



I008-8/2011.
(I008-9/2010-2014.)

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. május 24-én, kedden, 12 óra 55 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>Jelentéstervezet véglegesítése és döntés a bizottsági jelentés benyújtásáról</i>	5
<i>Döntés a jelentés elfogadásáról</i>	17

Napirendi javaslat

1. Jelentéstervezet véglegesítése és döntés a bizottsági jelentés benyújtásáról
2. Egyebek

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

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

Jávor Benedek (LMP), a bizottság alelnöke

Dr. Gruber Attila (Fidesz)

Korondi Miklós (Jobbik)

Spaller Endre (KDNP)

Meghívottak részéről

Hozzászólók

Dr. Takács Péter István szakértő (Várnai és Társai Ügyvédi Iroda)

Megjelentek

Kántor Árpád szakértő (Kósa Ádám EP-képviselő irodája)

Dömötörfy József szakértő (Karanta Audit Zrt.)

Dr. Névény Péter szakértő (Várnai és Társai Ügyvédi Iroda)

Dr. Mészáros Karina (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium)

Tímár András (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium)

Matits Viktor (LMP)

Molnár László (MTV)

Nagy Béla (MTV)

Radosza Sándor (Echo TV)

Zakar Zoltán (Hír TV)

Káta Ferenc (Hír TV)

Hermann István (Jávor Benedek asszisztense)

Baracska Ernő szakértő (KDNP)

Griecslisch Tamás (Fidesz)

Lehoczky Milán (Fidesz)

Erdős Vera (MTI)

Szarka László (MÁV Zrt.)

Horváth Ádám (ATV)

Szentgyörgyi Tamás szakértő (LMP)

Bárány Balázs Péter (VDSzSz)

Igazság Arnold (KDNP)

Bayer Áron (Pázmány Péter Katolikus Egyetem-BTK)

Lencsés Sándor szakértő (KDNP)

(Az ülés kezdetének időpontja: 12 óra 55 perc)

Elnöki megnyitó, a napirend elfogadása

MANNINGER JENŐ (Fidesz), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Köszöntöm az ülésünkön megjelenteket, a bizottság tagjait, szakértőinket és a sajtó résztvevőit is. A MÁV vizsgálóbizottsága utolsó ülését tartja, hiszen az országgyűlési határozat által kijelölt határidőnek a végére értünk, és elkészült a jelentés.

A mai ülésre vonatkozóan meg kell állapítani, hogy a jelenléti ív szerint is határozatképes a bizottság, miután ezt eddig már négyen aláírták, de öten vagyunk, tehát megkérem, hogy aki nem írta alá, az tegye meg, így hatból öten jelen vagyunk. Göndör képviselő úr nem jelezte, de valószínűleg a plenáris ülés vitáján vesz részt. Így a munkánkat elkezdhetjük.

A mai napirendünk lényegében egy napirendi pontból áll, és természetesen az Egyebeket betettük, hogy ha egyéb technikai részleteket utána még meg kell vitatni. Tehát egy napirendi pontunk van, a jelentéstervezet véglegesítése és döntés a bizottsági jelentés benyújtásáról. Előzetesen formailag meg kell kérdeznem, hogy akkor a bizottság tagjai egyetértenek-e vele, hogy ezt a napirendi pontot megtárgyaljuk. (Szavazás.) Igen, köszönöm szépen, akkor a jelen lévők egyhangúlag elfogadták.

Jelentéstervezet véglegesítése és döntés a bizottsági jelentés benyújtásáról

Ismertetem akkor, hogy a múlt héten szakértői egyeztetések folytak, aminek folyamán még pénteken is a beérkezett javaslatok, illetve az anyagok alapján egyeztetéseket folytattunk. Ez alapján készült el a legutolsó változat. Természetesen, ha ebben vannak még pontatlanságok, akkor kérem, hogy majd ezt jelezzék mindenképpen. Azt gondolom, hogy itt elsősorban a fő megállapításokra és a javaslatokra kell szorítkoznunk a bizottsági jelentést illetően.

Először is el kell mondani, hogy köszönet illeti a bizottság tagjait és szakértőit azért a munkáért, amit ezen bizottsági anyag létrehozásában végeztek. A képviselők is több mint száz kérdést tettek föl, ezeket a szakértőik segítségével dolgozták föl. Hozzáteszem, hogy voltak olyan szakértők, akik önként vállalták ezt a feladatot, voltak olyanok, akik a frakcióknak, voltak, akik a bizottságnak végeztek munkát. Ezen kívül hozzá kell még tennem, hogy végül is azt el kell mondjam, hogy természetesen köszönjük a MÁV Zrt. vezetésének is az együttműködést a bizottsági anyag elkészítésében.

A bizottsági munka egyrészt abból következett, hogy az Országgyűlés a határozati javaslatban tíz pontot fogadott el, amelyre válaszokat kértek. Ezeket mi tételesen megválaszoltuk. Ezen kívül természetesen javaslatokat is tettünk, összegzést és javaslatot a fő megállapításokra vonatkozóan. A bizottsági anyag készítésénél számos esetben tartottunk meghallgatást bizottsági ülés keretében, illetve kézhez kaptuk a MÁV Zrt.-től a kérdésekre a választ, sok esetben a belső ellenőrzés anyagát is a bizottság tagjai, képviselők megtekintették. Ez volt a munkamódszer, ami alapján elkészítettük.

Most azt javaslom előzetes konzultáció alapján, hogy röviden menjünk akkor sorba, és természetesen először ismertetném a bizottsággal a véleményemet, utána alelnök úr, a frakciók képviselői, képviselők sorban hozzászólnának, hisz mindenkinek volt saját véleménye. Remélem, hogy sikerül kompromisszumra jutni, de ha van még fennmaradó kérdés, akkor természetesen ezt jelezhetjük, de azt gondolom, hogy főleg az esetleges tartalmi javaslatokra koncentráljunk. Nagyvonalakban megvolt az egyetértés már a múlt héten 2002-2010-re vonatkozóan.

Azt el kell mondanom, mielőtt rátérnék, hogy természetesen egy parlamenti vizsgálóbizottság nagyon hasznos munkát tud végezni, de nem helyettesítheti bizonyos

vizsgálatok lefolytatását, tehát nem rendelkezik olyan eszközökkel, mint mondjuk az ügyészség vagy akár egy pénzügyi átvilágítás során egy olyan cég, akár a Állami Számvevőszék. Azt gondolom, hogy természetesen az ügyek felderítésében mi fontos munkát végeztünk, de nagyon sok olyan ügy van, aminek a végrehajtása, illetve az abból vonatkoztatható következtetések részben a kormányra, a kormány által megbízott személyre, Állami Számvevőszékre vagy pedig nevezetesen pont a MÁV vezetésére fog hárulni, hogy ezeket az ügyeket még a továbbiakban vizsgálja, de ezekre majd konkrétan ki fogunk térni.

El kell mondjam, hogy természetesen a bizottság működésénél figyelembe kellett venni azt, hogy dr. Budai Gyula elszámoltatási és korrupcióellenes kormánybiztos vizsgál témákat, így ő vizsgálja a MÁV Vagyonkezelő Zrt. átvilágítását, a MÁV motorvonat-beszerzését, a MÁV Cargo-privatizációt teljes körűen, a Dataflex-ügyet, a Dataflex és a MÁV Informatika Zrt. kapcsolatát, a MÁV Zrt. Eiffel Fémszerkezetgyártó Kft.-vel kötött szerződéseket, a MÁV-székház értékesítését, a kormányzati negyed ügyeit, és vizsgálja már, pont a bizottság működésével egy időben vette fel a vizsgált témák közé a MÁV debreceni vagongyárat és a MÁV Debreceni Járműjavítót is. Ezt azért mondom el, mert ezt természetesen a bizottság tudomásul vette, munkájában ezeket az ügyeket úgy tárgyalta, hogy ezt a kormány meghatalmazott, elszámoltatási és korrupcióellenes kormánybiztos is vizsgálja.

Rátérnék a fő megállapításokra. 2002-2010 között a MÁV Zrt.-re, a MÁV-csoport működésére vonatkozóan elmondható, hogy szinte minden fő jellemzője az utazásnak romlott. A személyszállítási teljesítmény 30 százalékkal csökkent, romlott a színvonal, a késett vonatok száma 3,5-szeresére emelkedett, a menetrend szerint közlekedő vonatok száma 96-ról 88 százalékra csökkent. A menetidőkben összességében nem történt lényeges csökkenés, sőt több helyen növekedtek a menetidők. Nem is csoda, hiszen a pályára fordított felújítási és karbantartási összegek reálértékben egyes években a harmadára, de voltak olyan évek, hogy a felére estek vissza a 2002-es szintnek. A MÁV árbevétele 190 milliárd forint körül stagnál, ugyanakkor az anyag jellegű ráfordítások mintegy 20, a személyi jellegűek 30 százalékkal emelkedtek. Tehát ez azt mutatja, hogy valóban a MÁV-finanszírozás költségvetési oldalról is kérdéses, ugyanakkor a MÁV saját gazdálkodásával is komoly problémák voltak.

Mindennek eredményeképpen a hosszú lejáratú kölcsönök, hitelek 12 milliárdról 239 milliárdra nőttek 2010-ben úgy, hogy ebből 8 év alatt mintegy 70 milliárd forintot költöttek csak kamatokra. Előállt az a helyzet, hogy 2011-2014-ben évente közel 45 milliárd adósságállományt kell törleszteni a MÁV-nak. Ezzel nagyon nehéz helyzetbe került. Részben ezért is jött létre a bizottság, hogy megvizsgálja ezeket a kapcsolatokat.

Természetesen abban egyetértünk, hogy a helyzet okozója részben valóban a nem kellő finanszírozás, nem EU-konform formája a személyszállítás árkiegészítésének, a pályák üzemeltetési veszteségét nem fedezi az állam, a vasúti ágazat, alágazat fejlesztéséhez, infrastruktúrafejlesztéséhez sem kaptak elég pénzt. Tehát egyik oldalról valóban a finanszírozás az elmúlt 8 évben nem volt megfelelő, másik oldalról viszont egy helytelen közlekedéspolitikát folytattak, és maga a cég vezetése is számos hibát követett el. Ilyen volt a kiszervezés, amit általában a politika által kezdeményezettek minősíthetünk. Például előírták a létszámleépítést, 20 ezer fővel kötelezően kellett csökkenteni a létszámot, így a létszámleépítéseket és a kiszervezéseket nem gazdasági oldalról vizsgálták meg. Ösztönözték a privatizációt, amikor annak nem lett volna értelme.

Erre vonatkozóan a bizottság nagyon alapos vizsgálatot végzett - köszönhető ez a szakértőknek - például a felsővezeték-karbantartás kiszervezésénél vagy akár a MÁV Cargo esetében, hogy ezek hogy valósultak meg, milyen gazdasági hátrányai voltak. De említhetném a beruházásokat is. Nagyon sok esetben ismert a MÁV botránykrónikája. Valóban, ezek kevésbé hatékonyak voltak. Említhetem akár a mozdonyvonat-beszerzési tendereket, amit a kormány meghatalmazott vizsgál. Ezeket mi részletesen így nem vizsgáltuk, de elmondható az informatikai beruházások alacsony hatékonyságára is például, hogy az informatikai

beruházások is kérdésesek voltak, és összességében megállapíthatjuk azt is, hogy a MÁV Cargo eladása, tehát a fő tétel is stratégiaileg hibás döntés volt. Látható, a vizsgálat feltárta, hogy nemcsak stratégiai hiba volt, hogy eladtuk, hanem ráadásul számos vitatható eleme volt a szerződésnek magyar oldalról is. Például azt kötötték ki, hogy beruházási kötelezettséget vállaltattak, ugyanakkor azt nem kötötték a magyar iparhoz, nem kötötték a magyar beszállítókhoz. Tehát most például, amikor a MÁV Cargo osztrák tulajdonosa teljesíti ezeket a kötelezettségeket és osztrák mozdonyokat vásárol, akkor pont a magyar vasút tevékenységével szemben teremt konkurenciát, mert ilyen szempontból is hibás volt a szerződés. Ezen kívül képviselőtársaim feltárták és nyomára próbáltak bukkanni, hogy a következő évben a szerződés lejárta, megkötése után miért utalt még 500 millió forintot a MÁV a RoLa szerelvényekre, amikor már nem volt magyar tulajdonban. Számos ilyen kérdés merült fel.

Nem vizsgáltuk részletesen az uniós beruházásokat, ez nem képezte a vizsgálat tárgyát, de megállapítható 2002-2010 között mindenképpen, ez az adatokból is kiderül, hogy nagyon alacsony hatékonysága volt az uniós beruházásoknak a MÁV egészére nézve.

A fő megállapításokra vonatkozóan meg, mielőtt átadom a szót képviselőtársamnak, annyit szeretnék elmondani, hogy azt javaslom a bizottság elnökeként, hogy ezeket a kérdéses eseteket, az elidegenítéseket, kiszervezéseket, amelyeket meg kell vizsgálni, ezekből azokat, amiket a szakértők is megállapítottak, így a PanTel Rt., az Eurometro Kft., a Carpathian Cargo, a MÁV-nyomda, valamint a Debreceni Járműjavító esetében mindenképpen kérjük föl a kormány meghatalmazottat, az elszámoltatási és korrupcióellenes kormánybiztost, dr. Budai Gyulát, hogy vizsgálja ezeket ki, ezeket a részleteket is, és szükséges esetekben kezdeményezze a felelősségre vonást, akár büntetőjogi feljelentés megtévesztését.

Van még egy ilyen eset, a Multiszolg elővásárlási joga és társasági részesedésének elidegenítése. Ezt is javasoljuk részletesen kivizsgálni, hiszen itt olyan egyértelmű előnyökhöz jutott ez a cég, amely nem látszik indokoltnak, és az értékesítés körülményeit újra meg kell vizsgálni. Ehhez külön minden adat nem állt rendelkezésünkre, ezt is javasoljuk megvizsgálni, természetesen amellet, hogy tudjuk, mint említettem, felsoroltam azokat az eseteket, amelyeket már most is vizsgál a kormányzati biztos.

Ezen kívül javaslatot terjesztettem be, hogy számos olyan ügyben, amely úgy néz ki, hogy hátrányos a MÁV részére, vizsgálják fölül a szerződéseket. Ebbe beletartozik természetesen a Multiszolg Kft. szerződése is, vagy akár a bérleti szerződések, a Resti Zrt. szerződése, amit érdemes lenne újratárgyalni, hiszen hátrányos a MÁV-ra nézve jelen állapotában, de olyan eseteket is meg kell vizsgálni, amikor a cég monopolhelyzetbe került, ezeket is fölülvizsgálni javasoljuk. A Papírtekercs Kft. esetében bizonyult ez be. Ezeket felülvizsgálni javasoljuk.

Ezen kívül megállapítható volt még például, a felülvizsgálatok során sok kérdésből kiderült, hogy miközben az egyik oldalról valóban kevesebb jutott a pályakarbantartásra, a MÁV folyamatosan reformlázban égett. Ez gyakorlatilag abban mutatkozott meg leginkább, hogy megnövekedtek a különböző tanácsadási, ügyvédi és egyéb munkadíjak. Ha ezt összeadjuk, 2002-2010 között 14 milliárd forintot fordítottak tanácsadási, ügyvédi és egyéb munkadíjakra, és az igazgatási költségek is jelentősen nőttek. Ennek nem látni az eredményét a MÁV átszervezése folytán, tehát azt is mondhatjuk, hogy noha valóban a költségvetési finanszírozás az egyik legfontosabb tényező, közben a MÁV szerkezetátalakítása, átalakítása jelentős tanácsadói díjakat emésztett föl, ugyanakkor nem hozta meg az eredményt, a költségvetésükben, üzemeltetési költségben, a kiadási költségekben nem látható ennek a nyoma vagy hogy olcsóbb szervezetet hoztak volna létre. Az ehhez kapcsolódó javaslatokat is megtesszük.

Köszönöm szépen, én a bevezetőben ennyit gondoltam, és természetesen Jávor Benedek alelnök úrnak adom át a szót.

JÁVOR BENEDEK (LMP): Köszönöm szépen a szót, elnök úr. A Lehet Más a Politika-frakció delegáltjaként a bizottságban azt tűztük ki célul, hogy a bizottság vizsgálja meg, hogy a vasúti ágazat és ezen belül a MÁV helyzete milyen döntések sorozataként jutott el abba a válságos szituációba, amiben ma szemmel láthatóan benne van. Ehhez nem kell parlamenti vizsgálóbizottság vagy ügyészségi vizsgálat, aki fölszáll egy vonatra, az pontosan érzékeli, hogy milyen helyzetben van a MÁV.

Éppen ezért a vizsgálat során a magunk részéről arra koncentráltunk, hogy azokat a döntéseket vizsgáljuk meg, amelyek a MÁV-cégcsoport működése szempontjából alapvetően meghatározó jelentőségűek voltak, amelyek végső soron ahhoz vezettek, hogy a MÁV elvesztette az utazóközönségének a jelentős részét, a MÁV elvesztette az áru fuvarozási kapacitását, elvesztette a vasúti ágazaton belül élvezett helyzetét számos területen, járműjavítás, felsővezeték-javítás és egyéb területeken.

A meggyőződésünk, hogy ahhoz, hogy értelmezni tudjuk a MÁV jelenlegi helyzetét, meg kell vizsgálni azt a szélesebb kontextust, amelyen belül a MÁV működik, ez pedig alapvetően a fő megrendelő, tulajdonos, jelentős finanszírozó és szabályozó állam elvárásai a MÁV-val mint cégcsoporttal szemben.

Úgy látjuk, és ezt megpróbáltuk a vizsgálat során is érvényesíteni, megállapításaink jelentős része olvasható egyébként a jelentésben, hogy végső soron a MÁV válságos helyzete alapvetően az elmúlt évtizedekben vagy nyolc évben folytatott közlekedéspolitikának a következménye. A MÁV tulajdonképpen kényszerpályán mozgott ezekben az években. Egész egyszerűen abban a helyzetben, amikor a versenytárs közúti fuvarozással szemben aránytalan a költsége a vasúti fuvarozásnak, hiszen a pályahasználati díjakat a jelenlegi magyar szabályozás alapján a vasúti ágazatnak meg kell fizetnie, a közúti ágazatnak pedig nem, ebben a helyzetben a MÁV és a vasúti ágazat szükségképpen veszteséges lesz, és szükségképpen veszteséges lesz a MÁV akkor is, hogyha a megrendelő állam nem téríti meg a MÁV-nak a nyújtott szolgáltatások tényleges értékét.

Egy ilyen környezetben, amelyben a szabályozási környezet nem támogatja a vasúti ágazat versenyképes működését, tulajdonképpen a leghatékonyabban és legjobban működő társaság is valószínűleg csőd közeli helyzetbe került volna. Ilyen értelemben azt gondolom, hogy a MÁV vezetése ebben a kényszerzubbonyban próbálta a céget irányítani, ebben a kényszerzubbonyban pedig valószínűleg nem lehetett sikeres vállalatot csinálni a MÁV-ból.

Ettől függetlenül meg kellett állapítani és a vizsgálóbizottság munkája során megállapításra került, hogy ezen a nagyon szűkre szabott kereten belül is a hibás döntések sorozata súlyosbította a MÁV helyzetét. A privatizációs szerződések, egyes cégcsoportokhoz tartozó portfólióelemek értékesítése, előnytelen szerződések, hibás cégszervezeti struktúraátalakítás, ezek mind hozzájárultak ahhoz, hogy a MÁV még olyan mértékig sem tudott megbirkózni a nehézségekkel, mint amilyen mértékben ebben a nagyon hátrányos keretben meg lehetett volna vele birkózni.

Azt gondolom, és erről elnök úr elég sokat elmondott már önöknek a bizottság fő ténymegállapításai közül, de a hangsúlyt én arra helyezném, hogy ha a MÁV-ot a jövőben egy sikeres, magas színvonalú vasúti szolgáltatást nyújtani képes vállalattá kívánjuk tenni - ez persze egy stratégiai döntés, amit nem a MÁV vezetőinek kell meghozni, hanem a politikának kell meghozni -, ha ilyen céggé akarjuk tenni, és erre vonatkozóan a bizottság tesz ajánlásokat, felül kell vizsgálni a jelenlegi szabályozási környezetet, a vasútfejlesztéssel kapcsolatos támogatási keretet, a vasúti és a közúti fejlesztések közötti aránytalanságokat és a közlekedési támogatási, beruházási támogatási pénzeknek az elosztását. Felül kell vizsgálni a pályahasználati díjak rendszerét részben a vasúti ágazaton belül, a MÁV-on belül, figyelembe véve például azt a tényt, hogy tulajdonképpen a magyar vasúti pályával versenyző szlovák vasúti rendszernél a pályahasználati díjak alacsonyabbak, tehát a tranzitforgalom ilyen

értelemben természetes módon tevődik át a szlovák vasúti hálózatra, részben pedig azzal összefüggésben, hogy a közúti ágazattal versenyző vasúti fuvarozás kiegyensúlyozott és igazságos versenyhelyzetben legyen. Ez egyértelműen azt jelenti, hogy a közúti fuvarozási díjakhoz, úthasználati díjakhoz is hozzá kell nyúlni, hogy a MÁV helyzete rendezhető legyen.

Ugyanígy a beruházási rendszerhez hozzá kell nyúlni és a MÁV finanszírozásának a rendszeréhez is. Ez mind a közlekedéspolitikai környezetre vonatkozik. Az árkiegészítéseknek a ténylegesen nyújtott szolgáltatások értékével arányban kell lennie. Az állam nem delegálhatja az államadósság egy részét a MÁV-cégcsoportra, ezáltal lehet veszteséges céggé tenni a MÁV-ot, de ez nem feltétlenül a vasúti ágazat versenyképtelenségének vagy a MÁV rossz irányításának köszönhető, hanem a hibás kormányzati döntéseknek.

A MÁV-on belül amellet, amiket Manninger elnök úr kiemelt, én csak ráerősítenék arra, hogy felülvizsgálatra szorul a MÁV cégszervezeti, a MÁV-csoport szervezeti struktúrája. Elhangzott, hogy az elmúlt nyolc évben egy folyamatos átalakítás zajlott a MÁV-on belül, nagyon sok pénzt elköltöttek a tanácsadókra, tanulmányokra, átszervezésre, és mindez a hatékonyság növelésével nem járt, tehát a MÁV nem lett hatékonyabb és olcsóbb vállalat. Tehát az a struktúra, illetve az a szerkezet, amely kialakult az elmúlt években, a jelek szerint nem képes egy hatékony, versenyképes vasút alapját adni. Ehhez a szervezeti rendszerhez hozzá kell nyúlni. Azt gondolom, itt nem szégyen megvizsgálni jól működő külföldi vasutak működési példáit, az osztrák vagy a német vasutak tapasztalatait, és ez alapján a MÁV-ot egy modern, a XXI. században versenyképes vasúti szervezetté alakítani.

Végezetül pedig még egy dologra szeretném föl hívni a figyelmet. Ez is szerepel a jelentésben. Az elmúlt években a vasútra jutó nem túl jelentős fejlesztések elsősorban néhány kiválasztott vasúti útvonalnak a magas színvonalra fejlesztésére összpontosultak, nemzetközi tranzitútvonalak fejlesztésére összpontosultak, hogy itt magas sebességű, nem a francia TGV-vel versenyző, de mondjuk 120 kilométer/óra feletti sebességű pályákat alakítsanak ki, miközben a kiválasztott kedvezményezett vonalokhoz kapcsolódó alsóbbrendű vasúti kapcsolatok területén gyakorlatilag semmiféle fejlesztés nem történt sem külső uniós forrásokból, sem a MÁV belső fejlesztési tevékenysége során. Ennek nyomán ez a vasúti hálózat olyan mértékben leépült, hogy ma már ennek az igen jelentős hányadán komoly sebességkorlátozások, 30-50-es sebességkorlátozások vannak érvényben. Egy ilyen vasúti hálózat megint csak nem lesz képes a közúti áru- és személyfuvarozásra. Tehát akár az állami, magyar állami, akár a MÁV saját forrásainak, akár az uniós forrásoknak az olyan elosztását javasoljuk, illetve kezdeményezzük, amely ezeknek az eddig hátrányos helyzetben lévő pályaszakaszoknak a minimális biztonsági szintre való fejlesztését lehetővé teszi.

Összességében azt gondolom, hogy a bizottság rendelkezésére álló rendkívül rövid idő és tulajdonképpen korlátozott hatáskör keretén belül a bizottság elvégezte a munkáját, és letett egy olyan jelentést az asztalra, amely az országgyűlési határozatban foglalt kérdésekre nagyvonalakban választ ad.

Nagyon sok minden hiányzik ebből a jelentésből, részben annál fogva, hogy nem volt megbízatása a bizottságnak, hogy az országgyűlési határozatban szereplő kérdéseken túlterjeszkedően más kérdéseket is vizsgáljon, részben pedig az idő szűkössége miatt.

A Lehet Más a Politika részéről számos olyan elemzést, ténymegállapítást tettünk, amelyeknek egy része bekerült az anyagba, egy része nem került be az anyagba. Ennek alapján azt gondolom, hogy ez a jelentés támogatható, ugyanakkor az LMP-frakció részéről egy kapcsolódó, külön anyagot le fogunk tenni az asztalra, amely a jelentésben foglaltakon túlmenően a legfontosabb megállapításainkat tartalmazza.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Akkor frakciónként megyünk. Korondi képviselő úr!

KORONDI MIKLÓS (Jobbik): Köszönöm a szót, elnök úr. Tisztelt Bizottság! A jelentéstervezet áttanulmányozása után már rögtön az elején szeretném leszögezni, hogy a Jobbik-frakció delegáltjaként egyetértünk a jelentéstervezetben foglaltakkal, leginkább azért, mert az általunk feltárt hiányosságok és a kért cselekmények benne szerepelnek a jelentéstervezetben és az összegzésben is, kérésünknek megfelelően.

Én egy kis áttekintést szeretnék nyújtani röviden, hogy mik is vezethettek a MÁV-nál ezekhez a kialakult problémákhoz. Én a következő problémákat látom, amiket összegeztem a mai ülésre, hogy mik vezettek ezekhez a helyzetekhez. Elsősorban a tulajdonosi jogkörgyakorló minisztérium gyengesége, az állami szerepvállalás alulfinanszírozása. Második pontként emelném ki a meggondolatlan vagy előre kitervelt kiszervezéseket és privatizációkat, harmadik témakörként a kamatszolgáltatásokat, negyedikként a vezetői felelőtlenségeket, veszteséges üzletek lelkes megkötését, monopóliumhelyzetek kialakítását, és ami a legfájdalmasabb számomra mint érintett, volt MÁV-os dolgozó, a szakmakultúra szétverését, mely sokmilliárdjába került az elmúlt időszakban a MÁV-nak. Emlékezzünk rá, hogy volt itt olyan humánpolitikai vezérigazgató-helyettes, aki azzal dicsekedett a meghallgatásunk során, hogy ez az úgynevezett SAP-rendszer egy nagyon jó, bevált rendszer Európában. Tudomásom szerint a mai napig nem működik a MÁV-nál ez a rendszer, viszont arra jó volt, hogy rengeteg milliárdjába került a magyar államnak.

A másik nagyon fontos terület számomra, hogy az alaptevékenységeknek nem sikerült körvonalazni a létét. Az elnök-vezérigazgató úr meghallgatásakor arra kaptam választ, hogy a MÁV alaptevékenységébe a személyszállítás és az infrastrukturevékenység tartozik. Az én véleményem és a Jobbik-frakció véleménye továbbra is az, hogy a MÁV alaptevékenysége a személyszállítás és az áru fuvarozási tevékenység. Én nagy örömmel vettem, hogy a jelentéstervezetben ez az elképzelés benne szerepel, és bízom benne, hogy a kormány minden lépést meg fog tenni a közlekedési koncepciója kialakítása során, hogy újból legyen a MÁV, azaz az állam kezében áru fuvarozási tevékenység.

A jelenlegi helyzethez vezető okok között említeném a nagyvonalú mecenatúrákat és a gyanús támogatások sorát, amelyre természetesen a jelentéstervezet is kitér több területen, és idesorolnám az eltúlzott megbízási szerződéseket különböző szakértőkkel, ügyvédi irodákkal. Ha csak a MÁV Start szakértői sorát elemezném, ami lehet, hogy reggelig is eltartana, abból egyértelműen látszik, hogy mennyi pénzt költöttek, mennyi pénzbe kerültek ezek a szakértők és különböző ügyvédi irodák. Örülök neki, hogy a jelentéstervezet erre is rávilágít, épp ezért mindenféleképpen támogatandó.

Tudni kell, hogy a vasút az önálló vasúttörvényével egy különleges státuszban van, egy különleges vállalat. Valószínű, hogy ez predesztinálta arra, hogy ezeket a különböző kiszervezéseket, még ha törvénytelenül is, de megoldotta, és kiprivatizálta a különböző kft.-ket.

Egy érdekességet szeretnék megemlíteni. Igaz, hogy a jelentéstervezetben nem szerepel, de volt olyan vezérigazgató ebben az elmúlt időszakban, aki saját festőművészt alkalmazott, kérem szépen, még erre is futotta a MÁV pénzből, azaz a közpénzből.

Fontosnak tartom, hogy további vizsgálatok legyenek, ha nem is ezen a szinten, de a felügyeleti szintek szintjén. Például minisztériumok és a felügyeletet ellátó szervek szintjén szintén hasonló vizsgálatnak kellene történnie, hogy további ügyeket tudjunk feltárni. Itt a legszövevényesebb ügy, ami a jelentéstervezetből is kiderül, és Budai Gyula kormánybiztos úr is foglalkozik vele, maga az ingatlanvagyon. Nem kaptunk a mai napig arra egyértelmű választ, hogy milyen ingatlanvagyona van a MÁV-nak, és ez nagyon fontos területe lenne a kormánynak is, hogy ezt feltárja és elvégezze ezt a felmérést és kimutatást.

A Multiszolgót elnök úr is említette. Véleményem szerint nagyon-nagyon nagy fontossága lenne ennek a kft.-nek a felülvizsgálata, már csak azért is, mert mindenre

elővásárlási joggal rendelkezik az ingatlanok területén. Bízom benne, hogy sikerül feltárni a későbbi vizsgálatok során a Multiszolg tevékenységét is.

Nagyon fontosnak tartom, hogy a közbeszerzési törvény mielőbb módosításra kerülhessen, hogy ezeket a különböző kiskapukat mihamarabb be tudjuk zárni és a korrupciót meg tudjuk állítani.

Összességében annak ellenére, hogy ily rövid idő állt a rendelkezésünkre, és tudom, hogy a MÁV egy óriási vállalat és egy nagy falat számunkra, a jelentéstervezetből azért kicseng, hogy jó helyen kerestük a problémákat és jó helyen találtunk is problémákat. Bízom benne, hogy a következő vizsgálatok még tovább fel fogják tárni ezeket a problémás helyzeteket, és talán lesz még egy újabb olyan jelentés, ami alapján meg lehet alapozni egy igazi közlekedési koncepciót, ami számomra a legfontosabb lenne, hogy egy olyan közlekedési koncepció rövid időn belül kerüljön be a parlament elé, ahol végre meghatározzuk Magyarországon, hogy mit is kezdjünk ezzel a közösségi közlekedési ággal.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Spaller Endre képviselő úr!

SPALLER ENDRE (KDNP): Köszönöm. Ha még fél évünk lenne, akkor mi mindent tudnánk leírni, és akkor vajon ez a 70 oldal, amit most letettünk, vajon hány oldal lenne, de sajnos nincs fél évünk. Ezért csak tömondatokban igyekszem összefoglalni, hogy mit is találtunk itt az elmúlt években.

Igyekszem nem végigmondani azokat, amiket képviselőtársaim végigmondtak, csak egész röviden, címszavakban utalnék rá. Az állam nem adta oda a MÁV-nak azt a pénzt, amibe az belekerült volna, ezért a MÁV nem végezte el a szükséges felújításokat, ezért több meghibásodás lett, ezért több sebességkorlátozás lett, ezért késtek a vonatok, és a késő vonatokra kevesebb utas szállt föl. Nagyjából ez volt az a logikai sorrend, ami egyre tolódva, tolódva, tolódva, de végül is végigfutott a 2002-2010 közötti éveken, ez egy nagyon világos logikai sorrend.

Egész odáig jutott ez a karbantartási hiány, hogy csak egyetlenegy példát mondjak, hogy ha ma egy váltót kicserélnék, akkor mire azt legközelebb kicserélik, arra 600 évet kellene várni a mai váltófelújítási sebesség mellett. Még egyszer mondom, 600 évet kellene várni. Nem tudom, hogy önök szerint a mai magyar váltógyártóipar van-e olyan minőségben, hogy 600 évig kibírják a most gyártott váltók, de lehet, hogy arra várnak, hogy az úrhajók hamarosan megérkeznek és napi forgalomba állnak, és így azokat már nem kell tovább cserélni. De félretéve a tréfát, tényleg borzasztó állapotban van a MÁV vasúti pályahálózata.

Emellett csak kamatra 74,5 milliárd forintot fizetett ki a MÁV, ami megelőzhető lett volna akkor, ha odaadja az állam ezt a pénzt, amibe a MÁV kerül és amit előbb-utóbb úgyis oda kell adni. Konkrétan most fogja a kormány átvállalni a MÁV-tól ezeket az adósságokat, hogy legalább a mi kormányunk alatt ne folytatódjon ez a pazarlás.

El lehet mondani, hogy az állam rossz gazda volt, de azért annyira nem rossz gazda, hogy egy-két volt politikus környezetében ne találjunk olyan cégeket, amelyek azért prosperáltak ebben az időszakban is. Itt rengeteget említhetnék. Göndör úr nincs itt, de amikor ő itt volt, én már akkor is említettem, hogy a Szemafor-Clean Kft. egy olyan cég, amelyet az ő egyik párttársa üzemeltet pont abban az alapszervezetben, ahonnan ő is jött. Ezt csak úgy megemlíteném, illetve megemlíthetném akár Pál Gábor musicaliskoláját. Ha valami nem tartozik a MÁV alaptevékenységéhez, akkor szerintem egy musicaliskola működtetése nem feltétlenül, ennek ellenére némi támogatás, ha áttételesen is, de azért oda is becsorog. Tehát számos olyan politikust nevezhetnék meg, akinek közben a cége prosperált, miközben azért a MÁV ebbe a nagyon válságos helyzetbe jutott.

De ha a problémás ügyeket nézzük, akkor nemcsak a politika közeli problémás ügyek voltak, hanem voltak a trükkös cégek, amelyek képzetebbek voltak, mint a MÁV vezetése, jókor jó helyen voltak, esetleg egy jobb jogással rendelkeztek. Ilyen volt a Papírtekercs Kft., amely egyszerűen egy mintaoltalom alá helyeztette a MÁV-jegyhez hasonló kinézetű, alapanyagú és biztonsági rendszerrel rendelkező jegyeket. Még szerencse, hogy a Miskolc, Tiszai pályaudvart nem helyeztette mintaoltalom alá, mert akkor lehet, hogy csak sorompóval lehetett volna oda behajtani. Nem tudom, hogy ez jogilag egyáltalán hogyan lehetséges, hogyan volt lehetséges Magyarországon 2003-ban, de ez megtörtént.

A trükkösök és a politikai kapcsolattal rendelkezők mellett azért találtunk olyan ügyeket, ahol konkrétan a bűncselekmény gyanúja merül föl. A Megaron Kft. olyan cégekkel versenyzett ilyen meghívásos közbeszerzési tárgyalásokon, amelyek nem is léteztek. Ilyen nem túl erős verseny mellett azért mindig sikerült nyernie.

Voltak azok így negyedik kategóriában, amelyekre azt mondhatnánk, hogy nettó számárságok, amelyeket talán a pénzhiány ihletett. Mondhatnánk mondjuk az Andrássy út 66. palota eladását, amit úgy adott el a MÁV, hogy az eladási ár felét a visszabérlésre fordította - nem költözött ki az ingatlanból, hanem visszabérelte -, a többit pedig felélte.

Ha továbbmegyünk, akkor az a kérdés, hogy miért következhetett ez be. Két okból. Egyfelől a politika nagyon erőteljesen beleszólt a MÁV ügyeibe, a napi működésbe is. Abba gondoljunk bele, hogy például a mögött, hogy mondjuk tíz motorvonatot másfél hónap alatt megvett a MÁV, azért volt egy alapítói határozat. Még egyszer mondom, másfél hónap alatt tíz motorvonatot megvett. Ugyanebben az időszakban vett hatvan motorvonatot, azt másfél évig közbeszereztették. Mit látunk, amikor összehasonlítjuk ezt a két vásárlást? Azt, hogy amit hosszabb ideig közbeszereztettek, ott jobb döntés született, azok a motorvonatok tovább mennek, kevesebbe kerülnek és kevesebbszer hibásodnak meg. Tehát lehetett látni azt, hogy a politika napi szinten is beleszólt a MÁV vezetésébe.

De azért amellet se mehetünk el szó nélkül, hogy azért maga a MÁV se tett meg mindent azért, hogy ezek a problémák elháruljanak. Ha az ember bemegy egy akármilyen hipermarketbe, az első dolog, amit meglát, azok a biztonsági kamerák és a biztonsági örök. Persze így is van, aki megpróbál egy rúd téliszalámit kihozni, de nem mindig sikerül legalább. A MÁV-nál azok a belső ellenőrzési jelentések, amelyek nekem is a rendelkezésemre állnak, nagyon tartózkodtak attól, nehogy valakit esetleg néven kelljen nevezni. Az nagyon ritka kivétel, hogy ha egy problémás ügyet föl is tárnak, megvan a probléma, megvan a felelős, feljelentést is tesznek. Én ilyet nem nagyon láttam. Tehát a MÁV se tett meg mindent azért, hogy a rábízott közpénzeket megvédje. A MÁV belső ellenőrzési rendszere ebben az időszakban képtelen volt ellátni a munkáját, ez csak névleg volt egy belső ellenőrzési rendszer, valójában ez nem működött. Azt kell mondjuk, hogy ezen a jövőben változtatni kell. Én nem vagyok arról ma meggyőződve, hogy ezt maga a MÁV meg tudja-e egyáltalán oldani, erre nem valami más megoldást kell-e találni. Ez még a jövő zenéje.

Összefoglalóan azt tudom mondani, hogy ahhoz képest, hogy milyen rossz gazda volt az állam, és ahhoz képest, hogy hogy bánt ezzel a céggel, hogy mennyire nem gondolta végig azokat a folyamatokat, kiszervezéseket - itt képviselőtársaim elmondták -, mennyire nem gondolta végig magát a közlekedési stratégiát, hogy egyáltalán mi dolga a MÁV-nak, mit várunk el tőle, egyébként csoda, hogy a MÁV még működik úgy nagyjából. Ahhoz képest, hogy ezen időszak alatt több vezérigazgatója volt a MÁV-nak, több minisztere volt a MÁV-nak, nem is tudom, egy tucatsnál is több egész biztosan, tehát azt lehet mondani, hogy az a konzisztens irányítás mondjuk nem valósult meg, a MÁV nagyon jól teljesített.

Én abban bízom, hogy azáltal, hogy ezt a jelentést letettük az asztalra, és a problémákat, ha részben is tártuk föl - hiszen biztos, hogy nem tártuk föl az összes problémát -, talán le tudjuk zárni egy picit a múltat. Azt gondolom, a MÁV-nak most egy kiváló vezetése van és nagyon fontos feladata. Az a fontos feladata, hogy csökkentse az utakon az

autók számát, olcsóbban gazdálkodjon, több fejlesztést hajtson végre és egy kicsit szolgálja az utasok komfortérzetét. Remélem, hogy a következő időszak erről fog szólni, és nem arról, hogy mi történt az elmúlt években.

Köszönöm szépen a figyelmet.

ELNÖK: Köszönöm. Gruber Attila!

DR. GRUBER ATTILA (Fidesz): Köszönöm szépen. Én a bizottság munkájába egy kicsit később kapcsolódtam be, szinte a finisében, így jelentős lemaradásban voltam az anyagok áttanulmányozása tekintetében. Ez a jelentés, az egész hangulata a jelentésnek egy rendszerváltás kori filmet juttat az eszembe, melynek az volt a címe, hogy „Osztoztatás-fosztogatás keleten”. Ebben a jelentésben lehet látni az összes létező kártékonykodást a sunyítól a legdurvábbig egy olyan céggel szemben és természetesen a cég tulajdonosaként velünk szemben, amiről azt hiszem, hogy ezt a jelentést még tananyagként is vizontláthatjuk majd, olyan szériában fordulnak elő ebben az időszakban a legdurvább, minimális erkölcsöt sértő döntések, amik a szakmaiságon túl, tehát a szakmaiság hiányán túl igen komoly következményekkel bírtak, nemcsak a MÁV esetében.

De szeretném felhívni a figyelmet arra, hogy ennek a jelentésnek szerintem van egy másik haszna is, hogy azok az emberek, azok a tisztességesen és becsülettel dolgozó vasúti dolgozók, akik már-már azt hitték, hogy valóban ez a világ folyása, hogy itt büntetlenül lehet lopni, csalni és hazudni, és ez soha nem ér véget, nos, ezeknek az embereknek talán egy kicsit segítünk a tartásukat visszaadni, segítünk egy szakmának, egy szakma dolgozóinak a becsületét visszaadni, hogy nem ők, nem a vasúti dolgozók, hanem néhány lelkiismeretlen, galád vezető az, aki ezeket a nagyon durva cselekményeket elkövette.

Meggyőződésem, hogy a bizottsági javaslatban, amikor a kormány meghatalmazott úrnak javaslunk eljárást, azt hiszem, hogy ezekkel a kérdésekkel még találkozni fogunk a meginduló büntetőeljárások során, hiszen elképesztő, hogy ez az anyag ilyen szépen összerakva megmutatja ennek az elmúlt időszaknak vagy a vizsgált időszaknak azt a lelkiismeretlen munkáját, ami sajnos úgy tűnik, nemcsak a MÁV-ot jellemezte, hanem jó néhány olyan céget, amiből néhányan azt hitték, hogy mindent ki lehet lopni.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm. Akkor körbementünk. Még jelzést kaptam, hogy van azért olyan a jelentésben, amit konkrétan még beszéljünk meg, tartalmi jellegű dolog, ha nem is érinti az előbb elmondottakat, de természetesen fontosak a részletek is.

Annyit szeretnék ehhez hozzátenni, hogy valóban, itt nem részleteztem én se, hogy végig lehetne menni gyakorlatilag egy állatorvosi lóként a 2002-2010 közötti történéseken. Még mielőtt fölteszi valaki a kérdést, itt talán most nem, de föl szokták tenni, hogy miért pont 2002-től. Erre két választ tudok adni. Az egyik az, hogy 2002-ig nem volt így eladósodva a MÁV, láthatjuk, hogy 2002-ben viszonylag alacsony összegről indult. A másik pedig az, hogy azért ha megnéztük az elidegenítéseket és kiszervezéseket, értékesítéseket, akkor '98 és 2002 között viszonylag kevés, szinte azt lehet mondani, hogy alig volt olyan jellegű kiszervezés vagy elidegenítés, azt nem is vizsgáltuk, de mondom, lényegében nem volt. Az átszervezések, átalakítások nagy része a '90-es évek elejére tehető, amikor egyfajta divat is volt és gazdasági kényszer is, sok minden oka volt, most nem elemezném, és 2002 után jöttek ezek a kiszervezések, amikről azért tényleg tankönyvszerűen le lehet írni, hogy hogyan próbálták meg az állami cégről levenni azokat a falatokat vagy betenni jogilag ügyeskedve, hogy valamilyen módon egyedi haszonszerzésre fordítsák vélhetően. Azt, hogy ennek milyen jogi következménye van, mind esete válogatja természetesen, de nagyon lehet látni, hogy nagyon sok hátrányos szerződést kötöttek.

A bizottságnak nem volt teljes körű feladata, hogy ezt ellássa, de szükségesnek tartottuk ezeket megemlíteni, azért is, mert viszont azt gondolom - ahhoz, amit Jávor Benedek alelnök úr beszélt, egyetérték vele -, hogy szükséges az állam és a MÁV közötti hosszú távú közszolgáltatási szerződés megkötése és finanszírozása. Természetesen érthető az állam képviselőinek az a szándéka vagy óhaja, hogy ők viszont minél jobban lássák át a céget, magyarul, ahogy egyszerűen szoktak fogalmazni, hogy ne egy feneketlen zsákba töltsék a pénzt. Azt gondolom, eddig se volt feneketlen zsák, de egy kicsit lyukas volt és néha nem lehetett átlátni.

Valóban - hogy mondjam -, nem tett meg mindent a MÁV sem. Ebben is benne volt a politika természetesen, a kiszervezések, átszervezések, és nagyon fontos dolog, hogy többpárti egyezség van arrafelé, hogy ezt a fajta politikát, amely szintén egyfajta demagógia, hogy gyakorlatilag ki kell szervezni a tevékenységeket és privatizálni kell, az ésszerűség talajára húzzuk vissza, és valóban csak azokban az esetekben javasolunk ilyesmit, amikor azt úgy, ahogy kell, különböző elemzések alapján, felelősségteljesen, az összvasút és az össz nemzeti gazdasági érdekeket vizsgálva lehet eldönteni.

Természetesen nagyon sok olyan ügy van, amiről itt nem beszéltünk részletesen. Azt gondolom, hogy a kérdéseket elemezték is. Én ezekről most nem beszélnék, tehát azért mondom, hogy a teljes anyagot nem mondanánk el, de azt gondolom, hogy a bizottság már azzal - és köszönet a képviselőknek a kérdésekért -, hogy a kérdéseket elemezték is, nagyon sok helyen föl hívja a figyelmet, és szintén a MÁV Zrt. vezetésének azon túl, hogy nyilván ennek nagy részét már ismeri, továbbra is tanulságos lesz, hogy ezeket a tendenciákat megszüntesse.

Most befejezem így az első kört. Jávor Benedek alelnök úr említette, hogy neki konkrétan van egy szövegszerű javaslata, amit tartalmilag is fontosnak tart, ez inkább egy jogi kérdés, ebben elvi vita nem volt köztünk, úgyhogy ha meg tudunk esetleg egyezni, megkérem, hogy tegye meg a javaslatot.

JÁVOR BENEDEK (LMP): Köszönöm szépen, elnök úr. Igen, a jelentés 69. oldalán a 2. pont i) bekezdése az állami vagyontörvény módosítására vonatkozó rész. Ezt azért hozom elő, mert már a múltkori ülésünkön is előhoztam. Én látom, hogy történt igyekezet, hogy az akkor felvetettekre reflektáljon a jelentés, de azt gondolom, hogy még mindig nem sikerült a megnyugtató megoldást megtalálni.

Ez a javaslat a bizottság részéről úgy szól, hogy vizsgáljuk felül az állami vagyontörvényt oly módon, hogy az állami tulajdonú gazdasági társaságok részesedése mellett a társaságok mérlegében szereplő vagyonelemek - a társasági részesedéseket is ideértve - az állami vagyon részét képezzék. Ennek a célja nyilvánvaló, hogy az állami tulajdonú cégek vagyonát védeni lehessen. Ugyanakkor az állami vagyon részét képező vagyonelemek értékesítése egy meglehetősen macerás dolog, az MNV-t be kell vonni, számos olyan rendelkezést kell alkalmazni rá, ami nagyon megnehezíti, lelassítja ezt a folyamatot. Én azt gondolom, és ezt a múltkor is elmondtam, hogy ez olyan mértékben megnehezíti, lelassítja, ellehetetleníti az állami tulajdonú cégek vagyongazdálkodását, ami egyszerűen aránytalan ahhoz a célhoz képest, amit elér ez a javaslat.

Megtartva az eredeti szándékot, tehát hogy a fontos állami vagyonelemek, az állami tulajdonú cégek vagyonelemei megmaradjanak állami tulajdonban, én egy olyan javaslattal élnék, hogy az állami tulajdonú cégek esetében nevesítve fel kell sorolni azokat a törzstulajdonhoz tartozó meghatározó vagyonelemeket, amelyek szükségesek a cég tevékenységének az ellátásához, és ezekre akár egy elidegenítési tilalmat, egy forgalomképtelenséget is ki lehet mondani vagy ezekre nagyon szigorú értékesítési előírásokat megszabni.

A javaslat, ami itt szerepel a jelenlegi szövegben, az az, hogy bizonyos összehatár alatt ezt ne kelljen alkalmazni. Ez nem feltétlenül összehatártól függ. Tehát vannak olyan vagyonelemek, amelyeknek lehet, hogy az értéke nem túl nagy és ezért kívül esnének az állami vagyon védelmén, de a MÁV működése szempontjából meghatározó a jelentőségük. Ezeket indokolt akkor is védeni, amennyiben a tényleges forgalmi értékük nem túl magas. Még lehetnek olyan vagyonelemek, amelyeknek a forgalmi vagy a könyvekben szereplő értékek szerinti értéke magasabb, ugyanakkor indokolt, hogy egy rugalmasabb értékesítési gyakorlatot engedélyezzünk a vállalatnak, mert nem meghatározó jelentőségű a cég működése szempontjából. Ezzel el tudjuk érni a kulcsfontosságú állami cégek birtokában levő kulcsfontosságú vagyonelemek védelmét, ugyanakkor nem kötjük olyan mértékben gúzsba ezeket a cégeket, amelyek egyébként sokszor - a MÁV talán kevésbé, de sok más állami cég - a piacon versenyeznek és ezzel komoly versenyhátrányba kerülnek a piaci cégekkel szemben, hogy ők kellően rugalmasan tudnak reagálni a piaci kihívásokra.

Természetesen ebbe a törzsvagyon körébe be lehet vonni egyébként a pénzügyi portfólió elemeit is, tehát lehet azt mondani, hogy ez nemcsak ingatlan, cég vagy efféle, hanem akár értékpapírok, amelyeknél fontos stratégiai szempontból, hogy a MÁV tulajdonos maradjon valamilyen mértékig a részvények birtokolásával az adott cégben. Tehát azt gondolom, hogy ebben a kormányban lehet egy szabadabb kezdet adni, hogy hogy határolja le. Szerintem ez jobban kezeli azt a problémát, amit megcélzunk ezzel a módosítással, mint ami a jelentésben szerepel.

Köszönöm.

A szövegszerű javaslat lényege az, hogy meg kell határozni az állami tulajdonú gazdasági társaságok vagyonának azokat a törzselemeit, amelyek a vállalatok működéséhez elengedhetetlenül fontosak, és ezekre akár az állami vagyonról szóló törvény rendelkezéseit lehet alkalmazni, megkockáztatom, bizonyos stratégiai jelentőségű elemekről akár a forgalomképtelenséget is ki lehet mondani. Ez egy taxatív felsorolás. Ami ezen kívül esik, az pedig a jelenlegi rendelkezések szerint továbbra is a vállalat hatáskörében értékesíthető vagy tartható meg. Szerintem ez jobb, mint egy értékhatárt húzni. Hangsúlyozom, lehetnek olyan vagyonelemek, amelyeknek a könyv szerinti értéke nem magas, de stratégiai jelentőségűek, és lehet olyan, aminek meg magasabb, tehát tulajdonképpen a MÁV szabadon dönthet arról, hogy ezt értékesíteni kívánja-e vagy sem.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Megkérdezem a jogi szakértőinket, a Várnai és Társai ügyvédi Irodát, van-e nekik ehhez hozzátennivalójuk, ezt a kérdést ők is vizsgálták, hogy látnak-e valami problémát ezzel kapcsolatban.

DR. TAKÁCS PÉTER ISTVÁN szakértő (Várnai és Társai Ügyvédi Iroda): Annyi mindenképp lenne, illetve némiképp vitatkoznom kell az alelnök úr által felvetettekkel a tekintetben mindenképp, hogy jogi szempontból a fő érv az volt a javaslat ellen, hogy esetleg ez a MÁV működését megbénítaná vagy túlságosan nehézkesé tenné. Azért nem tudok jogászként ezzel egyetérteni, mert én úgy gondolom, hogy a MÁV napi működésében a vagyonértékesítés nem játszhat szerepet. Tehát a vagyonértékesítés az adott szituációban kényszerként merülhet, illetőleg a korábbiakban is merült fel, tehát én úgy gondolom, és még egyszer mondom, hogy a megfelelő kontroll a napi működésben ilyen formában nem játszhat szerepet. Másrésztől ugyanakkor természetesen más megoldási lehetőségek is lehetnek, példának okáért, hogy ha nem az egész eljárást vonjuk hatósági kontroll alá mondjuk, akkor egy-egy ilyen értékesítés során az értékbecslés elkészítése mint kardinális kérdés mindenképp megfelelő kontroll alatt legyen. Tehát akár egy olyan törvénymódosítás is elképzelhető, hogy a jelenlegi pénzügyi szervezetek vagy hatóság, akár egy ÁSZ is vagy egy erre létrehozandó

hatóság lenne hivatott ezeket az értébecsléseket elkészíteni, és akkor nem lenne arról szó, hogy három nap alatt meg hosszú hétvégén készülnének elég gyanús értébecslések.

ELNÖK: Értem. Annyit, hogy persze azért van olyan területe a MÁV-nak, az ingatlangazdálkodás például, azért ott mondjuk kell vagyonelemeket értékesíteni, pont azt mondjuk, hogy nem elég hatékony. Ez egy nehéz kérdés. Mindjárt visszaadom a szót. Nem kell nekünk egyébként feltétlenül - hogy mondjam - megszővegezni a törvényt most, abban a helyzetben vagyunk, és szerintem meg tudjuk azt oldani, hiszen javaslatot teszünk itt a felülvizsgálatra, hogy amennyiben ez úgyszólván törvényt módosítás lesz, akkor a parlament ezt meg fogja tárgyalni, tehát az összes ilyen módosítót.

Visszaadom a szót Jávornak.

JÁVOR BENEDEK (LMP): Köszönöm. Én akkor azt javasolnám, hogy egy olyan javaslattal éljünk, hogy az állami tulajdonú cégek vagyonának az értékesítésével kapcsolatos szabályokat vizsgálja felül és erősítse meg a kormány.

Azért csak annyiban hadd reflektáljak, hogy egyrészt az ingatlanértékesítésnél most egy erősen szétesett MÁV-ot vizsgálunk, de képzeljük el, legyen képzelőerőnk ahhoz, hogy egy jól működő, versenyképes, akár a nemzetközi piacokon is versenyképes vasúti társaságot vizionálunk magunk elé, amelynek mondjuk részvényvagyon van, értékpapírvagyon van, amelynek a beruházásait például fedezheti ennek a mozdulatszámból, értékesítéséből, egy ilyen helyzetben - lehet persze, hogy ez olyan távoli jövőben van, hogy ráérünk akkor majd újra módosítani a vonatkozó törvényeket - érdemes olyan törvényeket alkotni, amik kiállják az idő próbáját.

Még egy megjegyzés. Azért ez a rendelkezés nemcsak a MÁV-ra vonatkozik. A javaslat itt általában az állami tulajdonú cégekre vonatkozik, ami egy ennél sokkal szélesebb kör. Ezek között vannak olyan vállalatok, amelyeknek a napi működésében sokkal inkább jelen lehet az értékesítés, mint a MÁV, az egy viszonylag tényleg stabil, bevett vállalat ebből a szempontból, a napi működése nem tartalmazza, de azért itt más cégeknél ez komoly problémákat okozhat szerintem.

ELNÖK: Meg kell hogy mondjam, hogy nem egyeztettünk, azt gondoltam, hogy nem kell eddig a szögig elmenni most egy javaslattal, hogy minisztériumi egyeztetést végezzünk, mert hisz megtehetjük úgy is a javaslatot, hogy akár mind a két formában leírjuk, hogy ez a két lehetőség vetődött föl. Nyilván itt az a fontos, hogy aztán legyen egy előterjesztés erről, lássuk, hogy a minisztériumnak mi erről a véleménye, és ez alapján lehet dönteni. Igazából azt hiszem, hogy nem volt ez a feladata a bizottságnak, nekünk javaslatot kellett tenni, hogy vizsgálják meg, de nem az, hogy törvényjavaslatot fogalmazzunk meg. Ezért ebben az esetben már csak idő hiányában is az egyeztetés elmaradt, de ilyen szempontból ez a bizottsági jelentést nem befolyásolja.

Úgyhogy azt gondolom, hogy ha nincs több észrevétel vagy ha nem akarnak válaszolni erre esetleg, akkor rögzítjük ezt, és így még a mai nap az ülés után ezt meg fogjuk szővegezni megfelelően a törvényt módosításban. A szőveget megfogalmazzuk, elfogadjuk. Ha én most azt kérdezem, hogy elfogadható-e úgy, hogy feltüntetjük ezt, a jegyzőkönyv is rendelkezésre áll, másrészt azt szővegszerűen elmondta alelnök úr, hogy mit javasol, azért kérdezem, hogy van-e még a bizottsági tagoknak erről véleménye, mielőtt ezt lezárjuk, vagy pedig az a megoldás lehet, hogy akkor mind a kettőt fenntartjuk és leírjuk, egyszer rögzítjük az állami vagyontörvény módosítására vonatkozó bekezdésünkben, hogy itt ez a két vélemény fogalmazódott meg, javasoljuk azt, hogy ezt a két változatot vizsgálják meg. *(Jávornak: Jó.)* Akkor ezt így fogjuk leírni.

Parancsoljon!

DR. TAKÁCS PÉTER ISTVÁN szakértő (Várnai és Társai Ügyvédi Iroda): Esetleg lehet egy olyan javaslat alelnök úr álláspontjával egyetértve, hogy akkor nem konkrétan csak javasolja a bizottság a jogalkotó felé, hogy vizsgálja felül az állami vagyonról szóló törvényt, úgy a megfelelő garanciák, mint a működés praktikusságának szem előtt tartásával.

ELNÖK: Igen, de azt hiszem, hogy annyit azért beleírhatunk így, és akkor innen folytatódna, hogy ezzel kapcsolatban két javaslat is született, az egyik, amely a meghatározott összeghatárhoz kötné a vagyonra kötött ügyleteket, ha jól értem, ennek az a hátránya, hogy esetleg ez a mindennapi működésben gondokat okozhat, és a másik javaslat szerint, ha jól értem, akkor a vagyonelemek közül határozzák meg, hogy melyek a törzsvagyonnak olyan részei, amelyek... Azért nem mennék bele, mert akkor most kellene hívni valakit, egy szakértő tudja, hogy akkor most hogy van a forgalomképesség, elkezdünk beszélgetni, satöbbi. Ezt így rögzítjük, ahogy a jegyzőkönyvbe belekerült, tehát hogy a törzsvagyon egyes elemeire vonatkozóan azok képezzék az állami vagyon részét mint a vagyon részei is, ez szerintem majd lehet a könyvvizsgáló, majd utána leegyeztetjük gyorsan, hogy szakszerű megfogalmazás legyen. A lényeg az, hogy ezt akkor rögzítjük, hogy itt szükségesnek tartunk egy törvény-felülvizsgálatot és erre két javaslatunk van. Jó? (*Jávor Benedek: Jó.*) Ezt le fogjuk így írni, ha ezzel egyetértenek a bizottság tagjai. Jelzik, hogy ezzel egyetértenek.

Döntés a jelentés elfogadásáról

Kérdezem még, most tényleg anélkül, hogy végigtárgyalnánk újra a jelentést - természetesen végig lehetne menni rajta és nagyon sok mindent el tudnánk még mondani róla -, hogy ezzel együtt van-e még valakinek esetleg észrevétele. (*Nincs jelentkező.*) Nincs. Akkor most szavaznunk kell a jelentés elfogadásáról. Tehát kérem akkor, hogy aki egyetért az előbb elhangzottak figyelembevételével összeállított jelentéssel, azt kézfelemeléssel jelezze. (*Szavazás.*) Köszönöm szépen. Tehát rögzítem a jegyzőkönyv számára, hogy a jelen lévők egyhangúlag, öt szavazattal elfogadták a jelentést.

Még egyszer megköszönöm a képviselőknek, különösen a szakértőinknek a munkáját is, hiszen nagyon nagy munkát végeztek, mindazoknak, akik az adatokat is szolgáltatták. Voltak nehézségeink, ebbe most nem mennék bele, de voltak. Azt gondolom, hogy talán nem túlzok, ha azt mondom, hogy a MÁV életében is egy egyedülálló vizsgálat volt. Természetesen ennél sokkal alaposabb és mélyebb vizsgálatokat lehet lefolytatni, de ahhoz olyan apparátus és olyan szervezet is kell. Talán ezekből a tanácsadási pénzekből jutott is annak idején rá. De arra, amit az országgyűlési határozati javaslatban kértek, egyértelműen válaszolni tudtunk, és én úgy gondolom, ezen túlmenően hozzájárultunk a cég 2002-2010 közötti történetének megismeréséhez is, és ez megalapozhatja a jövőbeni helyes döntéseket.

Úgyhogy köszönöm szépen mindenkinek, és ezzel ezt a bizottsági ülést most lezárom. Köszönöm.

(Az ülés befejezésének időpontja: 14 óra)

Manninger Jenő
a bizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezető: Földi Erika