelentése. Ennek az egyik nagyon fontos megállapítása volt az Állami Számvevőszéknek az a megállapítása, hogy az elmúlt egy évtizedben vagy másfél évtizedben a MÁV-ban 1400 milliárd forintot nem költöttek el.

Amikor a fölkérést megkaptam és készülődtem, elkezdtem olvasni könyvtárakban, és néztem, hogy mit csináltak Európában a vasutaknál, hiszen Európa is keresztülment... Bocsánat, Nyugat-Európában, így kell fogalmazni, hogy világossá tegyük. Nyugat-Európa is keresztülment egy olyan fázison, amikor az emberek kiszálltak a vonatokból, autókba szálltak és inkább azzal közlekedtek. Betelt, tehát gondolom, a képviselő urak is közlekednek Nyugat-Európában, látják, betelt, tehát az európai autószerződéseken nagyon nehéz közlekedni, kamion kamion hátán, nem véletlen, hogy elindult egy vasúti reneszánsz, visszaterelte az embereket a

vasútra, és ma csodálatosan jól működő vasutak is vannak ezekben az országokban. De hát azt is megnéztem, hogy hogy is történt ez. Ez úgy történt, hogy nyilván azok az államok is küszködnek bizonyos kihívásokkal, de valószínűleg nem olyan kihívásokkal, mint a magyar állam, iszonyatos pénzeket költöttek a vasúti infrastruktúrára, elképesztő, tehát a magyar nemzeti jövedelem többszörösét költötték rá a vasúti infrastruktúrára. Így jöhettek létre egyfelől a nagysebességű vasúti hálózatok, amelyek nagyon szépen működnek, de följújtottak egy csomó olyan elemet is. Ezt az állam megcsinálta. Erre a magyar állam korábban sem volt képes, és attól tartok, hogy most sem.

Tehát hiába álltak rendelkezésre EU-s pénzek, és az EU nagyon gálánsan finanszírozta 80 százalékát a pályaépítéseknek, egész egyszerűen annak a 20 százalék hazai pénznek az előteremtése iszonyatos gondokba ütközött. Arról nem is beszélve, hogy közben volt egy picit aktus, hogy ezt csinálták a különböző előcsatlakozási alapokból, majd 2004-ben beléptünk az EU-ba, akkor már másképp kellett működni, és az előkészítés sem volt egyszerű, tehát azon az eljárás végigmenni, míg egy projektet el lehet indítani. 20-30-40 kilométernyi pályákat bírt Magyarország - ez nem a MÁV - följújtani egy-egy évben. Most ezt tessék rávetíteni arra a 2800 kilométerre, amely 2800 kilométer legalább meg kellene hogy legyen. Én nem tudom, ma hol tartanak, tehát mi az éves ütem, nem követem. Nagyon remélem, hogy sikerült fölfutni. Nem tudom. De ha azt mondom, hogy sikerül 100-200-ra fölfutni, akkor is ez egy önmagába, önmaga farkába harapó kígyó lesz, mert mire körbeérnénk, újra hozzá kell nyúlni, és akkor mi van még azokkal a pályaszakaszokkal, amelyek nem a 2800-nak a részei, hanem mellékvonalak vagy egyebek. Erre már igen-igen kevés erőforrás jutott.

Talán a tehergépkocsi-, tehervagonparkról. Azt tudom, hogy hihetetlen mennyiségű és elavult teherfuvarozó eszköze volt a MÁV-nak már akkor is, amikor idejöttünk. Honnan jöttünk? Jöttünk 120-130 millió tonna áru fuvarozásából, ami talán a szocializmus időszakának a legnagyobb száma, '80-as évek vége, környéke. Vas, acél, alumínium, mit tudom én, micsoda, tehát amit ott a záhonyi átkelőn iszonyatos mértékben - lapáttal, mit tudom én, mivel - szállítottunk. Amikor mi dolgoztunk, ez 40 millió tonna volt. Nagy erőfeszítések voltak a tekintetben, hogy 40 millió tonnán megállítsuk. Ma szerintem ez még kevesebb, nem tudom, hogy mennyi a szám, de valószínűleg kevesebb, mint 40 millió tonna, mert egyszerűen nem versenyképes a vasút bizonyos áruk tekintetében.

Tudomásul kell venni, nem Magyarországról beszélek, Európáról - én azt a számot tudom, lehet, hogy azóta nőtt -, hogy 9 kilométer/óra volt a vasúton fuvarozott áruk előrehaladási sebessége. Ha innen valamit el kellett vinni vagy mondjuk keresztül Európán, az azt jelentette, hogy háromszor kellett mozdonyt cserélni, mert különböző áramrendszerek működnek az európai országokban, és a többit, személyzetet. Azok a bonyolult - bár gondolom, a munka törvénykönyvének tökéletesen megfelelő - szabályok, ahogy a mozdonyvezetők dolgozhatnak, ezek mind-mind nagyon lassítják. Ma meg egy kamionos - magunk között szólva - fölül a kamionra, aztán hegyibe, délutánra Hamburgban van.

Hagyjam abba?

ELNÖK: Igen, azt szeretném kérni, elnézést, köszönöm. (*Mándoki Zoltán: Látom elnök úr arcán.*) Igen. Ha egy kicsit konkrétabbak lehetnénk, mert én szívesen hallgatom a vasút történetét estig az ittlévőkkel, ebben végül is egyetértünk, én azt gondolom, bár a volt MÁV vezérigazgató úr nem volt itt nyilván a korábbi ülésünkön, szerintem ebben talán nincs olyan nagy vita, hogy a MÁV-nak merre kellene haladni, mik a stratégiai célok. Csak ha tényleg erre ki tudna térni, hogy voltak-e számok, mert ezt el lehet mondani, de 2002 után önök elkezdtek egy stratégiát, ami szerintem nem nagyon tért el a korábbiaktól meg a mostaniaktól sem, mindig a megvalósítás volt leginkább a lényeges, persze a belső szerkezeti átalakítások is lényegesek voltak, de hogy tud-e ön mondani számokat, hogy tényleg értékelték-e azt a hároméves időszakot, mert a kérdések is arra utaltak, hogy lényeges



változtatásokat szándékoztak végrehajtani. Volt-e ennek valamilyen mérhető eredménye ennek kapcsán, amire azt lehet mondani, hogy tényleg megérte ezeket a változásokat megcsinálni?

Majd később reagálnék nagyon röviden, mert azért még egy pár kérdés van, de itt inkább azt kérem, hogy erre térjünk rá, és volt még egy-két kérdés konkrét ügyekre vonatkozóan. (*Spaller Endre jelentkezik.*) Szerintem még nem fejezte be az illető, jó?

MÁNDOKI ZOLTÁN, a MÁV Zrt. volt vezérigazgatója: Szóba került az a 47 milliárd forint. Úgy neveztük, hogy hatékonyságjavítási program. Ez egy sok elemből összeállt program volt, amelyben költségcsökkentések, bevételnövekedések, hatékonyságjavulások eredményeként mérhetővé tettük a dolgokat, tehát ez egy előre lefektetett, évente értékelt folyamat volt. Ameddig én ott voltam, addig az ezt az előrehaladást értékelő minisztérium úgy értékelte, hogy ez a program megvalósult.

Amíg én ott voltam, olyan 11-12 ezer fővel csökkent a MÁV Rt. létszáma. A létszám egyfelől persze csak embert jelent, azt értem, de más oldalról bérköltség, tehát egy mai létszámcsökkentés egy holnapi kisebb bérköltség lehetőségét teremti meg. Tehát ezek a számok adóttak.

Sikerült megállítani az áru fuvarozási volumenek csökkenését, tehát ezt a 40-41 millió tonna körüli számot sikerült megtartani. Sikerült olyan pénzügyi rendszereket bevezetni, amellyel a MÁV jobban tudott a pénzeire vigyázni. Hogy aztán mennyi a MÁV-nak a mérleg szerinti számsora, ez egy másik kérdés. Volt olyan év, amíg én ott voltam, amikor plusz 27 milliárd vagy nem is tudom, mennyi volt a mérleg szerinti eredmény. Miből adódott? Abban az évben konszolidálták a MÁV Rt.-t, tehát semmit nem jelentett, igazából ez csak egy technikai szám volt.

Tehát azt hiszem, hogy a számok tetten érhetőek ezekben.

ELNÖK: Jó, igen, akkor én mondanám. Nyilván most várunk még a MÁV-tól nagyon sok adatot, aminek a jelentés összeállításához jelentősége van, értékeljük ezt az időszakot is. Én azért annyit hadd mondjak el, én értem, hogy nyilván így gondolja ezt az időszakot, hiszen vezető volt, öntől így is várták, gondolom, erre is törekedett. Az egy más kérdés, hogy ha a szélesebb horizontban nézzük, akkor mondjuk én azt gondolom, hogy 2010-ben sem volt például, amiket ön mondott, 2010-ben sem tudták még, hogy az utasok hová utaznak és mennyiért, tehát ilyenfajta rendszert 2010-ig sem vezettek be. A költségek kimutatása meg aztán még fontosabb, az szerintem ennél is bonyolultabb, mert egy részben ez elkezdődött '97-ben, hogy ne legyen elfogult, tehát az akkori SZDSZ-kormány alatt rendelték meg az akkori rendszert, elkezdődött egy ilyen folyamat, kétségtelen, hogy a MÁV rosszul haladt ebben a dologban, ez tény, de hát ön azt mondja, hogy 2002-ben volt egy jelentős változás. Mi meg úgy értesültünk, hogy 2010-ben is még a kormányváltásnál is van bőven tennivaló ebben. Igaz, tény, hogy létrejött a MÁV-csoport, ami bizonyos fokig az átláthatóságot részben javítja, aztán majd leírjuk, hogy ugyanakkor meg hát ennek rengeteg hátránya is van, de azért ennyire egyértelműen nem alakult ki az, a mai napig nem tudtunk egyértelmű adatokat kapni arról, hogy mi hol mennyibe kerül a MÁV-nak. Tehát azért itt még a folyamatok nem gyorsultak föl.

Ne haragudjon, én azt tudom mondani, hogy utólag kívülről nem látszik a három évnek ilyen formában ez a hatása, hogy ez így egyértelműen megvalósult volna, anélkül most nyilván, hogy ahhoz képest mit lehetett csinálni. Ezt azért hadd jegyezzem meg. Ezt majd a bizottság le fogja írni a jelentésében.

Ne haragudjon, azért hadd kérdezzek vissza. Azért az SAP-ügyről biztos, hogy tud egy kicsit többet mondani, mert lehet, hogy itt most pontos számokat fejből nem lehet, de ezek nagyon nagy beruházások voltak, hogy tulajdonképpen ilyen rendszereket alkalmaztak.

Mégiscsak kellett lennie egy értékelésnek, amikor a végső számlákat kifizették. Mindig az a gond ezeknél a rendszereknél, hogy ezek még menet közben változnak, plusz összegek jelennek meg, kiderül, hogy plusz megrendelésekre lehet szükség. A végéről lehet-e tudni, van-e? Vagy pedig ha ön most nem akar válaszolni, akkor nyilván majd a MÁV-tól megkérjük ezeket az adatokat, ezek folyamatban vannak, nem kaptunk meg még minden adatot, hogy ezt is értékelni tudjuk. Ez lenne az én kérdésem, de Spaller úr jelentkezett még. Parancsoljon!

SPALLER ENDRE (KDNP): Köszönöm szépen. Csak azért kérdezném, mert a későbbiekben nekünk be kell számolnunk egy-két anyagról, és nehogy az a vád érjen minket, hogy nem voltunk egészen precízek a kérdések feltételekor. Ezért jelezném, hogy az MHR-projektben 2003-ban és 2004-ben - ahogy ön is jelezte, valóban ez egy régóta csúszó ügy - mintegy 500 millió forint kifizetés történt. A belső ellenőri jelentés szerint - ők nagyon eufemisztikusan fogalmaztak - a befejezetlen állomány ebből 350 millió forint. Ezek a befejezetlen állományok azok, amiket a végén egy tételben leírtak veszteséggként. Tehát csak ezért kérdezem, hogy mi erről a véleménye. Ez az egyik.

A másik. Én is azt gondolom, hogy az SAP-rendszernek két modulja van, a második a mai napig nem működik. No comment.

A harmadik. Volt egy olyan kérdés, amit talán nem ismételt meg, azért maradhatott ki, hogy az IHIR-rendszer során felhasználtak-e szakképzési hozzájárulást. Szakképzési hozzájárulást oktatásra lehet fölhasználni. Az IHIR-rendszer során pedig az az információ van, de hát ezt nyilván ön vagy megerősíti, vagy cáfolja, én ezt nem tudom biztosan, hogy ezt nem oktatásra használták föl.

A Tiszavas-ügy egy konkrét büntetőügy. Mivel az is bekerülhet az anyagunkba, ezért én továbbra is azt kérdezem, hogy amennyiben esetleg arról mégiscsak lehetne valami bővebbet mondani, hiszen önnek nyilván több információja van, mint ami nekünk a rendelkezésünkre áll, és ez biztos, hogy szerepelni fog a jelentésünkben.

Nézem, hogy mit hagytam ki. A Papírtekercs Kft.-nek 2004-től mostanáig szerintem olyan 4,5 milliárd forintot fizetett ki összesen a MÁV. Én értem, ön azt mondja, hogy önnek erre nem volt rálátása, de mégis ez elég nagy ügy ahhoz, hogy ha esetleg... Ez is egy olyan ügy, ami biztosan szerepelni fog a jelentésünkben valamilyen úton-módon, és az ön idejében történt, én csak ezért bátorkodtam rákérdezni arra, hogy mit tud erről vagy esetleg mi a hozzáfűznivalója.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Megkérem, válaszoljon a kérdésre.

MÁNDOKI ZOLTÁN, a MÁV Zrt. volt vezérigazgatója: Az a bajom, hogy nem nagyon tudok sajnos már ezekre a kérdésekre válaszolni. Tehát olyan részletekbe megy bele, amiről... Van, amire emlékszem, tehát az SAP-s programokra, a számítástechnikai programokra emlékszem, de nem tudom megmondani most, hogy mennyibe került. Biztos sokba. Azt az ember tudja, és ebben igazat adok, tehát ezt el kell ismerni, ha az ember elkezd egy IT-rendszert megvalósítani, akkor elkötelezte magát folyamatos pénzköltés mellett, merthogy ez egy olyan dolog, ami fogja vinni a pénzt, ezt az ember tudja. De nem tudom megmondani a részleteket, miként az IHIR-t se tudom, a szakképzési hozzájárulást pláne nem. Ezek olyan részletkérdések, amelyekre lehet, hogy már akkor se volt valóban rálátásom. Azért ez egy nagyvállalat.

Az üzleti ügyeket 2003. január 1-jétől, tehát mindenfajta üzleti ügyet az egyes szervezeti egységek vitték. Úgymond a MÁV-holding, most hadd mondjam így, tehát igazából a törzskari szervezet nem üzletelt, tehát nem szállított embereket, nem fuvarozott

árut, nem rendelt meg karbantartást, ezt mind-mind az egyes divíziók vagy a főigazgatók szintjére telepítettük, kvázi vállalatokat hoztunk létre ezekből. Tehát az ő ügyeik ott történnek. A kivételek elve alapján jöttek föl bizonyos dolgok. Nyilván a nagy témákat egy terv keretében és az igazgatóság, illetve a tulajdonos szintjén kellett jóváhagyni, mint minden ilyen programot, és nyilván a megfelelő funkcionális területeknek is megvoltak a maguk programjai. Gondolom, a humánpolitika kapcsán Kugler úrral egy hete, két hete - nem tudom, mikor találkoztak - beszéltek erről, az ő édesgyermeké volt a humánrendszer. Tehát én sajnos nem tudok a részletekbe belemenni.

A Papírtekeres Kft. vagy hogy hívják? (*Spaller Endre bólogat.*) Nem ismerem sajnos, nem tudom. Sok kft. volt a MÁV környékén, rengeteg, azt tudom, lógtak rajta.

ELNÖK: Köszönöm. Akkor még két kérdést szeretnék föltenni. Az egyik az, hogy említette, hogy több mint tízezer fővel csökkent a létszám. Az országgyűlési határozat, amely a bizottság munkáját megszabja, több kérdésben is érinti a kiszervezések kérdését. Korábban is kérdeztük a jelenlegi vezérigazgatót, tudomása szerint korábban is készültek, annak idején különböző tanulmányok ezekre a kiszervezésekre vonatkozóan. Erre általában azt a választ kaptuk, hogy ilyenfajta tanulmányok nem készültek, sőt ahogy azt Kugler Flórián úr elmesélte az előző ülésen, abból kitűnt azért, hogy sokszor olyan megfontolások is voltak, hogy mindenképpen létszámot kellett csökkenteni, és ezért a kiszervezés egy ilyenfajta - hogy mondjam - cél is lett önmagában. Ugyanakkor utólag azt lehet megállapítani például a felsővezeték-karbantartásnál, hogy ezek a tevékenységek kiszervezés után drágábbak lettek. Kétségtelen, ezt majd a következő ülésen kielemezhetjük, hogy ez a folyamat lassan indult meg, tehát először csak kicsit lett drágább, aztán jóval drágább lett, amikor már azok a cégek, amelyek kizárólagosan el tudták látni ezt a feladatot, egy monopolhelyzetbe kerültek.

Tehát a kérdésem az, hogy amikor ezt a létszámcsökkentést végrehajtották, ténylegesen tízezer fővel többet bocsátottak el vagy ezek egy más MÁV-céghez kerültek, végeztek-e önök ilyenfajta értékelést a kiszervezéseknél. Ez az első kérdés.

A második. Engedjen meg egy egész konkrét kérdést, annak ellenére, hogy mondta, hogy ezekre nem emlékszik, tekintettel arra, hogy a következőkben ön után konkrétan a Debreceni Járműjavító Kft.-ről fogunk tárgyalni. Most nem a kft. eladásáról beszélek, hanem volt egy ércszállítókocsi-tender, a kft. vezetése 2005-ben kötött vállalkozási szerződést a Deutsche Bahnnal ércszállító kocsik gyártására. Erről önnek volt-e tudomása, illetve ezzel kapcsolatban a vezetésnek volt-e valamilyen írásbeli vagy szóbeli utasítása erre vonatkozóan?

Köszönöm.

MÁNDOKI ZOLTÁN, a MÁV Zrt. volt vezérigazgatója: A tizenegynéhány-ezer fős MÁV-létszámcsökkenés tulajdonképpen három jelentősebb részből állt: valódi elbocsátás, nyugdíjazás - előrehozott nyugdíjazás is akár - és kiszervezés. A kiszervezés mindig valamilyen módon a magánosítás előszobája. Persze ezeknél az outsourcing-insourcing típusú dolgoknál mindig vannak viták, mindig vannak divathullámok, hogy először most szervezzük ki, akkor húzzuk vissza, tehát ez egy vitatott dolog, de tegyük ki azokat a tevékenységeket valahova oldalra, amik nem az alaptevékenység részét képezik, végezze el ezt a piac, bízva abban - elnézést, ha ilyet mondok -, hogy a piac jobban gyalul, mint egy viszonylag puha állami vállalat, tehát súrolja meg és mérje meg ezeket a piac. Más kérdés, és nem tudom, nyilván az elnök úr arra utal, ha egy vevő van, akkor nem biztos, hogy ez a dolog valóban teljesen jó, rendben van.

Az elemzések mindig megtörténtek, tehát ez végigment darabonként, hiszen ezek a fajta dolgok szükségszerűen a szakszervezettel egyeztetendő dolgok voltak, a munkaügyi központokkal, és a többi, tehát van egy folyamata, ezen végig kellett menni.

A Debreceni Járműjavítóra konkrétan sajnos nem tudok válaszolni. Azt tudom, hogy nemcsak a Debreceni Járműjavító, hanem az összes MÁV-járműjavító súlyos gondokkal küszködött, és a MÁV maga is elég sok gonddal nézte, mit is csináljon ezekkel a cégekkel. Bezárni, működtetni, hogyan is? Szóval ez egy nagy kihívás volt, de a konkrét ügyet nem ismerem.

ELNÖK: Köszönöm. Kérdezem, hogy van-e még valakinek kérdése. *(Jelentkezések.)* Parancsoljon, Korondi képviselő úr, illetve Göndör képviselő úr, még nem szólt, elnézést, csak egyszer.

GÖNDÖR ISTVÁN (MSZP): Köszönöm szépen a szót, elnök úr. Nekem egy kérdésem lenne, ami azt gondolom, a jelentésünk szempontjából nagyon fontos. Mándoki úr, a tevékenységük során tapasztalták-e vagy tudna-e véleményt mondani arról, hogy ahhoz, hogy az az alaptevékenység, amit önök annak gondoltak - az, hogy mi erről hogy vélekedünk, a mi dolgunk - és a hozzátartozó vagyonelemek szétválaszthatók legyenek, a hatályos privatizációs törvény szerint mehetett vagy éreztek akadályokat?

ELNÖK: Köszönöm. Akkor kérem, hogy válaszoljon.

MÁNDOKI ZOLTÁN, a MÁV Zrt. volt vezérigazgatója: Azt gondolom, hogy mindaddig, ameddig a MÁV keretén belül működött ez a dolog, ha a jogszabály azt mondta, hogy a pályák és a pályák bizonyos tartozékai tartoztak állami tulajdonba, ezzel tulajdonképpen a MÁV-nak csak kezelői feladatai voltak, és itt voltak szigorú szabályok a kezelésre. A többi pedig tulajdonképpen egy gazdasági társaság eszközszeréhez tartozott, amelyeknek a társaságon belüli csoportosítását én nem emlékszem rá, hogy a privatizációs törvény korlátozta volna, a tekintetben nyilván a versenytörvény és egyéb törvények relevánsak. Tehát például a saját vállalatainknak nem adhattunk munkát, mert versenyeztetni kellett, és nem biztos, hogy a saját, 100 százalékos tulajdonban működő cégünk nyerte el az adott megbízást. De én nem emlékszem, hogy beleütköztünk volna a privatizációs törvénybe.

ELNÖK: Köszönöm. Korondi képviselő úr!

KORONDI MIKLÓS (Jobbik): Igen, még egy pár kérdésemre nem kaptam választ. Tudom, hogy megszakították. Ide ebből kiemelve a Nyugati pályaudvar Ferdinánd híd, Lehel utcai területe volt az egyik kérdés. A másik, hogy ki javasolta, hogy bizonyos MÁV-üdüők kiváljanak a Lokomotív Hotelsbe. A közúti gépjárművek bérlésével kapcsolatban volt 1161 darab, plusz-mínusz 30 százalék személygépjármű, amit flottaszerűen üzemeltettek több mint 6 milliárd forintért és 1600 darab üzemanyagkártya folyamatos használata több mint 5 milliárd forint fölötti összegért. Az Andrásy út 66. épületével kapcsolatban kérdezném ismételten, és ha tetszik tudni rá válaszolni, hogy a Józsefváros pályaudvart miért kellett bezárni.

Köszönöm szépen.

MÁNDOKI ZOLTÁN, a MÁV Zrt. volt vezérigazgatója: A Nyugati pályaudvar. Arra gondol, amelyik a WestEndnek a folytatása? *(Korondi Miklós: Igen.)* Az szerintem egy nyilvános pályázaton, versenyen, nyilvános árverésen és egy igen jó áron értékesített ingatlan volt, amelynek persze aztán voltak vitái, mert az egyik fél a versenyzés helyett inkább valamilyen elővásárlási joggal élt. Ezen a jogászok egy kicsit ütköztek, tehát még egy kis pénzt kerestek rajta a jogászok, de aztán végül azt hiszem, a Demján Sándor által fémjelzett konzorcium vitte el. Én úgy emlékszem, hogy ez egy nagyon jó üzlet volt. Hihetetlen

mennyiségű ingatlanja volt akkoriban a MÁV-nak, amire nem volt szüksége. Ahhoz nyilván, hogy értékesítsünk ingatlanokat ott, ahol a piac erre érett... Nehéz eladni egy bakterházat valahol egy kis vonal mellett, nem is szabad, mert nem lakhatnak benne, mert hiszen ma már nem lehet, csak 10 méterre a síntől építeni valamit. De az egy kurrens telek volt.

A közúti gépjárműflotta. Arra emlékszem, hogy azt újraversenyeztettük, és igen jelentős megtakarítást sikerült elérni a korábbi flottamenedzser ajánlatához képest, aki természetesen ennek nem örült, hogy nem ő lett az új nyertes. Ott nagyon-nagyon ledörzsölték a munkatársaim azt az árat. Hogy hány gépjármű, én azt meg nem mondom, nyilván annyi, amennyire a MÁV-nak szüksége volt, beleértve ebbe természetesen, ha így akarja mondani, a vezetői gépjárműveket is, tehát ez is részét képezte, igen. Az én autóm is meg a kollegáim autói is ennek a flottának a részét képezték, volt autónk, igen.

Az Andrassy út 66. Az a szemben lévő épület, ugye? *(Korondi Miklós bólogat.)* Nem tudok válaszolni a kérdésére. Tudom, melyik az az épület, de nem tudok válaszolni.

A Lokomotív Kft.-t se tudom. Vagy mi volt ez? *(Korondi Miklós: Hotels.)* Az, hogy a szállodákat létrehoztuk például, egy igen tudatos döntés volt, hogy létrejött ez az üdülőlánc, vissza is esett az üdülőhasználat egy pillanat alatt. Azt a pénzt egyébként nem vettük el a munkavállalóktól, amit eddig üdülésre fordítottak, csak egy igazságosabb rendszert teremtettünk meg azzal, hogy behoztuk ezt a cafeteria-rendszert, és amikor már a dolgozó választhatott, hogy mire költi a rendelkezésre álló keretet, akkor sokkal kevesebben üdültek. Egyébként a magyar szakszervezeti üdülőláncban ez egy látható folyamat. De hogy aztán mit adtak el belőle vagy mit nem, ezt nem tudom megmondani, tehát nem ismerem a részleteket.

Hagytam még ki valamit? *(Korondi Miklós: Józsefváros pályaudvar.)* A józsefvárosi pályaudvar nem kell. Az volt a vasútszakmai álláspont, hogy nincs szükség a józsefvárosi pályaudvarra, a budapesti forgalmat ez a három nagy pályaudvar el tudná látni. Én még egy kicsit forszíroztam az urakat annak idején, hogy nem lehetne-e a Déli pályaudvart is bezárni és mondjuk Kelenföldet megcsinálni egy főbb pályaudvarnak, és mondjuk a Déli között meg Kelenföld között egy ilyen könnyűvasúti járművet közlekedtetni 10 percenként vagy 5 percenként ide-oda. Erre azt mondták az én szakértő vasutas kollegáim, hogy nem, az kell, tehát ez így nem megszervezhető, az a forgalom a három pályaudvarra működik. A posta is elment onnan, és az az együttműködés is megszűnt, ami a józsefvárosi pályaudvar és a posta között volt.

ELNÖK: Köszönöm. Ha nincs több kérdés, akkor zárjuk le. Sajnálom, hogy néhány kérdésre nem tudunk választ kapni, amik kapcsán a bizottság a jelentésében konkrét ügyre vonatkozóan majd nyilván a rendelkezésre álló adatok alapján kell hogy levonjon következtetéseket. Akkor megköszönöm a részvételét a bizottsági ülésen.

### **Ványi Sándor meghallgatása**

Megkérnénk Ványi Sándort, aki a Debreceni Járműjavító Kft.-nek volt az ügyvezető igazgatója. Köszönöm, hogy megjelent az ülésünkön. Tessék helyet foglalni.

### **Kérdések**

Annyit el kell mondanom előljáróban, hogy a Debreceni Járműjavító eladását, ha úgy tetszik, privatizációját már tárgyalta a bizottság, erre vonatkozóan már részletesen meghallgattuk az akkori ügyvezető igazgatót, a tranzakcióban résztvevő tanácsadókat és a MÁV részéről az illetékes vezetőt. Önt azért hívtuk el, mert ebben a beszámolóban is, illetve vizsgálatban is kiderült, hogy azzal érveltek, hogy az egyik oka a járműjavító nehéz helyzetének egy olyan korábbi tender volt, amiből jelentős veszteségei származtak a MÁV-nak. Itt akkor el is hangzott, hogy e tárgyban belső vizsgálatot is folytatott a MÁV és

feljelentést is tett. Ez a feljelentés egyébként nyilvános honlapon is hozzáférhető és el lehet olvasni.

Engedje meg, hogy azért én ebből, illetve a korábbi bizottsági ülés tartalmából kérdezzek öntől, kifejezetten ezzel szeretnénk foglalkozni, hiszen önnek utána véget ért a tevékenysége, tehát az eladással kapcsolatban már nem illetékes. Viszont valóban, itt ez a MÁV által megfogalmazott feljelentés is megállapítja, hogy a kft. tevékenysége 1 milliárd 194 millió forint veszteséghez vezetett, korábban úgy fogalmaztak, hogy 2 milliárd forintot is azért kellett betennie a MÁV-nak ebbe a kft.-be később, hogy ezt a veszteséget, amit ez a tender... Itt elhangzott egyébként, tájékoztatom, ha nem volt módja elolvasni a jegyzőkönyvet, hogy különböző okai voltak ennek, a tendertől számított veszteségnek ilyen formában.

Ugyanakkor megállapítja a belső vizsgálat, hogy a pályázat előkészítése nem volt megalapozott, nem végeztek piackutató munkát, rosszul mérlegelték a várható ráfordítások és bevételek különbözetének valós értékét. A kft. túlzó mértékben nyomott árajánlatot tett, nem jól mérték fel az alvállalkozói, beszállítói háttérrel, nem volt biztosított a műszaki, technikai és humán háttér. A forgóváz gyártását saját kivitelezésben tervezték megvalósítani, később azonban a társaság nem ítélte meg megfelelően a saját felkészültségét. Az alvállalkozásba adás az előkalkulálthoz képest többletköltségeket eredményezett, figyelmen kívül hagytak több olyan tény, ami költségnövekedést eredményezett, és a társaság által alkalmazott szaktanácsadó nem tett meg mindent a megbízási szerződésben foglaltak teljesítése érdekében.

Azt is el kell mondanom, hogy az itt tartott beszámoló szerint ez egy ismeretlen tettes ellen tett feljelentés, amellyel aztán később az ügyészség nem foglalkozott, még nem tudjuk a valós indokát ennek, erről majd kérünk információt, tény az, hogy utána az ügyet ejtették ilyen formában.

Viszont azt gondolom, azért a 8 év alatt is egy nagyon jelentős veszteség a 2 milliárd forint már a MÁV cégnél is, gondoltuk, hogy megkérdezzük az ön véleményét is, hogy hogyan fordulhatott elő ilyesmi, ki hagyta jóvá például ezt a tendert. Tudom, hogy a Debreceni Járműjavító Kft. egy gazdasági társaság volt, mivel a tulajdonos a MÁV volt, ilyen formában a MÁV-vezetés részéről az igazgatóság például hagyott-e jóvá egyrészt tenderkiírást, illetve a tenderkötésre vonatkozóan volt-e igazgatósági határozat?

Köszönöm szépen.

Parancsoljon! Esetleg megkérdezem a képviselőket, van-e kiegészítés. Igyekeztem összefoglalni a kérdéseket. *(Nincs jelzés.)* Eddig nem. Akkor várom a választát.

### **Ványi Sándor válaszai**

VÁNYI SÁNDOR, a MÁV Zrt. Debreceni Járműjavítójának volt ügyvezető igazgatója: Köszönöm a szót, elnök úr. Azt hadd mondjam el, hogy én 2004 áprilisában kerültem a MÁV Debreceni Járműjavító Kft.-hez. Akkor egy viszonylag kritikus gazdasági helyzetben volt a társaság, és a MÁV azt mérlegelte ebben az időszakban, hogy ezt a társaságot bezárja, megszünteti vagy egy jelentős átszervezést, reorganizációt követően működteti tovább kisebb méretben.

Engem vállalati biztosként vettek föl előbb egy határozott idejű időszakra, ami utána egy ügyvezetői megbízássá alakult. Ennek a megbízásnak a keretében készült egy, a társaság műszaki, gazdasági, kereskedelmi szervezetére alapozott egyfajta stratégiaalkotás vagy átvilágítás, és ennek eredményeként javasoltuk azt a MÁV igazgatóságának, hogy a társaságot egy jóval kisebb létszámmal, kisebb üzemméretben, kisebb területen működtesse tovább. Ez a reorganizáció 2004 nyarán indult és 2005 elejére megtörtént. Ennek keretében a létszámot 550-560 főről 360 főre csökkentettük, elsősorban az adminisztrációval és ügyvitellel

foglalkozó munkatársak létszáma csökkent ennek keretében és néhány olyan tevékenységé, amelynek a végrehajtása nem tűnt gazdaságosnak saját létszámában megvalósítani.

Ezt követően kezdődött egy kereskedelmi stratégiaalkotás, útkeresés, ami azt célozta, hogy a társaság különböző piacokon megrendelésekhez jusson, hiszen az pontosan látszott, hogy a MÁV megrendelése, amelyek a tehervagonok javítására vonatkoznak, messze kisebb volument és kisebb megrendelési értéket képviselnek, mint amire a MÁV Debreceni Járműjavító fel volt készülve. Tudni kell azt is, hogy négy-öt ilyen járműjavító volt Magyarországon, amelyek mind erre a meglehetősen szűk és kisméretű tortára készültek, és ennek a megvalósításában próbáltak ezeknek a tehervagonoknak a javításával piacot és megrendelést szerezni maguknak.

Így a korábbi sikeres vasúti teherkocsi-építési tapasztalatokra és referenciákra hivatkozva vetődött az fel 2005-ben, hogy a Deutsche Bahn által meghirdetett ércszállító vagonok tenderére pályázzon a társaság. A korábbi kapcsolat egy amerikai tulajdonú Greenbrier nevű céggel állt fenn egészen 2003-ig. Ebben a kapcsolatban a MÁV Debreceni Járműjavító nagyon sok RoLa, tehát ilyen teherkamionok szállítására alkalmas vasúti teherkocsit gyártott és szerelt össze részben az amerikai partnertől kapott alkatrészek fölhasználásával, részben saját gyártású alkatrészekkel. Tehát ez volt a referencia, amivel a Deutsche Bahn tenderére pályázni kívántunk.

A tenderrel kapcsolatban ismerem a vizsgálatot, hiszen akkor még a társaságnál dolgoztam. A tender előkészítése, a számítások elvégzése mind a Debreceni Járműjavító Kft. műszaki, kereskedelmi, beszerzési, gazdasági szervezete által történt, ők állapították meg azokat a várható bekerülési költségeket, egy kocsihoz vonatkozó bekerülési költségeket, amelyek alapján az ajánlati árat meghatároztuk. Ennek a meghatározása is közösen történt.

Amikor elkészült ez a tendercsomag vagy pályázati csomag, amelyben egy bizonyos árat ajánlottunk a megrendelőnek, akkor ezt követően egy előterjesztést készítettünk a MÁV vezérigazgatóság számára, elsődlegesen a portfóliókezelési osztály volt az, amely a leányvállalatokkal foglalkozott, hozzájuk juttattuk el ezt az előterjesztést. Ezt követően a MÁV belső szervezetében, szervezeti rendjének megfelelően történt meg az ajánlat jóváhagyása és a szerződéskötés engedélyezése. Ezt az igazgatósági határozatot az akkori vezérigazgató, Mándoki Zoltán úr írta alá.

Szó volt itt az előbb egy tanácsadó cég bevonásáról is. Valóban kapcsolatban álltunk egy németországi tanácsadóval, aki a Deutsche Bahn felé rendelkezett az ő állítása szerint igen jó kapcsolatokkal, és segítséget ajánlott. Kötöttünk is vele egy tanácsadói szerződést, amely kizárólag a sikeres pályázat és az eredményes, aktív, hathatós, mérhető közreműködése esetére helyezett kilátásba bizonyos sikerdíjat. A pályázat előkészítése során, illetve a tender előkészítése során ez a tanácsadó meglehetősen rossz munkát végzett, megítélésem szerint szinte semmi olyan használható segítséget vagy hozzájárulást nem nyújtott a tenderajánlat elkészítéséhez, ami értékelhető lett volna, ezért, én úgy tudom, hogy amíg a társaságnál dolgoztam, semmilyen kifizetést nem is eszközöltünk számára, tehát az igényeit rendszeresen elutasítottuk erre hivatkozva, hogy nem teljesítette a vállalt kötelezettségeit.

Nézem itt a kérdéseket sorban. A vizsgálatban volt néhány megállapítás, ezekre szeretnék sorban reagálni.

Azt nem tartom teljesen megalapozottnak, hogy semmilyen piackutatást nem végzett a társaság. Azt gondolom, hogy a lehetséges beszállítói kört és a gyártani tervezett vasúti kocsihoz szükséges alkatrészek, főelemek beszállítóit a társaság szakemberei a korábbi kapcsolatok révén is viszonylag jól ismerték, tehát meglehetősen jól be lehetett határolni, hogy kik azok, akik például forgóvázat, kerékpárokat és hasonló alkatrészeket tudnak gyártani. Én azt gondolom, úgy éreztem, bár én nem érttem a vasút és a vasúti teherkocsigyártás szakmai részleteihez, hogy ezek a felmérések, a lehetséges beszállítói kör megállapítása, behatárolása érzésem szerint szakszerű volt.

Azt mindenképpen el kell mondani, hogy az előterjesztésben, amit a MÁV számára készítettünk az ajánlattétel jóváhagyása, engedélyezése érdekében, pontosan arra hivatkozva, hogy a saját szakmai ismereteim, tapasztalataim a vasúttal meglehetősen szegényesek voltak, kifejezetten fölhívtam néhány olyan kockázatos elemre a figyelmét a jóváhagyónak, illetve a portfóliókezelési osztálynak. Ebben kifejezetten kértem, hogy a MÁV szakmai szervezetére támaszkodva ezeket a kockázatokat próbálják mérlegelni, és ezeknek a kockázatoknak a figyelembevételével, a mérlegelés alapján hozzanak elutasító vagy támogató határozatot.

Ilyen kockázatként említettem meg pontosan a fődarab- és alkatrész-, illetve alapanyag-beszerzési árak esetleges alakulását, várható emelkedését, ami később a megvalósítás során sajnos bekövetkezett. Az acéllemez - ami egy elég jelentős részét tette ki ennek a kocsinak - ára az ajánlattételhez képest a megvalósítás idejére 30-40 százalékkal emelkedett. Megemlítettem ebben az előterjesztésben azt is, hogy kockázatos lehet a műszaki, technológiai felkészültsége a társaságnak, és ebben is kértem egyfajta auditot vagy véleményezést a MÁV részéről, hogy ezek a képességek tényleg megfelelőek lehetnek-e egy ilyen volumenű munkához. Ezeket pontosan azért tettem bele, mert üzletemberként tudtam, hogy amihez nem értek, abban muszáj szakértőkre és szakmai szervezetekre támaszkodni, és úgy gondoltam, hogy ez a MÁV-kapcsolat ebből a szempontból abszolút megbízható és szakszerű támogatást adhat a tenderajánlat reális lehetőségeinek megítéléséhez.

Azt még el kell mondanom, hogy a megvalósítás ideje alatt - 2005 végén, 2006 elején indult a vasúti kocsik építése - egyeztetések folytak a megrendelővel. 2006. február közepén nekem egy olyan autóbalesetem volt, aminek következtében hat hónapig táppénzen voltam, ebből az első hónapot abszolút mozdulatlanul, fekvé kellett töltenem, és ezt követően is nagyon jelentősen voltam korlátozva a mozgásban. Ezt nyilván nem szeretném semmifajta „mosakodásként” említeni, de fontos vagy a tényekhez tartozik, hogy a megvalósítás során a munka szervezésére és a belső folyamatok irányítására abszolút nem volt hatásom ebben az időszakban. Erre az időszakra a MÁV vezetése egyébként a Debreceni Járműjavító Kft. korábbi műszaki igazgatóhelyettesét nevezte ki vagy bízta meg, és ő volt ennek a projektnek a MÁV megbízásából a vezetője a társaság szervezetén belül. Ebben a minőségében ő teljes körű irányítási és döntési jogkört is kapott, amit én teljesen érthetőnek és megalapozottnak gondolok, hiszen én alapvetően korlátozva voltam a feladataim ellátásában objektív okokból.

Azt nézem, hogy kihagytam-e valamit, de úgy tűnik, hogy minden pontra kitértem, amit felsorolt elnök úr, de várom a további részletkérdéseket.

ELNÖK: Köszönöm. Pillanat, nehogy félreértés legyen. A portfólióigazgatóság jóváhagyta akkor a szerződést, amit kötöttek, és Mándoki úr az igazgatóságon határozat alapján aláírta ezt? A szerződést vagy az ajánlatot egész pontosan? Ne haragudjon.

VÁNYI SÁNDOR, a MÁV Zrt. Debreceni Járműjavítójának volt ügyvezető igazgatója: Úgy történt, hogy az előterjesztés alapján egy igazgatósági határozatot adtak ki, amelyben felhatalmazták a Debreceni Járműjavító Kft. ügyvezetőjeként a szerződés aláírására.

ELNÖK: Jó. Még ha arra kitérne, igaz, hallottuk, hogy nem tudott teljes egészében részt venni benne, de mégis, véleménye szerint miért volt ilyen veszteséges ez a tender, tehát mennyiben állnak meg. Gondolom, az elég ritka volt azért a MÁV életében, hogy egy belső ellenőrzési jelentés után még feljelentést is tegyenek. Mi indokolhatta ezt, hogy ilyen súlyos kérdésként ítélték meg akkor is ezt a veszteséget?

Spaller úr kiegészítése.



SPALLER ENDRE (KDNP): Köszönöm. Nekem csak egy kérdésem lenne. 2006-ban egy igazgatósági anyagban az szerepelt, hogy ez a cég nulla forintot ér. Ezt követően történt ezen a projekten akkora veszteség, amekkora, ez mondjuk 1,5-2 milliárd forint, ha jól értem. Ezt követően 2008 közepén egy értékbecslő megállapította, hogy a cég körülbelül 550 millió forintot ér, majd ezt követően mintegy 8 hónappal később megállapította ugyanaz a cég, hogy a válság miatt már csak 69 millió forintot ér. Tehát úgy tűnik, hogy egy nagyon komoly veszteséget követően mintegy félmilliárd forintot ért a cég, majd ezt az értékét gyorsan el is veszítette. Kicsit hektikusnak tűnik ez nekem. Ön szerint körülbelül mennyit ért ez a cég? Csak az ön magánvéleményére vagyok kíváncsi.

ELNÖK: Köszönöm. Tessék!

VÁNYI SÁNDOR, a MÁV Zrt. Debreceni Járműjavítójának volt ügyvezető igazgatója: Köszönöm szépen. Az üzletrész-értékeléshez abszolút nem értek, úgyhogy erre a kérdésre sajnos nem tudok válaszolni. Arról, hogy a cég értékét mikor mennyire becsülték, semmilyen tudomásom nem volt. Nem szeretnék semmi olyan becslésbe vagy egyéb találgatásba bocsátkozni, ami az üzletrész értékére vonatkozik. Ehhez a szakterülethez abszolút nem értek. Én alapvetően egy termeléssel, logisztikával foglalkozó szakember vagyok, és ezekhez a területekhez nincs se képzettségem, se felkészültségem, gyakorlatot sem szereztem ebben, tehát erre a kérdésre sajnos nem tudok válaszolni a legjobb szándékom szerint sem.

A veszteségekre vonatkozó kérdése elnök úrnak. Azt gondolom, hogy jelentős tényező volt ebben a veszteségben az alapanyagárak emelkedése, amit az előbb említettem. A vasúti teherkocsik szinte 100 százalékban vasból vagy acélból készülnek, és ebben az időszakban az acélárak a világpiacon rendkívüli mértékben megemelkedtek minden termékkategóriában. Ezeknél a beszállítóknál is értelemszerűen jelentkeztek ezek az acélár-emelkedések, és azoknál az acéllemezeknél is, amiket mi közvetlenül vásároltunk, hiszen a kocsiszekrényt és néhány fontos elemét mi magunk építettük ennek a kocsinak. Utólag visszatekintve elképzelhető, hogy ezeket az alvállalkozói képességeket és lehetőségeket tévesen mértük föl vagy állapítottuk meg, de még egyszer mondom, én ezekben akkor is bizonytalan voltam egy kicsit, ezért vártam a MÁV vezérigazgatóságának, illetve a műszaki szakmai szervezetének az olyan irányú állásfoglalását, ami ebben valamifajta támpontot jelent számunkra.

ELNÖK: Köszönöm. Ha szabad megismételnem a kérdés. Miért gondolja, hogy ha ennyire esetleges, objektív okokra, mondjuk az acél árának az emelkedésére lehet visszavezetni, illetve részt vett ebben a MÁV igazgatósága is ily módon jóváhagyóként és egyben a műszaki vezetése is, akkor miért tettek ismeretlen tettes ellen feljelentést 2006 októberében? Ez azért elég súlyos dolog, úgy gondolom, függetlenül attól, hogy utána az ügyészség ejtette ezt az ügyet.

VÁNYI SÁNDOR, a MÁV Zrt. Debreceni Járműjavítójának volt ügyvezető igazgatója: Nyilvánvaló, hogy a feljelentés háttéréről semmilyen információval nem rendelkezem, hiszen a MÁV vezérigazgatósága, illetve jogi szervezete döntötte el, hogy ebben feljelentést tesz. A feljelentésről nyilván hallottam, engem is meghallgattak több alkalommal a Debreceni Rendőrkapitányságon, sőt egy nagyon részletes anyag összeállítását is kérték tőlem, amit eljuttattunk a vezérigazgatósághoz is és a vizsgálatot végző rendőri szervezethez is.

Azt gondolom, hogy az lehetett ennek a háttérében, hogy a veszteség irreálisan magas volt, és azt feltételezte valaki a belső ellenőrzési vizsgálat alapján, hogy személyes mulasztások is vezettek ehhez a veszteséghez.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Van-e még valakinek kérdése? *(Nincs jelzés.)* Nincs. Akkor megköszönöm a jelenlétét, köszönöm szépen, hogy válaszolt a bizottság kérdéseire. Köszönöm. *(Ványi Sándor: Köszönöm szépen.)*

### **Jelentés készítésének megbeszélése, válaszok áttekintése**

A következő napirendi pontunkat az egyeztetésnél részben az Egyebek között elmondtam. Kérdezem a bizottság tagjait, hogy van-e valakinek még észrevétele. Megbeszéltük, hogy akkor az elküldött kérdésekre a szakértők segítségével a következő ülésre, tehát amire május 3-án vagy 4-én kerül sor, egy jelentéstervezetet formálunk meg, az ügyvédi iroda is elkészítette a jelentéstervezetét, amit kiegészítettünk a 2-10-es kérdésekre. Úgy gondolom, hogy ezeknek az egyedi ügyeknek a kivizsgálása, illetve a folyamatos erről való jelentés pedig külön vagy pedig majd az egyes ponthoz csatolható.

Akkor köszönöm szépen a részvételt. *(Spaller Endre: Bocsánat.)* Igen?

SPALLER ENDRE (KDNP): Egy megjegyzésem lenne csak. Van olyan kérdésem, amit február 21-én tettem föl a MÁV-nak és nem kaptam még rá választ. A márciusban feltett kérdéseimet szerintem el se olvasták vagy nem tudom, arra még egy darabra se jött válasz. Azt még megértem, hogy ezek között a bonyolultabb kérdéseket hosszú idő összeállítani, ámde többek között kértem egy válságkommunikációs kézikönyvet, hogy amennyiben az elkészült, hiszen kifizették, akkor emeljék le a polcra és tegyék meg, hogy átküldik. Ez a válságkommunikációs kézikönyv valahol eltűnt. Én türelemmel várok, csak aztán nehogy itt is legyenek olyan sajtótájékoztatók, nyilatkozatok, amelyek után valaki fölháborodva rám ront, hogy hát nem tudom, nem elég megalapozottan vontam le következtetéseket. *(Göndör István: Nem volt a napirenden, Endre, ne haragudj! Attól, hogy te kérdezel, még itt nincs napirenden.)*

ELNÖK: Jó, a következő ülésre napirendre vesszük. Azt el kell mondanom, sajnos ezt tudtuk mindannyian parlamenti képviselők, hogy a vizsgálóbizottság munkájának két nehézsége van. Az egyik az, hogy ha meghallgatunk valakit és amnéziába esik, akkor ezen nem tudunk segíteni. Ezt láthattuk, Mándoki úr nem emlékezett rá, hogy aláírta azt a 2 milliárdos tendert. Nem tudom ezt minősíteni, de egy vizsgálóbizottságnak nincsenek eszközei arra, hogy valamilyen módon - hogy mondjam - felfrissítse az emlékezetét az ittlévőknek. Tehát kénytelen vagyok arra hagyatkozni, amit elmondott, és ugyanígy, ott azért van lehetőségünk, úgy gondolom, hogy a meglévő adatokból kell dolgozni. Természetesen, ha valami hiányzik, akkor majd akár elnökként is a MÁV-hoz fordulok, de itt is csak a meglévő adatokból tudunk dolgozni. Úgy látszik, hogy nem sikerült még teljes egészében, ez a többszöri nekirugaszkodás a MÁV ügyeiben még mindig aktuális, hogy egy kicsit frissítsük, de nagyon sok adatot kaptunk, azt gondolom, nagyon sok kérdést tettek föl a képviselők, ezeknek a nagy részét nem tárgyaltuk meg. Ezek egyébként döntő mértékben az 1-es kérdéshez kapcsolódnak, tehát a MÁV gazdálkodása, egyéb ügyek, satöbbi. Ezeket én úgy gondolom, egyedileg meg fogjuk vizsgálni.

Azt tudom mondani, amit korábban, hogy a kiszervezésekre vonatkozóan azért a MÁV vezetése, tehát a mostani vezetés is azt mondta, hogy hatásvizsgálatot, elemzéseket nem tud a rendelkezésünkre bocsátani, de bizonyos témákban vannak adataink, például a felsővezeték-kiszervezésről azért már vannak adataink többszöri nekirugaszkodásra, illetve néhány ilyen egyéb kiszervezési kérdésre azért tudunk mit mondani példaértékűen. Tehát ez alapján már a jelentés egy részét meg lehet tenni.

Még egy dolgot kell elmondanom. Budai Gyula kormányfő meghatalmazott tájékoztató arról, hogy azokat az ügyeket, amelyeket korábbi bizottsági ülésen felsoroltam és most a

bizottság nem tárgyalta, a Kehi vizsgálja jelen állapotban, ő a következő bizottsági ülésen ad nekünk egy tájékoztatást arról, hogy hogyan állnak. Nem zárták le még az ügyeket, ezért nem is tértünk ki rá, de fog egy tájékoztatást adni, hogy hogyan állnak a vizsgálatok.

Köszönöm szépen. Ha nincs több kérdés, akkor az ülést lezárom. Köszönöm szépen.

*(Az ülés befejezésének időpontja: 14 óra 28 perc)*

**Manninger Jenő**  
a bizottság elnöke

**Jegyzőkönyvvezető:** Földi Erika