



Ikt.sz.: MVB/24-6/2012.

MVB-10/2012. sz. ülés
(MVB-10/2010-2014. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v *

az Országgyűlés A Malév Zrt. és a Budapest Airport Zrt. szocialisták és szabad demokraták általi privatizációjának körülményeit, továbbá a Malév Zrt. visszaállamosításának folyamatát, valamint jelenlegi fizetésképtelenségét és felszámolását előidéző, 2002-2010 között meghozott intézkedéseket, illetve az ebben az időszakban felmerülő döntéshozói felelősség kérdéskörét vizsgáló bizottságának 2012. október 17-én, szerdán, 10 óra 5 perckor az Országház főemelet 58. 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 bevezető, a napirend elfogadása</i>	5
<i>Somkuti István, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettesének meghallgatása</i>	5
<i>Dr. Vági Márton, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgatójának meghallgatása</i>	27

Napirendi javaslat

1. Somkuti István, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettesének meghallgatása
2. Dr. Vági Márton, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgatójának meghallgatása
3. Egyebek

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

Elnököl: **Dr. Varga István** (Fidesz), a bizottság elnöke

Dr. Veres János (MSZP), a bizottság alelnöke
Dr. Bácskai János (Fidesz)
Dr. Gruber Attila (Fidesz)
Riz Levente (Fidesz)
Bertha Szilvia (Jobbik)

Helyettesítési megbízást adott

Dr. Gruber Attila (Fidesz) megérkezéséig dr. Bácskai Jánosnak (Fidesz)
Dr. Aradszki András (KDNP) dr. Varga Istvánnak (Fidesz)
Dr. Józsa István (MSZP) dr. Veres Jánosnak (MSZP)
Volner János (Jobbik) Bertha Szilviának (Jobbik)

Meghívottak részéről

Hozzászólók

Somkuti István, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese
Dr. Vági Márton, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgatója

(Az ülés kezdetének időpontja: 10 óra 5 perc)

Elnöki bevezető, a napirend elfogadása

DR. VARGA ISTVÁN (Fidesz), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Tisztelettel köszöntöm a bizottság tagjait és mindenkit, aki figyelemmel kíséri munkánkat.

Megállapítom, hogy határozatképesek vagyunk, tekintettel arra, hogy Aradszki Andrászt én helyettesítem, Józsa István urat Veres alelnök úr, Volner Jánost pedig Bertha Szilvia helyettesíti; időközben minden bizonnyal ők is meg fognak érkezni.

Tisztelettel köszöntöm Somkuti urat ismételtelen. Mielőtt megkezdjük a napirendünket, két bejelentést hadd tegyek a bizottság tagjainak.

Az elmúlt ülésen némi polémia alakult ki a tekintetben, hogy Bajnai miniszterelnök úr nem tudott eljönni, illetve hogy nem értesült pontosan arról, hogy mikor lesz a bizottsági ülés. Felvettük a kapcsolatot a Haza és Haladás Alapítvány irodavezetőjével, és végül is megállapodtunk egy időpontban, nevezetesen abban, hogy november 14-én lenne az az egyetlen időpont, amikor miniszterelnökünk, Bajnai úr ráérne. Tehát akkor nyilvánvaló, hogy a bizottság igazodik a november 14-éhez, hogy haladjunk. Tehát november 14-én lesz Bajnai miniszterelnök úrral egy ülés.

Tátrai úrnak is más elfoglaltsága van, ezért nem tudott eljönni. Őt pedig egy történelmi napra fogjuk meghívni: november 7-ére, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójára. Hát, így alakult a dolog – nem azért mondtam, ezt most csak poénnak szántam. Tehát a következő ülésünk november 7-én lesz, mégpedig 9 órakor, mert alelnök úrnak elfoglaltsága van. Közben nem tudunk ülést tartani, mert október 23-a van, egy másik forradalomnak az évfordulója, és parlament sem lesz. De azt hiszem, így tudjuk majd tartani a menetrendünket.

Tisztelettel arra kérem a bizottság tagjait, hogy fogadjuk el a mai, kicsit rövidre sikeredett – de nem miattunk – napirendünket. Somkuti és Vági úr mindketten pontosan, időben megjelentek, az ő meghallgatásukra kerül ma sor. Aki ezt a napirendet elfogadja, kérem, szavazzon. (Szavazás.) Köszönöm szépen. Megállapítom, hogy most már még inkább határozatképesek vagyunk – Bácskai képviselőtársunk is megérkezett, és egyúttal helyettesíti Gruber Attila képviselő urat –, és egyhangúlag elfogadtuk a napirendet.

Somkuti István, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettesének meghallgatása

Somkuti úr, nagy tisztelettel még egyszer köszöntöm. Arra tekintettel, hogy már többször járt nálunk – valóban, szinte már hazajár –, azt szeretném öntől mindenekelőtt kérni, hogy az időközben esetlegesen felmerülő kérdésekre, illetve az időközben esetlegesen felmerülő, ön által említésre érdemlőnek ítélt dolgokban, ami a vizsgálóbizottság tárgyát illeti, szíveskedjék néhány mondatot, szót – nincs semmilyen időkorlát – elmondani, és ezt követően pedig feltennénk a kérdéseinket. Köszönöm szépen.

Öné a szó.

SOMKUTI ISTVÁN, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Köszönöm szépen, elnök úr. Azzal kezdeném, amit a felkérő levélben olvastam, hogy tudniillik én bizonyos cargo-ügyekben volnék illetékes – ez hangzott el egy korábbi ülésen –, és ezért van szükség az én meghallgatásomra.

Azt szeretném előrebecsátani, hogy a megküldött anyagból nem derült ki számomra, hogy milyen cargo-ügyekről van szó. Függetlenül attól egyébként, hogy ki mit állított, én cargo-ügyekben nem vagyok illetékes. Tehát az a fajta beállítás, hogy itt valamiféle privatizációs vagy társasági ügyről van szó, amely a korábbi időszakban hozzám tartozott, ez így ebben a formában nem fedi a valóságot. Tehát cargo-ügy mint társasági ügy vagy mint

privatizációs ügy, nincsen. Úgyhogy ha engem tényleg csak a cargo-ügyben akarnak meghallgatni, akkor attól tartok, nagyon rövid lesz ez a meghallgatás.

Az észrevételemet azzal folytatnám, hogy harmadik alkalommal vagyok a bizottság előtt. Minden meghívásra pontosan megjelentem. De ez a második alkalom, amikor valamiféle ilyen mondvacsinált ürüggyel kerül erre sor. A második alkalommal valamiféle szembesítésnek nevezett kutyakomédián vettem részt, amiről kiderült a jegyzőkönyvek alapján, hogy semmi szükség rá, hiszen nincs ellentmondás az egyik meghívott által és az általam elmondottak között. Most pedig egy cargo-ügyben vagyok itt. Szeretném mondani, hogy bármikor, ha ez a bizottság igényt tart a véleményemre vagy meg kíván hallgatni, ha a megfelelő időpontban ezt jelzik, meg fogok jelenni. Semmi szükség arra, hogy különféle ürügyeket találjanak.

Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Két dologgal szeretnék reflektálni. Egyrészt szeretnék egy jegyzőkönyvből idézni, és akkor meg tetszik érteni, hogy miért kértük, hogy ma szíveskedjék megjelenni. Szó szerint mondom:

„BODNÁR TERÉZIA, az MNV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Én itt mindvégig és most is csak a 2008-as kötbérlehívási döntésről tudok beszélni, mert 2009-ben már nem dolgoztam a társaságnál. A vezérigazgató kezdeményezte a felmentésemet, amit néhány órán belül meg is tettek. Tehát a 2009-es elszámolásról már nem tudok nyilatkozni, csak a 2008-asról, amiről eddig nyilatkoztam. Ez az egyik. A másik, hogy még egyszer szeretném hangsúlyozni, hogy én sem a KVI-ben, sem az MNV Zrt.-ben nem foglalkoztam cargo-ügyekkel, privatizációs ügyekkel, ezek előkészítésében sem vettem részt. Tehát a szerződésnek azokat a részeit, amelyeket a privatizáció keretében vállalt a Budapest Airport mint társaság, azokat az MNV Zrt.-nek egy másik területe vitte, és az ő dolguk volt ezeknek a szerződéseknek a nyomon követése is. Tehát én a cargo-ügyekkel, persze, folyosói pletykákban találkozhattam, de hivatalból soha egy másodpercig sem volt dolgom a Malév és ahhoz kapcsolódó és a Budapest Airport privatizációs szerződésében levő bármelyik pontnak a betartása, betartatása. RIZ LEVENTE (Fidesz): Akkor egy kapcsolódó kérdés gyorsan, hogy kié volt ez a terület, kihez tartozott, név szerint ki ügyelte ezt. BODNÁR TERÉZIA, az MNV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Somkuti István.”

Így került ön ebben ide.

SOMKUTI ISTVÁN, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Köszönöm szépen, elnök úr, ezt a jegyzőkönyvet megkaptam, én magam is olvastam ezt a dolgot. Túl vagyunk ezen. Ezt lehetett volna egy telefonhívással vagy bármivel tisztázni, hogy Bodnár Terézia asszony jól emlékszik-e erre a dologra vagy nem. Mindegy, most már itt vagyok.

A cargo-ügyekről én annyit tudok, hogy a privatizáció során mindegyik, szinte mindegyik ajánlattevő valamilyen formában a fejlesztési elképzelései során foglalkozott a cargo kérdéssel, ugye, ami légi teheráru-szállítás ebben az esetben, és az ehhez szükséges ingatlanok fejlesztése szerepelt a különféle tervekben. A 2005-ben megkötött privatizációs szerződésnek van egy melléklete, amelyik az úgynevezett specifikus fejlesztési kötelezettségvállalásokat tartalmazza, hat évre vonatkozóan, lebontva. Nekem ugyan nincs ilyen szerződésem, a volt kollégáimtól kapott tájékoztatás alapján „teheráru-épületek” megjelölés szerepel, három fázisban: 2008-as, 2009-es és 2011-es befejezéssel. A privatizációs vevő változását követően ennek a mellékletnek a módosítására nem került sor, de az új vevőnek a fejlesztési elképzelései között is szerepelt a cargo terület bővítése. Ez a cargo-ügy, amiről én tudok.

Az én státusomat pedig az alábbiakban szeretném rögzíteni. 2005-ben, amikor a Budapest Airport privatizációjára sor került, akkor én az ÁPV Rt. ügyvezető igazgatója

voltam, akihez tartozott egyébként a Budapest Airport, és a Budapest Airport privatizációjában a munkatársaimmal együtt részt vettem. Később lettem az ÁPV Rt. vezérigazgató-helyettese, majd az MNV Zrt. vezérigazgató-helyettese. A szerződésmenedzsmen egyik státusomban sem tartozott hozzám. Az ÁPV Rt.-ben ugyanis külön szerződésmenedzselési részleg működött, az MNV Zrt.-ben pedig a jogi szakterület látta el ezt a feladatot. Az én feladatomban arra irányult és arra koncentráltam, hogy a Budapest Airportban megmaradó állami tulajdoni részesedéssel kapcsolatos ügyeket vigyük. Természetesen a szervezeten belüli egyeztetések megvoltak, tehát azok a szakterületek, amelyek a Budapest Airport vagy a privatizációs szerződés utóéletével, nyomon követésével foglalkoztak, nem voltak ismeretlenek számunkra, de nem az én általam vezetett szakterülethez tartoztak. Az én munkatársaim azt a 25 százalék plusz 1 szavazatnyi részesedést menedzselték, amely a Budapest Airportban mindaddig megmaradt, amíg eladásra nem került.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Mindjárt átadom a szót a kérdéseknek, azzal a két megjegyzéssel, hogy az egyik, amit tetszett mondani, a kutyakomédiát, az azért szerintem elég erős kifejezés. Mi nagy tisztelettel és szeretettel hívtuk ide, és nem szeretnénk itt kutyakomédiát tartani. Ez az egyik.

A másik pedig az, hogy telefonon lehetne dolgokat tisztázni: hát, a vizsgálóbizottság, egy parlamenti vizsgálóbizottság azt azért nem teheti meg, hogy felhívja telefonon a delikvenset, hogy hogyan gondold vagy hogyan nem. Telefonon legfeljebb meghívással kapcsolatos dolgokat próbálunk megoldani – de ez sem sikerült most, mint ahogy utóbb kiderült.

Riz Levente képviselő úr a szó.

RIZ LEVENTE (Fidesz): Jó napot kívánok! Szeretnék néhány kérdést föltenni. Nem tudom, csomagban tegyem-e vagy egyenként?

ELNÖK: Somkuti úr, melyik a jobb? Ha néhány kérdés egyben elhangzik és úgy a ríposzt, vagy mindjárt válaszol egy-egy kérdésre? Melyik önnek a jobb?

SOMKUTI ISTVÁN, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Próbáljuk ki valamelyiket!

ELNÖK: Jó, akkor tessék!

RIZ LEVENTE (Fidesz): Az első kérdésem a privatizáció lebonyolításával kapcsolatos: önnek milyen szerepe volt a privatizáció előkészítésében? Volt két pályázati kör, az első sikertelen, a második volt eredményes. Akkor milyen elvek alapján döntött el az, hogy kik lesznek a meghívottak a második körös privatizációs eljárásban?

A szerződés kialakításában ön konkrétan részt vett-e, tehát a szerződés elkészítésében?

A harmadik kérdésem: a szerződésnek a szankcionális részét ön milyen felügyelte? Ebben a szerződésben volt számos szankcióra lehetőség, hiszen ott volt a kötbér lehetősége, a bankgarancia lehívásának lehetősége, amennyiben a fejlesztések nem valósulnak meg határidőre, vagy csak esetleg részben valósulnak meg. Ebben a szerződésben számos olyan fejlesztést rögzítettek, amelyek nem valósultak meg. Nem valósult meg egy cargolésítvány, nem valósult meg az utashidak, nem valósult meg a parkolóház, és a környezetvédelmi fejlesztéseknek is csak a töredéke valósult meg. Ezeket számon kellett kérnie az ÁPV Zrt.-nek és később az MNV Rt.-nek. Milyen módon közreműködött ön ebben? Hogyan lehetséges az,

hogy ezek a mai napig nem valósultak meg? És ennek ellenére a Budapest Airport kommunikációja arról szól, hogy ezeket ők maguk megvalósították.

Azt is szeretném megkérdezni öntől, mi a véleménye arról, illetve ön részt vett-e annak a leigazolásában vagy úgymond a teljesítésigazolásban, amikor a fejlesztéseket a Budapest Airport olyan szerződésekkel is megpróbálta leigazolni, amelyek különböző személyi kiadásokat, tanácsadói díjakat fedtek le. Tehát konkrétan fejlesztésként elismertettek több olyan szerződést, amelyet az anyacéggel kötöttek tanácsadói díjakra. Ezek nem is magával a fejlesztések megvalósításával kapcsolatosak, hanem maximum előkészítésben lehet tetten érni őket. Ezekkel ön találkozott-e, illetve ezek leigazolásában részt vett-e?

Ezek első körben a kérdéseim. Illetve azt szeretném még zárásként megkérdezni, hogy a privatizáció lebonyolítása kapcsán a cégnél milyen privatizációs bónuszokat fizettek ki. Ha erről tudna egy kis tájékoztatást adni a bizottságnak, megköszöném.

ELNÖK: Tessék parancsolni!

SOMKUTI ISTVÁN, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Mint ahogy említettem, a 2005-ös privatizációkor én az ÁPV Rt. azon ügyvezető igazgatója voltam, aki a munkatársaival együtt részt vett a Budapest Airport privatizációjának előkészítésében és lebonyolításában. Egy korábbi meghallgatáson már jeleztem, hogy az ügyvezetői igazgatói titulus valójában egy brigádvezetői beosztást jelent, tehát azt jelenti, hogy néhány munkatársammal előkészítjük döntésre az anyagokat, előterjesztéseket írunk, illetve itt a privatizációnál létrehozásra került egy irányító bizottság, ennek a munkáját segítettük elő.

A privatizáció egy nyilvános, többfordulós eljárásként indult. Az első kör nem volt sikertelen vagy eredménytelen, hanem visszavonásra került egy munkaügyi bírósági ítélet miatt. Ha ez érdekes, felidézném ezt a dolgot, mert végtelenül tanulságos, de a dolog szempontjából ma már nincs jelentősége. Volt egy jogerős munkaügyi bírósági ítélet, amely sajátos módon az ÁPV Rt. privatizációs pályázati kiírására vonatkozott, és azt jogszerűtlennek minősítette, ami viszonylag szokatlan egy munkaügyi bíróságtól.

Ennek folytán, azért, hogy még abban az évben le tudjuk bonyolítani a privatizációt, a rendelkezésünkre álló és a pályázók által már beadott és minősített anyagok alapján öt pályázót hívtunk meg egy zártkörű meghívásos pályázatra. Erre végül is három ajánlat érkezett, három érvényes, értékelhető ajánlat; ezek közül egyértelműen a legjobbat választottuk ki, mind szakmai szempontból, mind pedig a megajánlott ügynevezett azonnali tranzakciós ellenérték nagysága alapján. Ez volt a BAA-ként rövidített British Airways Authority. A második volt a Hochtief.

Az értékelés pontos szempontrendszerére én most nem emlékszem. Arra emlékszem, hogy 70 százalékban vettük figyelembe ezt az ügynevezett azonnali tranzakciós ellenértéket, a 30 százalék pedig megoszlott a fejlesztési kötelezettségvállalások, a munkavállalókkal kapcsolatos vállalások, egyéb szerződéses kötelezettségvállalások és az egész konstrukciónak a kiíró, az ÁPV, a magyar állam komfortérzete szempontjából való megfelelőségének. Hiszen itt egy bonyolult konstrukcióról van szó, ami a későbbiek során ki is derült, hogy nem mindegy, hogy ezt a viszonylag jelentős összeget milyen konstrukcióban finanszírozza a befektető.

Az azonnali tranzakciós ellenérték, ami tehát nem egy sima vételár, az három tényezőtől tevődött össze. Egyrészt a Budapest Airport 75 százalék mínusz 1 szavazatnyi részvénytársaságjának a vételára; egy egyszeri vagyongazdálkodási díj, amelyet azért fizet nem is a befektető, hanem maga a privatizálásra kerülő társaság, hogy 75 évre elnyeri a reptér ingatlanainak és eszközeinek vagyongazdálkodási jogát; s egy harmadik, kisebb tényező volt a kincstári vagyoni körbe tartozó, de a reptér működését szolgáló ingóságoknak a megvétele. Ez volt tehát az azonnali tranzakciós ellenérték.

Az egyes elemekből látszik, hogy nyilvánvaló, hogy a részvénycsomag vételára az ÁPV Rt.-hez folyt be, és azt közvetlenül a vevő fizette meg. Az egyszeri vagyonkezelési díj, amit szintén értelemszerűen a vevőnek kellett előteremtenie, de be kellett juttatnia a privatizálásra került társaságba, és a Budapest Airport fizette meg akkor a Kincstári Vagyonigazgatóságnak. Tehát ettől bonyolultabb egy picit a konstrukció, és amikor tulajdonosváltásra és a finanszírozási konstrukció változására került sor, ettől módosultak bizonyos feltételek.

Nagyjából-egészében tehát a privatizációra vonatkozó kérdésre ezt tudom mondani.

A második kérdés a szerződés vagy szerződések előkészítése és az ebben való részvételem. Erre hadd fogalmazzak úgy, hogy természetesen minden szerződéstervezet eljutott hozzám is személy szerint, és a munkatársaim is részt vettek ebben, de valójában a szerződéses feltételrendszer kialakítása nem egy tranzakciós ügyvezető igazgató feladata, hanem alapvetően a jogi szakterület, a megbízott tanácsadó, és folytathatnám a sort, feladata.

A szerződéses egyeztetésekben, habár nincs különösebb jelentősége, személy szerint viszonylag keveset vettem részt, mert én kint ültem a reptéren mint megbízott tárgyalódelegáció-vezető, és az ottani munkavállalói érdekképviselőkkel folytattam tárgyalásokat a munkaügyi bíróság döntését követően, a munka törvénykönyve szerint. Úgy tettem, mintha én lennék a munkáltató képviselője.

A harmadik kérdésre, azt gondolom, a bevezetőben szintén válaszoltam. Tehát én sem az ÁPV Rt.-nél betöltött tisztségeimben, sem az MNV Zrt.-nél betöltött tisztségeimben nem voltam abban a helyzetben, hogy az én feladatkörömbe, munkaköri leírásomba tartozott volna a szerződések menedzselése és a szerződéses kötelezettségvállalások teljesítésének a figyelése. Még egyszer megismétlem: ettől függetlenül természetesen munkakapcsolati jelleggel tudunk ezekről a dolgokról, de az ÁPV Zrt.-ben külön szerződésmenedzsmen- igazgatóság volt, az MNV Zrt.-ben pedig részben a jogi szakterület látta el ezt a feladatot, részben pedig az az illetékes szakterület kellett hogy ezzel foglalkozzon, amelyhez maga az a vagyonkezelési szerződés tartozott, amelyben ezek a kötelezettségvállalások szerepeltek.

Önök ismerhetik ezt a nem túl egyszerű szerződésrendszert. Én néhány elemét szeretném ennek kiemelni. Tehát az alaplógó, és amiben igazából ezek a fajta kötelezettségek szerepelnek, az az úgynevezett vagyonkezelési szerződés, amelyet a korábbi KVI, ma jogutódjaként az MNV Zrt. kötött magával a Budapest Airporttal. Ez a bizonyos 75 évre vonatkozó vagyonkezelési szerződés, amely tartalmazza mindazokat a követelményeket, amelyek egy reptér üzemeltetéséhez szükségesek, mindazokat a kötelezettségeket, és nemcsak specifikus fejlesztési kötelezettségeket, hanem egyéb, a reptér üzemeltetésére vonatkozó kötelezettségeket is, amelyeket a vagyon tulajdonosa, a magyar állam és a képviselőjében eljáró KVI vagy MNV Zrt. megkövetelhet egy reptér-üzemeltetőtől.

Egy speciális külön rész az úgynevezett speciális fejlesztési kötelezettségvállalások, hat évre szólóan, egy meghatározott összegben és mögöttes műszaki tartalommal, amelynek a teljesítésével, ellenőrzésével kapcsolatban Riz képviselő úr fölthette a kérdését. Egy másik szerződés a részvény-adásvételi szerződés, amelyet 2005-ben az ÁPV Zrt. kötött a vevővel. A részvény-adásvételi szerződés az részvény-adásvételi szerződés; arról szól, hogy mekkora részvénycsomagot adtunk el, milyen áron.

Két dologra szeretném föl hívni a figyelmet, bár ha olvasták a szerződést, feltűnhetett. Tehát a fejlesztési kötelezettségvállalásokat átemeltük a privatizációs szerződésbe is, ha úgy tetszik, megdupláztuk ezt a dolgot. Tehát szerepel a vagyonkezelési szerződésben és szerepel a részvény-adásvételi szerződés mellékletében is, szankcionálva is, azzal, hogy természetesen kétszer nem lehet szankcionálni. Tehát vagy az egyik, vagy a másik alapján szankcionálok. Azért tettük ezt, hogy nagyobb biztosítékunk és nagyobb mozgásterünk legyen, továbbá a vagyonkezelési szerződés magával a társasággal köttetik és a társaság kötelezettsége, a

részvény-adásvételi szerződés pedig a vevővel köttetik és az ő kötelezettsége; tehát magyarán őket is bevontuk ebbe a bizonyos körbe.

Még egy fontos dologra szeretném fölhívni a figyelmet, ami szintén sajátos módon a részvény-adásvételi szerződésbe került. Ott pedig két olyan mutatónak a betartását írtuk elő, ami azzal kapcsolatos, hogy a Budapest Airport mennyire adósodik el. Merthogy úgy gondoltuk, nemcsak azért, mert kisebbségi tulajdonosként benne maradtunk a cégben, hanem egyéb már összefüggések miatt is igen fontos ez a kérdéskör: előírtuk egy bizonyos mutató betartását, és ha ez nem következik be, akkor ennek kötbérszankciói vannak; továbbá át van kötve a vagyonkezelési szerződésbe, és ennek súlyos megszegése akár a szerződés felmondását is előidézheti.

Egy harmadik szerződést szeretnék megemlíteni, ez az úgynevezett részvényesi szerződés, amely a Budapest Airport privatizációját követően a két tulajdonostárs között kötött, tehát a Bud Holding, mert végül is a BAA egy Magyarországon bejegyzett projektársaságon keresztül tulajdonolta a Budapest Airport többségi részvénycsomagját, és az ÁPV Zrt., illetve később MNV Zrt. közötti – hiszen mi 25 százalék plusz 1 szavazatnyi részesedéssel, illetve szavazati joggal továbbra is bent maradtunk a társaságban – együttműködést szabályozta ez a részvényesi szerződés. Akkor, amikor 2007-ben sor került egy tulajdonosváltásra, ezeknek a szerződéseknek egy értelemszerű módosítására került sor.

Még a harmadik kérdéshez tartozott, hogy hogyan teljesültek ezek a vállalások. Kérem, ne húzzuk ezzel az időt! Ez nem az én feladatomból volt. Nyilván tudok erről valamit mondani, de nem én tudom hitelesen elmondani ezt a dolgot, és nem én fogom ezt...

RIZ LEVENTE (Fidesz): Bocsánat, azt megtenné, hogy megnevezi azt a felelős vezetőt, akinek feladata volt?

SOMKUTI ISTVÁN, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Nem az én dolgom itt felelős vezetőket megnevezni. Abból is probléma van, hogy Bodnár Terézia rosszul emlékezett cargo-ügyekben. Ez egy parlamenti vizsgálóbizottságnak nem okozhat problémát, egy ma is létező és ugyanott, ugyanazon a székhelyen, ugyanolyan elérhetőséggel létező szervezettől megkérni ezt.

RIZ LEVENTE (Fidesz): A véleményét viszont azért megkérdezzük. Szeretném, ha ön ismertetné a bizottsággal.

SOMKUTI ISTVÁN, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Ami hozzám eljutott információ, abból az derült ki, hogy ezekben a fejlesztésekben van egyfajta késedelem. Ennek egy részét lehetett azzal magyarázni, hogy tulajdonosváltásra került sor. Hosszasan, több hónapon keresztül vizsgálta az akkori ÁPV Rt. és KVI a tulajdonosváltást, annak a következményeit, egészen odáig, amíg eljutott addig, hogy engedélyezi ezt, hiszen a szerződésekben kikötöttük, hogy a fejlesztési kötelezettségvállalások időtartamáig, tehát 2011. december 31-éig a Budapest Airport részvényei értékesítésére csak az ÁPV Zrt. engedélyével kerülhet sor. Más kérdés, hogy ezt az engedélyt nem lehet visszatartani, ha ennek nincs nagyon nyomós indoka. Az ezt követő időszakban egyébként a részvény-továbbértékesítés nem engedélyköteles, de feltételköteles. Tehát csak olyan partnernek lehet továbbértékesíteni, aki ugyanazoknak a feltételeknek megfelel, amelyeket már a pályázati kiírásban megfogalmaztunk. Ezek nagyon komplex feltételek: a nemzetgazdasági megbízhatóságtól és átvilágítástól kezdve a szakmai és pénzügyi alkalmasságig.

Itt egy viszonylag gyors, senki által nem várt tulajdonosváltásra került sor. Nem tudom, a bizottság tagjai tudják-e, hogy az hogyan történt, vagy érdekes-e egyáltalán. Lényegében arról van szó, hogy mindig van nagyobb hal – szokták mondani. Tehát az

egyébként jó nevű British Airways Authority Plc, amely egy nyilvánosan jegyzett részvénytársaság, Európában jól ismerik, rendkívül tőkeerős, mégis, ebben a tranzakcióban úgy tűnik, hogy egy picit meggyengült; ő vette föl a nagy hitelt erre, a részvényárfolyamok nem úgy reagáltak rá, ahogy azt remélték, és jött egy nagyobb hal, egy Ferrovial nevű társaságcsoporthoz, amely elkezdte felvásárolni ennek a részvénytársaságnak a részvényeit. Majd tett egy nyilvános vételi ajánlatot, és ő vált a többségi tulajdonosává. Önmagában ezt a lehetőséget a mi szerződéseink természetesen nem zárhatják ki, hiszen ez az anyacég körülbelül három szinttel följebb van, mint akivel mi szerződünk, jóllehet ő is szerződő fél volt, tehát ő is aláírta a szerződést. De azt, hogy neki kik a tulajdonosai, értelemszerűen mi nem írhatjuk elő. Ez önmagában egyébként semmiféle változást nem idéz elő a szerződéses kötelezettségekben, ugyanakkor a Ferrovial-csoport egy másfajta üzleti elképzeléssel bírt, és azt mondta, hogy nem kíván olyan repülőterekkel foglalkozni, amelyek Nagy-Britannián kívül vannak, ezeket igyekszik értékesíteni.

Erre valóban senki nem számított, ha úgy tetszik; nem olyan értelemben, hogy a szerződés nem tartalmazott meghatározott feltételeket egy tulajdonosváltásra, hanem arra, hogy nem gondoltuk volna, hogy egy-másfél évvel a mindenki által sikeresnek gondolt privatizációt követően erre sor kerül. Ezután jött a pályázaton egyébként második helyezett Hochtief-csoport. A BAA és a Hochtief között született egy megállapodás, majd pedig az általam már említett egyeztetési procedúra végén az állam képviselői, az ÁPV Zrt. és a KVI is megadták a tulajdonosi hozzájárulást a tulajdonosváltáshoz. De kétségtelen tény, hogy egy olyan cég, amelyik már kifelé hátrál ebből az ügyből, nem úgy áll hozzá a fejlesztésekhez; aki meg még nincs benne, az szintén nem úgy. Tehát itt az első időszakban kétségtelenül volt egyfajta időbeli csúszás ezekben a fejlesztésekben, ami, azt gondolom – de még egyszer hangsúlyozom, ez nem az én asztalom, nem az én döntésem, nem az én előkészítem –, akceptálható.

A későbbiek során a Budapest Airport, illetve a tulajdonosa különféle ügyekre hivatkozott, hatósági elhúzó eljárásokra, s a többi, s a többi. Ezeknek a valódiságáról vagy a megalapozottságáról nekem nem kellett meggyőződnöm, de gondolom, ez kellőképpen dokumentált.

Van még egy körülmény, amit nem lehet figyelmen kívül hagyni. Az eredeti szerződés is tartalmazza azt a fajta kitétel, hogy ha az utasforgalom nem a prognosztizáltnak megfelelően alakul, amit a szerződés rögzít, akkor a fejlesztésekben egyeztetett módon lehetőség van halasztásra. Ezzel kapcsolatban nekem annyi tudomásom van, hogy ilyen jellegű jelzés a Budapest Airport és a mögöttes tulajdonosi kör részéről érkezett az akkor már MNV Zrt.-hez; ezzel kapcsolatban hosszas viták, tárgyalások voltak, több tájékoztató anyag készült a Nemzeti Vagyongazdálkodási Tanács részére. Tehát ez így viszonylag jól nyomon követhető.

Én most nem tudom megítélni; nem hiszem, hogy itt arról lenne szó, hogy nem akarnák ezt a fejlesztést megcsinálni. Azt gondolom, egy reptérfejlesztés alapvetően mégiscsak az ott lebonyolítandó forgalom függvénye, jóllehet, a hatás nyilvánvalóan oda-vissza érvényesül. Lehet forgalmat generálni is; egy reptér forgalma nem egy külső adottság, amit egy reptér-üzemeltetőnek el kell viselnie, mert maga is a szolgáltatásai nyújtásával, a feltételek javításával, persze nem önmagában, de tud generálni utasforgalmat.

Tehát valamilyen szinten van tudomásom a fejlesztések elmaradásáról vagy késedelméről. Hogy ezt érdemes-e szankcionálni, az mérlegelés kérdése, úgy gondolom. *(Riz Levente: És a szerződés kérdése.)* Hát, igen.

A negyedik kérdés a teljesítésigazolás. Ebben nekem nem volt szerepem értelemszerűen. Én azt tudom, hogy ami akár elem, akár döntéshozók elé került, abban ezek a fajta teljesítések mindig könyvvizsgálói, könyvszakértői auditálással kerültek oda. Ha ebben olyan tételek vannak, amelyek vitathatók, én nem tudom ezt, és még egyszer hangsúlyozom,

nem volt feladatom, hogy én ebben a kérdésben állást foglaljak vagy nekem kelljen ezt a dolgot előkészíteni. Még egyszer hangsúlyozom, hogy a privatizációt követően alapvetően a megmaradt részvénytársaság menedzselése tartozott a feladatkörömbe.

A bónuszok kérdéséről szintén azt szeretném mondani, hogy létezik az a szervezet, amelyik kifizetéseket teljesített, ha kifizetéseket teljesített. Tessenek onnan bekérni ezt a dolgot.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Bertha Szilvia, Gruber Attila, Bácskai János – ez a sorrend.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm a szót, elnök úr. Nekem is több kérdésem van.

Az első az eredeti privatizációs szerződéshez kapcsolódik, illetve végül is a nyertes kihirdetéséhez, megítéléséhez. Volt ugye az azonnali tranzakciós ellenérték, amely három elemből tevődött össze. Ebben volt az egyik kitétel az, hogy legalább 60 milliárd forint összeget kell kapnia az ÁPV-nek a részvényekért. Ehhez képest végül a nyertes BAA-tól átutalt ellenérték ezt nem érte el. Itt pontosan meg van határozva, hogy milyen, mikori árfolyamon, hogyan kell kiszámítani. Tehát itt nem lehet azt mondani, hogy azért, mert amikor ők számolták, az még jó volt, és amikor utalták, akkor már megváltozott az árfolyam, tehát ez egészen pontosan meg van határozva, hogy milyen paraméterek alapján. A lényeg az, hogy tulajdonképpen mintegy 1,5 millió forinttal kevesebb lett az ellenérték, ennek ellenére elfogadták és kihírdették győztesnek.

Nyilván innen, ebből a szemszögből nézve ez a 1,5 millió forint nem egy fajsúlyos arány. De ha egyszer megvoltak a kitételek, megvoltak a feltételek, akkor ennek alapján azt lehet mondani, hogy jogszerűtlenül ítélték meg nyertes pályázónak a BAA-t abban a helyzetben. Ma már persze mindenki azt mondja, hogy ez aránytalan érv, és ezért nem lehet semmisnek tekinteni azt a pályázatot és az odaítélést, de a kérdés az, hogy ki ítélte akkor oda, annak ellenére, hogy nem teljesültek a feltételek, és kinek a felelőssége, hiszen alapvetően, ha egyszer mindez kormányrendeletben és jogszabályokban van lefektetve, hogy mik a feltételek, akkor annak nyilvánvalóan meg kellett volna felelni. Ez az egyik kérdésem.

A másik a szerződésmódosításhoz, tehát a 2007-es tulajdonosváltáshoz kötődik. A múltkori bizottsági ülésen szóba jött a közvetlen szerződés, illetve hogy az állami miért adott egy olyan típusú garanciát, amelynek révén lemondott tulajdonképpen nagyon komoly jogosítványairól. Ezt most nem ismertetném újra. Akkor az hangzott el, hogy az eredeti privatizációs szerződésben benne voltak azok a kitételek, hogy egy tulajdonosváltás esetén, ha más a finanszírozás, akkor milyen egyéb feltételeket vagy milyen egyéb garanciákat kell nyújtani. Ilyen kitételeket nem találtunk. Azt a részt ismerjük a privatizációs szerződésből, ami a közvetlen szerződéssel kapcsolatos, tehát ami azt szabályozná, és ilyen nem volt benne. Tehát semmi nem indokolja azt, hogy a magyar állam miért vállalt ilyen típusú garanciát, miért mondott le például ha nem is a szavazati jogáról, de miért vállalta azt, hogy a többségi tulajdonossal egyként fog dönteni. Ez tehát a másik kérdésem, hogy ez kinek a felelőssége, hogy ezt a közvetlen szerződést így, ilyen feltételekkel és ilyen módon kötötték meg.

Szintén a tulajdonosváltáshoz kapcsolódik, hogy itt azért nagyon más finanszírozású volt a Hochtief, egy az egyben hitelből, és amilyenek a kamatszintek a hitelfelvételhez, illetve a beszámoló alapján látszik, hogy ez a finanszírozás teljesen nyilvánvaló volt, hogy nem lesz megoldható, így egyszerűen nem fogja tudni kitermelni az Airport a működése során ezeket a költségeket. Ez tehát egyszerűen burkolva volt, hogy ez így előbb-utóbb bukni fog, és a fejlesztésekre sem lesz forrás. Ezt miért hagyták, és ki hagyta így jóvá ezt a típusú üzleti modellt, hogy ilyen módon történjen akár a privatizáció, akár a tulajdonosváltás?

S még a fejlesztésekhez van egy kérdésem. A Jobbik feljelentést tett 2011 október-novemberében, pontosan a fejlesztések elmaradása miatt. Ekkor megkaptuk azt a választ, hogy mivel december 31-e a határidő – azt hiszem, ezt december 4-én vagy 6-án kaptuk meg –, ezért még hátha felépül addig, magyarul ez volt a lényege. Nyilván nem épült fel, január elején megtettük a következő feljelentést. Akkor pedig azzal utasította el a Nemzeti Nyomozó Iroda, hogy időközben kiderült, hogy van egy átütemezési szerződés, amely december 31-ével lépett hatályba. Miért csak ekkor derült ki, amikor ezt valaki elkezdte kapargatni, hogy esetleg kötbérfizetési kötelezettség merülhet fel, hogy valóban nem készültek el ezek, hogy ez jogos-e és mennyiben, és kinek a felelőssége, hogy ilyen feltételeket kötöttek a szerződéseket? Egészen addig nem volt fontos senkinek igazából, sem az, hogy átütemezzék, sem az, hogy ezt jogilag megvizsgálják.

Ez tehát a kérdésem, hogy ezt az átütemezési szerződést ki hagyta jóvá, és miért csak azután lett fontos. Somkuti úrnak erre nyilván legfeljebb közvetett rálátása lehet, de érdekelne a véleménye.

Köszönöm.

ELNÖK: Tessék parancsolni!

SOMKUTI ISTVÁN, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Köszönöm szépen. Az első kérdés nem ilyen nagyon talányos dolog: azt úgy hívják, hogy pénzügytechnika és árfolyam. Tehát itt az történt, hogy az elbírálásnál az azonnali tranzakciós ellenértéket forintban kellett megadni a pályázóknak, és ezen belül ez a fajta megbontás úgy nézett ki, hogy a részvények vételára 60 milliárd forint, az egyszeri vagyonekezelési díj emennyi forint, amennyi forint. De a pályázati kiírás lehetővé tette azt, hogy a fizetésre meghatározott devizanemekben kerüljön sor. Tehát az ajánlat forintban volt, az elbírálás, összehasonlítás szintén ebben volt, de lehetett fizetni euróban, dollárban, és még nem tudom én, milyen, persze nem akármilyen pénznemekben. És amikor a tényleges fizetésre sor került, akkor az MNB így váltott, és ebből adódott adott esetben az akkori árfolyamon az akkori kondíciók mellett egy 1,5 millió forintos eltérés. Tehát ez semmilyen tekintetben nem módosította az ajánlatok összehasonlíthatóságát, nem mondott ellent a kiírásnak; egész egyszerűen a tényleges fizetési árfolyamok és átváltás miatt adódott egy ilyenfajta különbség. Ez a magyarázata ennek a dolognak. Tehát erről nem döntött senki, nem így, nem úgy; maga a pályázati feltételrendszer, hogy forintban adom meg, de egyébként euróban fizetek, és én akkor azt átváltom, lekönyvelem, akkor ez így néz ki. Ez a dolognak a magyarázata, és ez az első kérdésre a válasz, ha kielégítő.

A második kérdés picit hosszabb: ez a közvetlen szerződés. A pályázati kiírásakor egy olyan feltételrendszert alakítottunk ki, amelyben többféle finanszírozási konstrukcióra van lehetőség, tekintettel arra, hogy az ilyen jellegű és ilyen horderejű tranzakciónál nem célszerű előírni, hogy milyen finanszírozást fogadunk el, mert ezzel nyilvánvalóan szűkítjük a versenyt, és kizárunk esetleg olyan partnereket, akik nem úgy szeretnék finanszírozni a tranzakciót, ahogy nekünk a legjobb. Nekünk szerencsénk volt. Igaz, hogy csak másfél évig. Tehát a győztes, a minden szempontból nyertes egy olyan finanszírozási konstrukciót választott, amely számunkra a legkevesebb kockázattal jár. Azt csinálta, hogy ő valahol nagyon magasan anyavállalati szinten fölvelt hitelt, ezt a hitelt átadta egy leánytársaságának, ez a leánytársasága átadta annak a projektársaságnak, amelyik lényegében itt a Budapest Airport részvényei vevőjeként megjelent, és onnan pedig bekerült a Budapest Airportba tőkeemelésként. És ebből a tőkéből tudta kifizetni a Budapest Airport a 300 milliárdot vagy 400 milliárd forintot meghaladó egyszeri vagyonekezelési díjat.

Ez a mi szempontunkból egy kedvező dolog, mert igazából a kockázatot az anyacég futja, és hogy ő futja a kockázatot, azt láttuk az előbb elmondottak alapján: jött a nagy hal, és

bekapta őt. De a másik fajta finanszírozási konstrukció nem volt kizárt. Tehát a pályázati feltételrendszerben az a fajta lehetőség, hogy hitelből finanszírozzák a tranzakciót, benne volt. Továbbmegyek: nemcsak abban volt benne, hanem a megkötött szerződésekben is benne volt, tehát a BAA-nek jogosultsága lett volna a futamidő alatt változtatni a finanszírozási konstrukción, és hitelt fölvetetni például a Budapest Airporttal vagy akár a saját maga projektjével. Tehát egy étlapról a nyertes egy számunkra kedvező finanszírozási konstrukciót mutatott be, erre szerződünk, de semmi nem zárta ki a másikat. Annál kevésbé, mivel ez az úgynevezett közvetlen szerződés része volt a tranzakciós csomagnak és szerződésegyüttesnek, csak nem került aláírásra, hiszen az első esetben erre nem volt szükség. De a formáját tekintve, a lényegét tekintve, az előírásait tekintve melléklete volt a szerződéseknek, a vagyonekezelési szerződésnek is például.

Akkor, amikor a Hochtief vezette konzorcium fellépett és előadta a finanszírozási konstrukcióját, akkor világossá vált, hogy itt alapvetően hitelből történik a finanszírozás, meglehetősen bonyolult módon. Tehát nem egyszerűen a Budapest Airport vesz föl hitelt, hanem itt van két alapított cég, amelyek a részvényeket tulajdonolják, és akik a különféle célú, A, B, C, D jelű hiteleket fölveszik, hiszen nagyon különböző célokat szolgáltak ezek a hitelek, részben a kivásárlás, részben a tőkecsökkentés és a fejlesztés is hitelből történt.

A közvetlen szerződés azt jelenti, hogy a tranzakciót finanszírozó bankok, továbbá a hitelfelvevő, továbbá a magyar állam, a vagyonekezelési szerződésben szerződő fél, eleinte a KVI, majd az MNV Zrt., egy szerződésben rögzítsék azokat a fajta kötelezettségeket, jogosultságokat, amelyek egy ilyen nagyon hosszú időtartamú – 75 évről beszélünk – hitelfutamidő vagy egyáltalán együttműködés során fölmerülhetnek. Itt lényegében arról van szó, és ennek a dolognak az a lényege – bár én nem vagyok jogász, ezt tessenek kielemeztetni valakivel –, hogy ha ez a vagyonekezelési szerződés megszűnhet bármilyen oknál fogva, márpedig megszűnhet, hiszen ez benne van a szerződésben, akkor ellehetetlenül az a fajta konstrukció, hogy a Budapest Airport a működéséből származó jövedelméből visszafizesse a felvett hiteleket. Erre az esetre valamiféle rendelkezés szükséges. És ha egyáltalán a folyamatok ilyen irányba haladnak, vagy olyan lépések történnek, amelyek az eredetileg elgondolt konstrukciótól való eltérést jelentenek, akár a nemzetközi gazdasági környezet változása, akár valamely szereplő változása miatt, akkor rögzítenek bizonyos eljárásrendeket arra vonatkozóan, hogy akkor kinek mit kell tennie azért, hogy az eredetileg szerződött célt meg tudják valósítani, és ebben viszonylag mindenki komfortosan érezze magát. Nagyjából-egészében, nem jogi szaknyelven mondva, a közvetlen szerződésnek ez a lényege.

Tehát még egyszer: a privatizációs pályázati kiírásakor számoltunk ezzel a finanszírozási formával, és a közvetlen szerződésnek az alapszövege rendelkezésre állt, bekerült az első szerződés-csomagba is, csak nem került aláírásra, mert nem volt rá szükség. A tulajdonosváltáskor ez a bizonyos szerződés feléledt.

A szavazati jogról való lemondás. Itt arról van szó, hogy kisebbségi részvényesként természetesen ott voltunk a Budapest Airport közgyűlésein. A Budapest Airport alapszabálya bizonyos nagyságú tranzakciókat, ideértve a hitelfelvételeket is, a közgyűlés hatáskörébe rendeli. Tehát magyarán, nekünk is, ha ott vagyunk, szavaznunk kell. Az egy más kérdés, hogy minket ott leszavazhatnak adott esetben; más esetben nem, mert ha minősített többségről van szó, akkor mi a 25 százalék plusz 1 szavazati jogunkkal blokkolni tudunk. De ezek mind olyanfajta kérdések, amelyek kisebbségi tulajdonost érintenek, és itt a hitelfelvétellel kapcsolatos dologról van szó. Tehát arról van szó, hogy azt a fajta finanszírozási konstrukciót, amelyet egyébként elfogadunk akkor, amikor a tulajdonosváltást engedélyezzük, akkor menet közben esetenként, ha ebben változás van, módosítás van, akkor kisebbségi tulajdonosként ne blokkoljuk. Erről mondtunk le, semmi másról, illetve nem mondtunk le, hanem vállaltunk együttszavazást. Ami, azt gondolom, egy ilyen horderejű, ilyen nagyságrendű tranzakciónál ez a minimális feltétele annak, hogy a másik fél ebbe

belemenjen, és ne legyen neki olyan érzete, hogy most egyszer valakik engedélyezték ezt a dolgot, majd két évre rá a küllők közé helyeznek valamit. Ez erre szolgál, tehát hogy egy hosszú távú stabil dolog legyen. Ha ezt egyszer elfogadták a felek, akkor utána a részletkérdésekben, a módosításokban ne legyen ebben a tekintetben vita.

Még egyszer hangsúlyozom, hogy a magyar államnak nem abban volt vagy ebben a konstrukcióban nem ahhoz fűződik érdekeltsége, és nem ott kell fognia ezt a dolgot, hogy egyébként milyen tartalmú hitelszerződések vagy tanácsadói szerződések születnek, hanem ott, amit az előbb említettem: tehát egy, a vagyionkezelői szerződésben kikötött fejlesztési és egyéb kötelezettségvállalások betartatásában, illetve a részvény-adásvételi megállapodásban rögzített mutató, eladósodottsági mutató tartásában. A tulajdonosváltáskor a korábban csak a Budapest Airportra vonatkozó mutatót kiterjesztettük egy társaságcsoporthoz, pontosan azért, mert láttuk, hogy a finanszírozási konstrukcióban bonyolultabb szisztéma állt elő. Tehát nemcsak a Budapest Airport, hanem úgynevezett konszolidált szinten a Budapest Airport részvényeit tulajdonló projektársaságok szintjére írtuk elő ezt a bizonyos eladósodottsági mutatót, ami a kamatköteles hitelállományt viszonyította különféle egyéb stockállományokhoz, és még egyszer hangsúlyozom, viszonylag jelentős kötbérrel szankcionálta volna, ha ettől eltérés van.

Tehát itt ez a „lemondunk” mi valamiről ennél picit komplikáltabb dolog. Valóban, bizonyos kérdésekben a közgyűlésen való együttszavazást vállaltuk. Én ezt nem mondom lemondásnak, hanem egyfajta egyetértésnek és együttműködés kinyilvánításának. Más szempontból pedig igyekeztünk garanciális elemeket és kontrollelemeket erősíteni.

A harmadik kérdés, hogy a Hochtief hitelből finanszírozott. Erre részben válaszoltam, hogy erre van lehetőség. Hogy ennek mi a mértéke, és hogy ez működik vagy nem működik, ebbe ilyen szinten nincs beleszólásunk. Azon a szinten van beleszólásunk, amit az előbb mondtam, hogy mi egy eladósodottsági mutatót, pontosabban egy mutatórendszer nézünk, és szankcionálunk, ha attól eltérés történik.

Nem gondolom, hogy azért nem történt meg határidőre – ha nem történt meg határidőre – a fejlesztés megvalósítása, mert ez a finanszírozási konstrukció nem működik, vagy mert nem volt pénz. Nem gondolom, hogy ez a probléma ezzel.

A 2011-es feljelentésükkel kapcsolatban és az átütemezési szerződésről én nem tudok felvilágosítást adni. Én 2010 júniusáig voltam az MNV Zrt.-ben, addig is téma volt ez a dolog, de még egyszer hangsúlyozom, ez nem az én szakterületemhez tartozott, és nem tudom, önök miért csak 2011 végén értesültek arról, hogy van egy ilyen átütemezési szerződés. Ha van.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Képviselő asszony! Ha lehetséges, röviden.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm. Ezek szerint már korábban is volt átütemezési szerződés? Tehát az korábbi keletű?

SOMKUTI ISTVÁN, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Képviselő asszony, nem vagyok abban a helyzetben, hogy én áttekintsem – nincsenek iratok, és iksz évvel ezelőtt történtek. Nem tudom. Nem emlékszem.

ELNÖK: Gruber képviselő úr!

DR. GRUBER ATTILA (Fidesz): Köszönöm szépen. Tisztelt Somkuti Úr! – úgy is, mint egykori brigádvezető. Ez tetszett különben, és rögtön eszembe jutott róla ez a brigádvezetőséghez köthető „szocialista munka hőse”, de tényleg.

Én jogász vagyok, tehát nekem egy kicsit más kérdéseim volnának, mégpedig éppen a fejlesztési célokkal kapcsolatban. Azért is, és a bizottság számára is elmondanám, mert Siófoknak is van egy repülőtere, igaz, nem ekkora méretű, és mi is egy hosszú távú üzemeltetési szerződést kötöttünk egy nemzetközi céggel, különféle kondíciókat raktunk bele a szerződésbe. Sajnos nem állt rendelkezésre olyan nagy jogi apparátus, mint ebben az esetben. Éppen ezért nem értek egy-két alapkérdést. Például, ki határozta meg, tehát milyen szakmai vagy üzleti vagy jogi csoport – a brigádnak melyik része – határozta meg a fejlesztési területek irányát, nagyságát, ami végül is bekerült ebbe a szerződésbe? És ezeknek a fejlesztési céloknak az összeállításába a Budapest Airport milyen beleszólással bírt? Honnan kezdődött, tehát melyik fél kezdte el, hogy ebbe a szerződésbe milyen kötelezettségek kerülnek először a BAA, aztán később a Hochtief felé?

Miért volt szempont – és ez most már tényleg nem jogi kérdés, hanem ez az ön területe, gazdasági terület –, miért volt szempont egyáltalán egy szerződésbe az utasszám alakulásának a bevétele, mármint szerződési pontként való bevétele? És kinek a feladata volt ennek a realitásának a vizsgálata? Tehát honnan indult ki, milyen fejlesztési ívet tudtak felrajzolni azok, akik bizonyos utasszám-növekedéshez vagy -csökkenéshez kötöttek bármiféle kondíciót? Kinek az ötletet volt tehát egyáltalán az utasszámnak ez a beépítése ebbe a szerződésbe?

Ehhez kapcsolódóan fontos kérdésnek tartom még, hogy miért volt szükség az MNV Zrt. és a BAA között ennek a közös értelmezési klauzulának vagy nyilatkozatnak az elfogadására. Ez az átütmezésről rendelkező szerződéskiegészítés tulajdonképpen. Illetőleg még egy apró kérdés, hogy tudtak-e a nyertes BAA és a Wallis Zrt. közötti üzleti kapcsolatáról, illetve a Wallis ebben az üzleti ívben részt vett-e vagy milyen mértékben vett részt a BAA-korszakban.

S még egy záró kérdés. Bertha Szilvia említette a Hochtiefnek a hitelből történő megvásárlásra, fejlesztése. Teljesen egyetértek önnel, ezt nem lehet kikötni mint kizáró körülményt, hogy egy leendő vevő vajon milyen háttérlehetőségeket mozgósít annak érdekében, hogy a szerződéses kötelezettségeket megtartsa. De gondoltok-e azon, hogy egy eleve pusztán hitelből működő cég, mármint e tekintetben pusztán hitelt felhasználó cég azokat a fejlesztési feladatokat, amelyeket vállalt, és aztán természetesen nem tartott be, újabb hitelfelvételekkel tudja-e teljesíteni. Illetőleg annak idején a BAA-nek a jelentős honi adótartozása erősítette-e a cég pozícióját vagy sem akkor, amikor ezeket a nem tudom, ki által előírt fejlesztési célokat összeírták, rögzítették és berakták a szerződésbe?

Ön említette ezt a dupla biztosítékrendszert, tehát hogy mind a kétszer ezeket a fejlesztési kondíciókat körülírva – és bocsánat, itt nemcsak arról szól a történet, hogy adott utaslétszámhoz, hanem azt hiszem, itt jóval szélesebb fejlesztési ívek vannak –, nos, tehát hogy ezt mindkétszer kvázi megerősítették, stabilizálták a később megkötött szerződésben. Ennek ellenére, ha ez ilyen fontos, hogy erre az önök brigádja ilyen nagy figyelmet fordított, akkor kinek a feladata volt, vagy egyáltalán szóba került-e, hogy a Hochtief szinte semmi kézzelfogható – most azt, hogy „szinte”, idézőjelbe teszem – fejlesztési kötelezettségét nem teljesíti, ugyanakkor az álmokhoz kötődő tanácsadói szerződések pedig szívódnak le a házipénztárból? Miközben effektíve nem valósulnak meg az amúgy kötelezettségek, amit amúgy meg kellett volna tenni. Kötbérezés nem történt, tulajdonképpen egy ilyen „jó, ráérték, majd nézzük át jövőre” hangulat van. Ugyanakkor a tanácsadói szerződések folyamatosan kifizetésre kerülnek, miközben effektíve tényleg nem történik semmi. Nem tudom, ez a brigád melyik részének a házi feladata lett volna.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Mielőtt megadnám a szót, ha megengedi képviselőtársam, annyiban kiegészíteném, hogy valóban, Somkuti úr, itt az én álláspontom is egy fontos kérdéstről van

szó, és pontosítanám akkor. Itt van előttem ez a 645/2008. (X.15.) MNVT, tehát a Nemzeti Vagyongazdálkodási Tanácsnak a határozata, amelynek a címe, hogy „Döntés az MNV Zrt. és a Budapest Airport Zrt. között létrejött közös értelmező nyilatkozat tárgyában hozott” és jön a határozat. Ezt mint ügyvéd és jogász is kérdezem, műfajában ez micsoda. Ez hogyan születhetett? Erre várom a válaszát.

Köszönöm szépen.

SOMKUTI ISTVÁN, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Csalódást kell okoznom, elnök úr, mert én erre nem tudok válaszolni. Ezt nem én készítettem elő, nem az én szakterületem; ezt most sokadszor tudom mondani.

Gruber képviselő úr, én nagyon örülök, hogy ez a „brigád”, „brigádvezető” így megtetszett önnek (*Derültség.*), és többször visszaütötte ezt a labdát. De az én brigádvezetőségem a privatizáció előkészítésére vonatkozott, és arra, hogy nekem néhány munkatársam, aki elfogadta, hogy én vagyok a főnökük, együtt dolgozott ezen. De volt irányító bizottság, az már nem a brigád része, és azt nem én vezettem, hanem az ÁPV Zrt. igazgatóságának egyik tagja, meg ilyesmi. Tehát a humor meg a jókedv nagyon fontos dolog, de hogy pontosítsuk a dolgot, az talán szintén megér két mondatot. Megint csak azt szeretném tehát mondani, hogy az én szerepem azért jóval szerényebb ebben az egész dologban.

Fejlesztési területek, fejlesztési célok. Ez megint csak nem hozzám kötődik, és nem az általam vezetett munkatársaknak a dolga volt, mivelhogy ők nem is értenek ehhez; én magam sem értek reptér- és ingatlanfejlesztéshez, csak azon a szinten, amennyivel találkoztam pályafutásom során.

A privatizációval kapcsolatos alapvető célokat, mégpedig két csokorban, az a kormányhatározat rögzítette, amellyel elindult ez az egész folyamat. Tehát valahol, ha érdeklődés mutatkozik ez iránt, akkor ezen a tájon érdemes keresgélni. A kormányhatározatra amúgy nem az ÁPV Rt. előterjesztése alapján került sor, ha jól emlékszem. Tehát ez egy szélesebb körű háttér szakmai egyeztetéssel alakult ki, egyáltalán az a fajta elképzelés, hogy egy ilyen konstrukcióban a Budapest Airport privatizációjára sor kerüljön. Ehhez képest vette át egy idő után a folyamatoknak az irányítását az ÁPV Rt., azzal egyébként, hogy lebonyolított egy nyilvános tanácsadói pályázatot, kiválasztott egy tanácsadó céget, amelyik innentől kezdve szintén a koncepció kialakításában és részletei kimunkálásában részt vett.

Egyebekben azt tudom mondani, hogy viszonylag nagy döntési szabadságot adtunk a pályázóknak a fejlesztési célok meg a fejlesztési területek kiválasztásában, és viszonylag jelentős, emlékeim szerint 10 százalékos mértékben vettük figyelembe a pályázatok elbírálása során ezt. Ez vonatkozik az utolsó, a zártkörű pályáztatásra. Az első, többlépcsősben többféle szűrőt alkalmaztunk, annak érdekében, hogy eljussunk a komoly ajánlattevőkhöz, akinek egyáltalán biztosítjuk az adatszobába lépés lehetőségét, és azt, hogy tényleges, nemcsak indikatív, hanem kötelező érvényű ajánlatot tegyenek. Tehát nem az történt, hogy az állam vagy a Budapest Airport képviselői megmondták, hogy akkor mit kell itt fejleszteni, hanem bizonyos alapvető célkitűzések, bizonyos keretek kijelölésével, vagy ha úgy tetszik, megvonásával a pályázókra volt bízva ez a dolog.

Nem gondolom, hogy ezt különösebben magyaráznom kellene. A konstrukció arra vonatkozik, hogy 75 évre – ez lényegében felér egy tulajdonváltással vagy egy tényleges tulajdonosi pozíció megszerzésével – gondolkozhat valaki, hogy mit csinál ezzel a repülőtérrel. Tehát azt gondolom, nem nekünk kellett volna ezt előírni.

Itt két érdekes dolog van. Nyilván a Ferihegyi – ami azóta Liszt-Ferihegyre változott – reptérnek voltak akkor, a privatizációkor valamiféle adottságai. Voltak nagyon jó adottságai; egy viszonylag nagy terület, tehát szokatlanul nagy az a terület, amely a reptér területét jelenti, európai összehasonlításban. Jóval nagyobb forgalmat lebonyolító repterek jóval kisebb területen vannak; ez az egyikfajta adottság, ami alapvetően lehetőséget rejt magában. A

másikfajta kedvező adottság nyilván a két leszállópálya. Nagyon sok olyan nagy forgalmú repülőtér van, amelyik nem rendelkezik két leszállópályával; a budapestinek a többszörösét egy leszállópályával egy jól szervezett légi irányítás simán le tudja bonyolítani, rengeteg példát lehet rá mondani. Ez is egy lehetőség. Ugyanakkor nyilván elsősorban az utaskiszolgálásra szolgáló létesítmények, meg a cargoraktárbázis, meg az a fajta technika és technológia, ami a reptéren volt, nem volt a kor színvonalának megfelelő, illetve lényegében a 2A és 2B terminál arra az utasforgalomra volt méretezve, tehát ki volt feszítve. Az a fajta újraindítás, ami az 1-es terminálnak emlékeim szerint 2005 szeptemberében történő újraindítás volt – kitűnő időzítés, ugye, a nyári csúcsforgalom után; de hát ez egy más kérdés –, az időlegesen az úgynevezett „fapados” járatoknak az átterelésével valamiféle lélegzetvételt jelenthetett. De a prognózisok szerint az utasszám jelentősen emelkedett volna, tehát mindenféleképpen fejlesztésre volt szükség. A beadott komoly ajánlatoknak a nagyobb része mind az utasoldali fejlesztésekre koncentrált az első időszakra vonatkozóan.

Még egy nagyon fontos dolog van, ami a különféle ajánlatokban egyként megjelent, ha különböző mértékben is, és amiben nem sikerült igazából előrelépést tenni: ez pedig az, hogy az úgynevezett kereskedelmi és vendéglátóhelyeknek a kapacitása vagy száma rendkívül szerény a budapesti reptéren, megint csak európai vagy nemzetközi összehasonlításban. Ez megint egy komoly fejlesztési lehetőség, csak hát ennek számos feltétele van. Itt úgy nézett ki, hogy egy alapadottságait tekintve kedvező adottságú repülőtér, nagyon komoly fejlesztési lehetőségekkel és fejlesztési potenciállal, tehát átengedtük, ha úgy tetszik, az ajánlattevőknek azt a lehetőséget, hogy ebbe belelássák, hogy ők mit szeretnének tenni. Úgy gondolom, mi ezt megfelelő súllyal értékeltük az ajánlatok összehasonlítása során, és egy dedikált időszakot, tehát ezt a bizonyos első hat évet ragadtuk mi meg és próbáltuk meg szerződéses kötelezettségekkel is, akár duplikáltan is rögzíteni és kikényszeríteni. Az, hogy ez mégsem valósult meg, ha ezt így kimondhatjuk, az, hogy ez átütemezésre került, azt, hogy erről ki döntött, kérem, ezt ne tőlem kérdezzék. Megint csak és megint csak ismételni tudom, hogy ez nem az általam vezetett szakterület, és nem én döntöttem ebben a dologban. Meg lehet találni ezeket az embereket, és gondolom, felvilágosítással tudnak szolgálni.

Az utaslétszám. Hogy ez most személy szerint kinek az ötlete, azt gondolom, ez teljesen mindegy. Ez egy teljesen magától értetődő dolog, hogy egy reptéren az utaslétszám és annak az alakulása nagyon sok mindent meghatároz. A szerződésben egyébként semmi más nincs, mint van egy prognosztizált utaslétszám, és össze van kapcsolva a fejlesztési kötelezettségek teljesítésének időzítésével. Nem arról van szó, hogy elmaradhatnak a fejlesztések, hanem arról van szó, hogy ha az utaslétszám nem úgy alakul, akkor fölösleges a beruházásokkal előreszaladni. Az, hogy akár két, akár három fél köt egy szerződést valamikor, nem jelenti azt, hogy akár két év múlva, akár öt múlva, ha egyébként a körülményekben beálltak változások, közös megegyezéssel nem módosíthatnák ezt a szerződést. Tehát én ezt nem tartom kizártnak.

Természetesen lehet ezt így vagy úgy minősíteni; nincs a szerződésben olyan lehetőség, és nekem nincs tudomásom arról, hogy az MNV Zrt. lemondott volna arról – bár én már régóta nem vagyok az MNV Zrt.-ben –, hogy ez a fejlesztési kötelezettségvállalás meg az összes szerződéses kötelezettségvállalás teljesüljön. Az, ha akceptáltak olyanfajta körülményeket, amelyek a beruházás eredeti ütemezéséhez képest időbeli csúszást jelent, azt gondolom, ez más kérdés. De még egyszer hangsúlyozom, bár időnként úgy tűnhet az önök számára, hogy olyan dologról is szívesen beszélek, ami nem hozzám tartozik, meg amihez nem értek, de ez tényleg nem az én területem.

Ez a bizonyos értelmező dolog, azt hiszem, erre válaszoltam, hogy erre megint csak ne tőlem tessenek kérdezni. Lehet, hogy ha előttem volna az anyag, meg az összes többi anyag, akkor valami beugrana és emlékeznék rá, de így jobb, ha nem mondom rá semmit, mert az ötletszerű lenne.

A Wallist nem tudom. Lehet, hogy tagja volt a konzorciumnak – nem emlékszem rá. Számottevő szerepe az én emlékezetem szerint nem volt.

ELNÖK: Köszönöm szépen. A következő, hogy nehogy az ülésvezetésben hiba legyen, Veres János alelnök úr, utána Bácskai képviselő úr, utána pedig Bertha Szilvia képviselő asszony.

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Köszönöm a szót. Somkuti úr, emlékei szerint más repülőtér ebben az időszakban Európában ennyi összegért elkelt-e? Magyarul, amikor ez a privatizációs tranzakció zajlott, a budapestivel összemérhető nagyságú vagy éppen össze nem mérhető nagyságú más repülőtér privatizációja napirenden volt-e? Közép-Európában volt-e ilyen szándék vagy volt-e ilyen meghirdetett pályázat? Ha sikeresen lebonyolítottak ilyet, akkor annak a magyarhoz képesti vagy a budapestihez képesti értéke meghatározható-e?

Volt-e ennek a privatizációs tranzakciónak szakmai minősítése? Tehát van-e ismerete arról, hogy magát ezt a privatizációs tranzakciót valaki minősítette, értékelte, valamilyen jelzővel ellátta-e, a politikai köröktől függetlenül?

A tranzakció során kértek-e a potenciális vevők többletgaranciákat a szerződésben azért, mert volt egy negatív előélet? Nevezetesen, hogy a korábban Budapest-2 terminál magánfejlesztését beállamosították egy meglehetősen sajtósági jogi konstrukcióval. Ez vajon megjelent-e a tárgyalások során, mint a vevők abbéli félelme, hogy ilyenre ne kerülhessen sor a későbbiek során, ha a szerződés létrejön?

Az utolsó kérdésem pedig az lenne, hogy miután itt elég világosan elhangzott az, ami itt sokszor más dimenzióban merül föl a bizottsági vitában, nevezetesen, hogy az utaslétszám-változás a fejlesztési ütemezéssel van összekötve a szerződésben, ezért megalapozottnak tekint-e bármifajta olyan megközelítést, miszerint a Malév léte vagy nem léte a budapesti repülőtér privatizációs szerződésének a létét vagy nem létét befolyásolja. Fogalmazhatom ezt másként is. Elhangzott úgy a vád a nyilvánosság előtt, miszerint annak idején a rosszul kötött szerződés miatt a Malév csődje az Airport-szerződésből adódóan a magyar államnak egy jelentős visszafizetési kötelezettséget generál. Most nem akarom ennél részletesebben mondani, de volt ez mindenfajta jelzős szerkezetekkel is illetve. Ezért ezt a fajta, most úgy mondom, egyelőre még levegőben lógó, de vádként már többször elhangzó kijelentést megalapozottnak tekinti-e, vagy bármilyen véleményt meg tud-e erről fogalmazni?

Ez a négy kérdésem van. Köszönöm.

ELNÖK: Mielőtt továbbadom a szót, annyit szeretnék mondani, hogy vád itt nincs, alelnök úr.

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Nem ebben a bizottságban!

ELNÖK: Ja, jó, csak azért, mert vád itt nincs.

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Egy volt ügyésztől, volt kormánybiztostól hangzott el a vád, nyilvánosság előtt, és feltehetően bírósági eljárás van a folytatásaként. Hogy most az-e, amit ő kezdeményezett, vagy egy másik bírósági-e, ezt én nem tudhatom, de ő azt mondta, hogy bírósági följelentést tett az ügyben. Tehát nem itt hangzott el a bizottságban. Én a bizottságban ilyet nem hallottam, nehogy bárki magára vegye ezt.

ELNÖK: Parancsoljon!

SOMKUTI ISTVÁN, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Köszönöm szépen. Képviselő úr, igen kemény pakkot kaptam. Kicsit azokra az időkre emlékeztet, amikor miniszterként feladatokat adott (*Derültség.*), és határidőkre is emlékszem, nem is túl lazákra.

Az első dolog, én ezt valóban nagyon fontos dolognak tartom. Voltak ilyen összehasonlítások, voltak összehasonlító tranzakciók, és voltak tervezett tranzakciók is ebben az időben. De én most nem tudok pontos számokat meg pontos meghatározásokat mondani; bizonyos, hogy erről írásos anyag van. Tehát akár ÁPV IG-s előterjesztésekben, akár a tanácsadói anyagokban ilyen jellegű összehasonlítás, a koncepciókialakítás során, a várható bevétel becslése során volt. Tehát mérhető vagy összehasonlítható az Airport értékesítése más hasonló tranzakciókkal.

Én úgy tudom, hogy szakmai minősítése is volt. Ez kifejezetten egy kiemelt tranzakció volt, külföldi szakmai körökben komoly visszhangja volt, és azokban a mutatókban, amelyeket ilyen tranzakciók során ez a szakma nézni szokott, tehát a bevételnek a cég által termelt cash-flow-hoz vagy EBITDA-jához képest, hogy hányszorosa ez, ez kiemelkedőnek minősíthető. De mondjuk, ez egy szempontrendszer; nyilván más megfontolások és más szempontok alapján másképp is lehet a tranzakciót minősíteni. De kétségtelenül vannak vagy voltak összehasonlító adatok, és volt szakmai minősítés. És ezekből az derült ki, hogy ez kiemelkedően sikeres tranzakció volt, ami a bevételt illeti.

Kértek-e többletgaranciát? Hát, a tárgyalások során ez végig egy nagyon forró téma volt. Tehát magában a szerződés szövegében is találkozhatunk, ha jól emlékszem, az állami kockázati esemény fogalmával, ami kifejezetten azt jelenti, hogy ha ne adj' isten az történik, hogy valaki gondol egyet, és ellehetetleníti, mondjuk, a Budapest Airportnak a működését, akkor az milyen következményekkel jár. És ebben nagyon komoly szerződéses viták voltak emlékeim szerint.

Amit képviselő úr felidézett, itt arról van szó, hogy egy, a kilencvenes évek közepén kötött szerződéssel egy – rövid nevén – FUF nevű kft., egy többségi kanadai befektetővel a háttérben, illetve a magyar LRI-vel kisebbségi tulajdonban, majd a KVI-vel kisebbségi tulajdonban – a FUF a Ferihegyi Utasterminál Fejlesztés rövidítését takarja –, lényegében a fejlesztés fejében meghatározott ideig egyfajta terminálüzemeltetési jogot kapott. 2001-ben egy miniszteri rendelettel, majd a légiforgalmi törvény módosításával a FUF ellehetetlenült. Ezek a – ha joginak nevezhető – jogszabályi változások azt mondták ki, hogy 2002. január 1-jétől az előző évben alapított Budapest Airport üzemeltetheti csak a Ferihegyi repülőtér. Úgy gondolom, akkor nem kell körülírnom, mit jelenthet a mi szerződésünkben az állami kockázati esemény. De azt is mondhatnám, hogy a befektetők és tanácsadók mindegyike olvasta Molnár Ferenc Pál utcai fiúk című könyvét, de minimum a Múzeum-kerti részig eljutott. (*Derültség.*) Tehát, képviselő úr, a válaszom az, hogy hangsúlyosan igen. Tehát 2005-ben vagyunk, négy évvel korábban egész egyszerűen kiebrudalták a befektetőt, lehetetlenné tették. Az is tudható, és az összes dokumentum bekérhető, hogy egy rendkívül hosszadalmas és bonyolult nemzetközi választottbírói eljárás során a magyar államot elmarasztalták; fizetőképes volt, kifizette. Meg lehet nézni, mekkora volt az összeg. (*Dr. Veres János: 18 milliárd.*)

Az utaslétszám, a fejlesztés és a Malév kérdése, ami talán a legkomplikáltabb dolog, egyszer már ezen a bizottsági ülésen fölvetődött, hogy van-e valamilyen olyan szerződés, titkos záradék, nem tudom én, micsoda, akkor is elmondtam, hogy nincs ilyesmiről tudomásom. Biztos vagyok benne, hogy nincs, és minél több idő telik el a Malév sajnálatos csődje után, annál valószínűbb, ha valaki nem hinné, hogy nincs, mert már rég előálltak volna ezzel.

Ami mégis problémát okoz, az nyilvánvalóan az, ez akár újsághírekből is közismert információ, hogy a Malév a Ferihegyi repülőtér utasforgalmának mintegy 40 százalékát adta, és ezen belül a díjbevételnek még nagyobb hányadát, hiszen a Malév itt parkoltatta a gépeit,

ez volt a bázisa; az átmenő forgalom, tehát az átszálló forgalom pedig igazából nagyon nehezen pótolható, hiszen erre egy olyan üzleti modellel bíró légitársaságra volna szükség, amelyik, mondjuk, a környékről összegyűjti az utasokat, és innen viszi tovább őket másfajta célokkal. Tehát nyilvánvaló, hogy a Malév kiesése az utasforgalomra negatívan hat. Hogy ez meddig fog tartani, ez egy nagy kérdés, mert a reptér utasforgalma nyilvánvalóan több tényezőtől függ. Tehát nemcsak azért jönnek ide Magyarországra, mert van egy Malév, vagy mert vannak repülőjáratok, de nem akarom én ezt tovább bogozni, ez egy másfajta kérdés. Most már én hivatalból nem foglalkozom ezekkel a tendenciákkal, de azért az nagyjából látszik, hogy a nem átszálló utasforgalom már nemhogy pótolta, amit a Malév szállított, hanem annál nagyobb a növekedés. Azt nem sikerült pótolni, amit a Malév ezzel a ráhordó jelleggel hozott a környékről.

Még egy nagyon fontos dolog van. A privatizáció, a Budapest Airport privatizációja, mindenki emlékszik rá, 2005-ben zajlott. Milyen állapotban volt a Malév 2005-ben? Nagyon rossz állapotban volt. És ezt a reptér befektetői tudták, akkor is tudták. Két nyilvános pályázaton voltunk túl 2005-ben a Malévoval illetően, mind a kettő eredménytelenül zárult. 2005-ben egy harmadik privatizációs eljárás kellős közepén voltunk, miközben a reptér privatizációjával is foglalkoztunk; a reptér befektetői ezt is tudták. Mindent tudtak, és még talán valamivel többet, mint mi a Malévről. Elemi érdekük volt ez. Ennek megfelelően, bár voltak erre irányuló kísérletek, semmiféle kitélet, semmilyen vállalást nem vettünk be ebbe a szerződési rendszerbe a Malévre vonatkozóan. Ellenkezőleg: azt mondtuk, és a szerződő fél arról nyilatkozott – most nagyon leegyszerűsítve, de ismert terminológiával –, hogy „a megtekintett állapotban” veszi át ezt a fajta dolgot. A megtekintett állapothoz az is hozzátartozik, hogy a reptér legnagyobb kuncsaftja, finoman szólva, bizonytalan és ingatag pénzügyi státusban van, és még akár tulajdonosváltásra is sor kerülhet. Ez semmilyen formában nem merült föl egyébként a későbbiek során sem. Egyetlenegy kivételtől eltekintve, ez pedig a tulajdonosváltáskor történt.

Az előbb már utaltam rá, hogy a Hochtief finanszírozási konstrukciójában láttunk olyan elemeket, ami miatt a részvény-adásvételi megállapodásban kiterjesztettük a mutatórendszer, a mutatószámrendszer, nemcsak a Budapest Airportra, hanem a projektársasági körre, úgynevezett konszolidált adatokra vonatkoztattuk. Ebbe a Hochtief nagy nehezen belement, azzal, hogy kért egy, egyetlenegy könnyítést, és ez az egyetlenegy könnyítés valóban a Malévoval volt kapcsolatos, és emiatt bekerült a szerződésbe, hogy ha a Malév 2007. december 31-éig felszámolásra kerül, és az utasszám így alakul, úgy alakul, amúgy alakul, akkor ha megsérti ezt a mutatót, mi két évig nem élünk a kötbérgényünkkel. Ez az a kitétel, ami a nyilvános szerződésekben benne van, és azt gondolom, életszerű a dolog. Tehát ők belementek abba, hogy egy nagyobb körre vonatkozik a kötelezően tartandó és kontrollált mutató; belementek abba, hogy iksz millió forint kötbér van ehhez. De azt mondták, hogy ha valami nagyon váratlan dolog történik a Malévoval, akkor is tartaniuk kell a mutatót, hiszen a kötbérrel szankcionált kötelezettség nem azt jelenti, hogy ha megfizeti a kötbért, akkor nem kell tartania, hanem akkor is kikényszeríthető ez a kötelezettség – ennyit kértek. És a logikai „és” szerepel ebben a dologban. Mivel 2007. december 31-e eltelt, a Malév nem került felszámolásra addig az időpontig, semmiféle olyan kötelezettség nincs a magyar állam részéről ebben a szerződésrendszerben, ami a Malév felszámolási helyzetéhez kapcsolódna.

Van viszont egy áttételes hatás, és erről feltétlenül kell beszélni, de én nem gondolnám, hogy ez büntetőjogi kategória vagy politikai kategória. Ez pedig valóban az, hogy az utasszám csökkenése nyilvánvalóan negatívan hat a Budapest Airport működésére. Tehát áttételesen előfordulhat az, hogy a Budapest Airport nehéz pénzügyi helyzetbe kerül, nem tudja fizetni a hiteleit... De én nem is akarom a sort folytatni, mert ezt mindenféleképpen el kell kerülni, és ez elkerülhető. Ez elkerülhető a Budapest Airport tulajdonosai részéről,

elkerülhető a magyar állam valamilyen beavatkozásával; többféle jó lehetőség közül lehet választani, ha valaki hajlandó leülni tárgyalni. Ezt tudom erre mondani. Azt a lehetőséget ugyanis el kell kerülni, hogy a Budapest Airport felszámolásra kerüljön, mert akkor életbe lépnek azok a szerződéses következmények, amelyeket a vagyonezelési szerződés tartalmaz. Hiszen ha a reptér üzemeltetője nem tudja tovább üzemeltetni a repteret, akkor azok az eszközök a magyar állam részére visszakerülnek. Viszont mindazokat a pénzügyi befektetéseket, illetve azok egy meghatározott hányadát, körülírt hányadát, amelyeket a vagyonezelési szerződés rögzít, a magyar államnak vissza kell fizetnie. De még csak az sem mindegy, hogy kinek egyébként. Tehát emiatt a Malév csődje valóban egy nagyon komoly negatív hatással bír a Budapest Airport működésére, és ez áttételesen, ahogy a hullámok fodrozódnak, okozhat problémát. A Malév csödjére, tudjuk, mikor került sor. Nálam is október 17-e van. Van arra vonatkozóan remény, hogy ez így direkt nem okoz földrengésszerű változásokat.

Az is köztudott, hogy a Malév brutális mértékű összeggel tartozott a Budapest Airportnak, amiből viszonylag keveset fog látni az Airport. Tehát ezt a fajta hatást is ide kell számolni, ami nyilván egy egyszeri veszteség hatás, míg az utasszám csökkentése egy másfajta dolog, de különféle intézkedésekkel kivédhető és mérsékelhető. S még egyszer hangsúlyoznám, a befektetők részéről ismert volt az, hogy a Malév történetében van egy olyan kimenet is, hogy véget ér. Bár azt gondolom, arra senki nem számított, hogy egyik napról a másikra.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Az időre tekintettel arra kérem a képviselőtársaimat, hogy egy-egy rövid kérdés legyen még, Bertha Szilvia, illetve Bácskai képviselő úr részéről. Utána pedig már másfél órája vár bennünket Vági úr. Somkuti úr kimerítő pontossággal és precizitással válaszolt a kérdésekre, noha úgy emlékszem, a múltkor ezt sokkal szűkszavúbban tette. De nagyon köszönjük, mert valóban, egy csomó dolog, legalábbis az én számomra teljesen világossá vált, hogy hogyan is van ez.

Képviselő úr, öné tehát a szó.

DR. BÁCSKAI JÁNOS (Fidesz): Köszönöm a szót, elnök úr. A válaszok inkább kimerítőek voltak, mint pontosak... *(Dr. Veres János: Ezt most miért kellett mondani?!)* Miért ne mondhatnám? *(Dr. Veres János: Mert nem tudta cáfolni ezt senki!)* Gondolom, ha miniszter úr, alelnök úr szót kér, és nemcsak végszavakat ad a meghallgatott úrnak, akkor talán közelebb kerülünk a megoldáshoz. *(Dr. Veres János: Nem kell ilyen minősítéseket mondani!)* Ezt is lehet értelmezni, természetesen. *(Dr. Veres János: Szót kérek!)*

Én nagyon röviden fogok kérdezni, azok után, hogy Somkuti úr nagyon érdekesen, sajátos módon értelmezi a vállalt fejlesztésekre vonatkozó kötelezettségvállalásokat, mert hol időcsúszásról beszél, hol pedig elmaradásról, mintha ez a kettő ugyanazt jelentené. És nagyon érdekes értelmezését találtuk a marxi tételnek, hiszen szembetalálkozott a nagyhallal, miközben megette a kishalat. De én úgy vettem észre a válaszából is, meg az eddig meghallgatottak többségénél is, hogy a személyi felelősséget is megette ez a bizonyos nagyhal, mert erről sosem hallunk semmilyen konkrétumot. Ennyit a precizitásról.

A tulajdonosváltás kapcsán képviselőtársam már fölvetette a kérdést, hogy a BAA és a Wallis között van-e üzleti kapcsolat, egyáltalán tud-e erről. Nem nagyon tud erről, azt mondta. Én azt kérdezem, esetleg arról tud-e valamit, hogy miért pont Bajnai Gordont jelölték a BAA igazgatóságába, annak idején ki döntött erről.

Köszönöm.

ELNÖK: Tessék parancsolni!

SOMKUTI ISTVÁN, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Nem tudom, ki jelölte Bajnai urat. Én azt a korábbi meghallgatások alkalmával is elmondtam, hogy ilyenfajta személyi ügyekben..., hogy mondjam... Nyilván voltak olyan személyi ügyek, amelyekről tudtam, hogy ki a javaslattevő vagy ki ajánlja, de jellemzően ez nem az én feladatomból volt. Az pedig az én hozzáállásom, hogy én ezt tudomásul vettem, tehát hogy a személyi ügyekben nekem viszonylag szolid beleszólásom van, még vezérigazgató-helyettesként is. Tehát Bajnai úr delegálásáról sem tudok nyilatkozni.

Köszönöm.

ELNÖK: Bertha Szilvia!

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm. Először néhány megállapítást tennék. Az első erre a másfélmilliós, úgymond árfolyam-különbözetre. Tehát azért nem helytálló ez a magyarázat, mert az ÁPV Rt. kiírása szerint november 14-e volt az ajánlatok benyújtási határideje, és konkrétan meg volt határozva, hogy a november 7-11. közötti öt banki nap MNB fixing árfolyamának átlaga szerint kerül átszámolásra az ajánlattevő által megadott deviza, és ez alapján kellett a nyertest kihirdetni. Tehát ez nem úgy ment, hogy akkor valamennyit, és aztán amikor utalták, akkor más volt az árfolyam, és nem az utaláskorival volt a probléma, hanem hogy már a pályázatok benyújtásakor látszott, hogy nincs meg ez az összeg, mint ami a kiírásban szerepelt. És ennek ellenére mégis egy olyan valakit hirdettek győztesnek, aki nem felelt meg a kiírásnak.

Nyilván a másfélmillió forint nem egy jelentős összeg, de ez már azt mutatja, hogy vagy nem kellő gondossággal jártak el, tehát egyfajta jelzésértékű, hogy ha egy ilyen szembeötlő dologban ilyen felelőtlenül vagy felületesen tették ezt, akkor az egész privatizáció megkérdőjeleződik, hogy hol mennyire gondosan és mennyire odafigyelve jártak el. Illetve nyilván az is belefér, hogy akkor miért kellett valakit mindenáron nyertesnek kihirdetni, ha egyszer nem felelt meg a pályázatban előírtaknak.

Itt volt ez a sok átütőmezés: 2008-ban, aztán mint kiderült, 2011-ben is állítólag átütözték ezeket a fejlesztéseket. Miért kellett a magyar államnak mindenképpen engednie, mindenképpen pluszterheket vállalni vagy pluszgaranciákat adni akár itt a közvetlen szerződéssel? Amiben olyanokat is vállalt a magyar állam, ami nem volt eredetileg meghatározva. Tehát igen, ismerjük a mellékletet, és pont arra vonatkozott az első megjegyzésem, hogy nem volt benne például az együttszavazás kitétele. Mit kapott cserébe a magyar állam ezekért?

S magával a privatizációval kapcsolatban: lehet, hogy nagyon jók nemzetközi összehasonlításban az ilyen mutatók, olyan mutatók, csak megint azt nézzük meg, hogy nem nemzetközileg kell megfelelnünk elsősorban, hanem itt ennek az országnak miért volt jó az, hogy privatizálták a repteret? Ez tehát miért volt? Egy nyereséges, jól működő repteret eladtak; persze, jók lettek a mutatók, hiszen egy jól működő céget sokkal jobb feltételekkel lehet eladni. És ez miért volt jó akkor az államnak is és az országnak, hogy eladták, és olyan feltételekkel, ahogy? Ezek tehát igazából a megállapításaim.

A két kérdésből az egyik a FUF Kft.-hez kapcsolódik. Somkuti úr tudott-e arról a 103 milliárd forintos követeléselekedésről, amiről született egy megállapodás? Ami tulajdonképpen azt jelentette, hogy ezt a 103 milliárd forintot ott hagyják a Budapest Airportnál, amelynek külföldi tulajdonosa van, és maga az állam mondott le erről a 103 milliárd forintról. Tehát erről a megállapodásról tudott-e? Ezt ki is miért engedélyezte, és miért történhetett meg egyáltalán? Ha esetleg szükség van rá, fel tudom sorolni tételesen, hogy miből állt össze, és el tudom mondani a folyamatot, de azt gondolom, erre valószínűleg nem lesz szükség.

A másik pedig a reptér használati szerződésére vonatkozik. Ez milyen területekre terjed ki? Ez a megkapott anyagokban is teljesen zavaros, és látszik, hogy hosszú levelezés folyt a KVI és a Budapest Airport Zrt. között, hogy tulajdonképpen az üzemeltető mit használjon, vagy mit nem használhat a repülőtérből, földi építmény, s a többi. Nem tudom, a privatizáció során ezek tisztázódtak-e konkrétan, hogy az üzemeltetési szerződés valójában mit is takar pontosan?

Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Képviselő asszony, ez valóban egy hosszú, kimerítő sor volt. Csak az lenne a megjegyzésem, és ne értsen félre, de ha ez a másfélmillió forintos árfolyam-különbözet lenne itt a probléma, akkor szerintem ezért nem kellett volna vizsgálóbizottságot alakítani.

Somkuti úré a szó.

SOMKUTI ISTVÁN, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Köszönöm szépen. A képviselő asszony kettéválasztotta a mondandóját, azt mondta az első részére, hogy ez megállapítás a részéről. Én azt gondolom, hogy ezekről a kérdésekről én már eleget beszéltem, nem igazán tudnék újat mondani. Tudomásul veszem, hogy a képviselő asszonynak ilyen észrevételei vannak, nem kívánom kommentálni.

A kérdésekkel kapcsolatban: a FUF-ról én most nem tudok nyilatkozni. Ez annyi évvel ezelőtt volt, hogy ki engedett el mit, nem tudom, megmondom őszintén, nem tudom. Iratokat kellene ehhez átnézni, és hogy ezt meg tudjam tenni, ahhoz meg kellene kapnom ezeket az iratokat.

A „milyen terület” megint nem az én területem. Én szívesen megosztom az ezzel kapcsolatos ismereteimet, de ez nem hozzám tartozik, hogy a reptér területéhez mi tartozik. Egy dolog, ami ebben a dologban fontos, és ezt én is tudom, hogy volt ebben az ügyben levelezés, de ez nem a privatizációnak a kérdése, meg a korábbi szerződéskötésnek a kérdése, hanem az, hogy ha mereven úgynevezett kincstári vagyonszerűen kezeljük ezeket a területeket, akkor bizonyos fejlesztéseket nem fognak rajta végrehajtani. Mert akkor az azt jelenti, a vagyonkezelési szerződés ugyanis úgy néz ki, hogy majd amikor lezárul ez a határozott időtartam, akkor ez a dolog visszakerül a magyar államhoz. Hogy milyen feltételekkel, milyen procedúrával, milyen értékeléssel, ezt a szerződés tartalmazza, de visszakerül.

Ezen a területen lehet, hogy van, aki szállodát építene, nem feltétlenül a Hochtief vagy a Budapest Airport, szállodát építene vagy másfajta létesítményt építene, ami egyébként jótékonyan hathatna a reptér forgalmára, bevételeire, tovagyrúzó hatása lenne. De nem fogja tudni megtenni, mert olyan területet is a magyar állam úgy tekint mint reptéri területet, és mozdíthatatlan és érinthetetlen reptéri területet. Az én legjobb tudomásom szerint a levelezés a KVI, majd az MNV Zrt. illetékes részlege és a Budapest Airport között ebben az ügyben folyt. Én erről ennyit tudok mondani. Nem gondolom, hogy ez a privatizációval összefüggő hiányosság. Nagyon sok mindent kellett úgymond rendbe tenni, jogszabályokat, nyilvántartásokat a privatizációt megelőzően. Nem sikerült mindent, vagy nem sikerült mindenre gondolni, de ez nem jelenti azt, hogy a későbbiek során ne lehetne megegyezésre jutni.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Veres alelnök úré a szó.

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Köszönöm. Bácskai képviselő úr két olyan minősítést használt mindjárt az első mondatában, ami nem volt szokás ebben a bizottságban. Egyrészt minősített engem, hogy milyen kérdést teszek föl Somkuti úrnak, másrészt pedig minősítette Somkuti úr válaszát.

Én úgy gondolom, nem kell megalapozatlan minősítéseket alkalmazni, ugyanis sem az én általam fölített kérdésre elhangzott minősítése nem volt megalapozott, sem pedig nem támasztotta alá azt, hogy miért ne lett volna megfelelő a Somkuti úr által mondott válasz. Márpedig ha nem tud vitatkozni azzal, amit Somkuti úr mondott, akkor nem érdemes olyat mondani, hogy nem volt hiteles és megfelelő Somkuti úr válasza. (*Dr. Bácskai János: Egy szót mondtam, hogy kimerítő. Nem hiszem, hogy...*) Nem, nem csak a „kimerítő” mondta! Majd nézzük meg a jegyzőkönyvet, más jelzőt is használt.

Azt tudom válaszolni, ha már ezt most szóba hozni, hogy három dolog azért megállapítható, és akkor a jegyzőkönyv kedvéért szeretném itt rögzíteni. Ekkor Európában egyetlen repülőteret nem privatizáltak ilyen nagyságú bevételért, úgy, hogy a repülőtér földterülete, vagyontárgyai nem kerültek értékesítésre, hanem a magyar államé maradtak, azzal a szerződési konstrukcióval, amire most egyébként kitért Somkuti úr, nevezetesen, hogy a vagyonezelési szerződés lejártakor minden a magyar államé.

A második megjegyzésem. Ezt a privatizációs tranzakciót akkor Európa legjobb privatizációs tranzakciójának minősítették londoni szakértők, politikától függetlenül. És nem a vevő szempontjából, hanem az eladó szempontjából minősítették, a lebonyolítás módját, az elért árbevételt, az EBITDA-hoz mért bevételt minősítve ebből a szempontból.

A harmadik megjegyzésem, mert csak félhangosan mondtam itt, hogy igen, több mint 18 milliárd forintot fizetett ki a magyar költségvetés 2006 őszén a miatt az elbukott per miatt, ami a washingtoni választottbírószágon folyt az első Orbán-kormányban a FUF Kft. kapcsán hozott döntése miatt. Azért, mert megengedhetetlen módon, olyan jogszabályokkal tette államivá a budapesti repülőtér működtetését, amit később a választottbírószág úgy ítélte meg, hogy nem megfelelő eljárás. Ez a tapasztalat egyébként jelentős mértékben rontotta a 2005-ös értékesítéskor elérhető szerződéses feltételeket, valamint árbevételt is. Ezt csak azért akartam rögzíteni, hogy a jegyzőkönyvben legyen meg, hogy pontosan tudjunk majd visszaemlékezni arra, amikor a bizottság a munkáját le fogja zárni, hogy ezek a körülmények érdemben befolyásolták ennek a privatizációs tranzakciónak a tartalmát.

S ezzel, azt gondolom, a repülőtér privatizációjával kapcsolatos azon kérdésekre is legalábbis részbeni válasz elhangzott, hogy miért volt ez egy jó konstrukció, és miért volt egyébként a magyar állam érdekében álló konstrukció. Abba nem akarok belemenni, mert itt már több minden elhangzott ezzel kapcsolatban, hogy a vállalt fejlesztési kötelezettség ügyében miért született két alkalommal két olyan megállapodás a magyar állam és a Hochtief között, amilyen megállapodás született. Ugyanis szerencsére az egyik megállapodás az előző kormány időszakában született, szerencsére a másik megállapodás immár a Fidesz-kormány időszakában született. Mint ahogy a Fidesz-kormány időszakában született az a döntés is, hogy a Fidesz-kormány eladja a 25 százalék plusz 1-es tulajdoni részesedést jelentő állami tulajdonrészt a Budapest Airportban. Én ezt nem minősítem, hogy ez a döntés jó volt-e vagy rossz volt, csak rögzíteni szerettem volna a jegyzőkönyv kedvéért.

És én nem akarok egyébként semmifajta más ilyen jellegű, személyeskedőnek tűnő vitába belemenni, de azt gondolom, hogy a tények miatt érdemes volt ezt a reagálást megtennem.

Kérdésem nincs Somkuti úrhoz most ebben a fordulóban. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Én mint elnök nem szeretnék most erre reflektálni (*Dr. Veres János: Köszönöm.*), mert ne prejudikáljuk egyelőre, hogy hogy volt, meg mint volt, mert 12 óra lesz mindjárt, és még az úr itt vár.

Egyet, parancsoljon, képviselő úr!

DR. GRUBER ATTILA (Fidesz): Ezek után már nem merem alelnök úr kérdéseit nagyon elegáns és nagyon precíz alákérdezésnek mondani. (*Derültség.*) De, alelnök úr,

teljesen igaz, hogy de jure ez egy bérleti szerződés; de facto, ahogy azt Somkuti úr is mondta, tulajdonképpen mindegy, hogy a tulajdoni lapon kinek a neve szerepel, ez kikerül a magyar állam 25 százalék plusz 1 szavazattal, a lényegi döntések szűk körét kivéve kikerül az állami kvázi tulajdonból.

És hogy ilyet még nem csináltak, tényleg nem személyeskedés okán: nem szokás egy olyan komplex, és önök is hivatkoztak erre a Malév csődje után, tehát ugyanazt mondjuk, csak talán kicsit más szemüvegen keresztül, nem szokás ilyen kvázi értékesítést végrehajtani. Nézze meg, hogy sem Európában, de még Amerikában sincs olyan, hogy beengedünk, ráadásul ön is említette, hogy a konkurencia még elég sok mindent tudott ahhoz képest is, amit mi tudtunk, hogy beengedünk egy ilyen kapcsolatot a repülőtér-üzemeltetésbe. Ugyanis a kettő hihetetlen módon összefügg, és még nem tértünk ki – az majd a Malévnél izgalmas –, hogy egy NATO által is használt repülőtérnek a tulajdonlása vagy bérlése milyen nemzetbiztonsági kockázatokat rejt magában. De azért nem volt ilyen, mert másnak eszébe sem jutott egy ilyen típusú bérleti szerződéssel pénzt besöpörni a kasszába. Én megértem, pénzügyminiszterként nyilván örült annak, hogy minél több a bevétel; ez az ön dolga, persze, és ennyiben ezt jól is tette. *(Dr. Veres János nevet.)*

A másik oldal, a konkrét esetben szerintem ez a kérdés, az egykori kormány feldicsérése, azt hiszem, ez egy egyoldalú feldicsérés. A következmények legalább olyan fontosak, mint az eladás rekordereje.

Köszönöm.

ELNÖK: Egy mondat, alelnök úr!

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Elnök úr, az egy mondatom úgy szól: szerencsére most a mai megbeszélésen is tisztázódott az, hogy itt értékesítésre kizárólag a részvénycsomag 75 százaléka mínusz 1 részvény került. Azaz nem került eladásra sem a föld, sem az épületek, semmi más. Tehát magyar tulajdonban maradt mindez. Én ezért tartom fontosnak azt, hogy ebben a dologban... Az, hogy másnak nem jutott eszébe, erre azt tudom csak mondani, hogy hát az más problémája. Nekünk pedig van egy ilyen értelemben működőképes, mind a mai napig működőképes konstrukciónk, amire, azt látom, hogy az új kormány sem úgy tekint, mint testidegen darabra.

Köszönöm.

ELNÖK: Köszönjük. Most még Somkuti úré a szó, utána pedig befejezzük.

SOMKUTI ISTVÁN, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Köszönöm szépen, elnök úr. Tényleg csak két mondat, mert Gruber képviselő úr visszautalt arra, hogy az énáltalam elmondottak alapozzák meg a de jure, de facto dolgot.

Én azt szeretném mondani, hogy itt nem ez volt a szándékom. Tehát sem de jure, sem de facto nem került értékesítésre. Egyetlenegy szempontból mondtam ezt, hogy ez olyan, mint ha a tulajdonjoga lenne: az üzleti tervezés és a fejlesztési elgondolások szempontjából *(Dr. Veres János: Így van.)*, hiszen a tulajdonos sem tekint előre 75 évre. Tehát ez a fajta időtáv olyan, hogy bár a konstrukcióval sem jogilag, sem ténylegesen nincs tulajdonosi pozícióban, az üzleti tervezés és a fejlesztési elképzelések megfogalmazásakor viszont úgy tekintheti ezt a dolgot, hiszen ez kellően hosszú időtáv. Én erre gondoltam.

Köszönöm.

ELNÖK: Somkuti úr, köszönjük szépen a megjelenését, és megígérem, hogy nem fogjuk többet idehívni. *(Derültség.)* Köszönjük szépen.

SOMKUTI ISTVÁN, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgató-helyettese: Köszönöm szépen, elnök úr. A „kutyakomédia” kifejezést visszavonom, és köszönöm, hogy meghallgattak. *(Somkuti István távozik a teremből.)*

Dr. Vági Márton, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgatójának meghallgatása

ELNÖK: Tekintettel arra, hogy tetszett hallani az előzőeket, azt hiszem, bizonyos szempontból Somkuti úr megkönnyítette az ön helyzetét, meg a mi helyzetünket is, mert elég szépen körbejártuk most ezt a dolgot.

Az a bizottságunknak az eddigi gyakorlata, hogy el tetszene mondani az ezzel kapcsolatos véleményét röviden, és ha még kérdés szorult belénk, akkor feltennénk.

Öné a szó.

DR. VÁGI MÁRTON, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgatója: Köszönöm szépen. Valóban, Somkuti úr nagyon sok olyat elmondott, aminek alapján, amennyiben ugyanezeket a kérdéseket megkapom, akkor ugyanezeket fogom válaszolni.

Azt gondolom, az általa elmondottaknak közel száz százalékkal teljesen azonos szakmai véleményen vagyok, és azonos módon emlékszem a dolgokra. Az én meghallgatásom mindenképpen egy szűkebb területet fog képviselni, nevezetesen, az egyik oka ennek az, mert én 2005 januárjától 2006 júniusáig voltam az ÁPV Rt. vezérigazgatója, tehát az az időtáv, amit Somkuti úr a saját munkaköri felelősségében tudott bemutatni, illetőleg kérdésekre válaszolni, nálam ez egy rövidebb időszak.

A vizsgálóbizottság tematikai lehatárolása tekintetében is azt gondolom, a bizottság munkarendjében szereplő, Malévre vonatkozó kérdések egyike sem érinti ezen időszakot, illetőleg az én munkásságom alapján a munkarendben szereplő kérdések egyikére sem emlékszem úgy, hogy lenne rálátásom.

Személy szerint nem szeretném én végigmondani, hiszen jól láthatóan mindenki nagyon jól ismeri ezeket a dolgokat. Majd a válaszaimból is azt fogják látni, én egy adminisztratív vezető vagyok, és nagyon komoly adminisztratív jogszabályok mentén végeztem a munkámat. Sem politikai, sem szakmai befolyás soha nem ért.

Az ÁPV Rt. akkori működésének a szabályai borzasztóan egyszerűen voltak. Az 1995. évi XXXIX. törvény és az 1996. évi, azt hiszem, 1057-es kormányhatározat, amely az ÁPV Rt. versenyeztetési szabályzata volt; valamint ha születik rjgy, akkor az rjgy-határozatok. Ez a három jogszabály, illetőleg három jogszabálycsoport volt, ami meghatározta a munkámat, az összes döntésemet. A feladatom az volt, hogy ezen jogszabályokat betartva végezzük a privatizációs törvényből adódóan az ÁPV Rt.-re háruló feladatokat. Én azt gondolom, a Budapest Airport privatizációja, amely ezen időszakra esik, és amely ezen vizsgálóbizottságnak a fókuszában áll, e jogszabályoknak maximálisan megfelelt. Kívül eső jogszabályként fölmerült a munka törvénykönyve, valamint fölmerülhettek még egyéb olyan területek, amelyek nem az ÁPV Rt.-t, hanem a Kincstárt érintették.

Amit nagyon szeretnék hangsúlyozni, itt ma Somkuti úr többször belekeveredett ennek a kérdésnek a határvonalába: van egy privatizációs szerződés, van egy Kincstárral kötött vagyongazdálkodási szerződés. Egyébként magának a szerződéses dokumentumnak kilenc eleme van, tehát kilenc dokumentum van, a kilenc dokumentumnak van melléklete; együttesen körülbelül 2900 oldal volt, A/4-es oldal, ezen dokumentáció foglalja össze a teljes eljárást.

Az ÁPV Rt. és a KVI együttműködését egy kormányhatározat szabályozta, foglalta be, amely kormányhatározat az egész privatizációs eljárásra vonatkozóan tartalmazott pontokat, és az rendelte el az ÁPV Rt. és a KVI között kötendő megállapodást, annak a tartalmát, és az én válaszaimat ez fogja határvonalazni. Tehát a Kincstári Igazgatóságnak a vagyongazdálkodási szerződése nem volt az ÁPV Rt. hatáskörében. Tehát az ÁPV Rt. igazgatósága kizárólag, saját

hatáskörében, saját felelősségében, saját határozatában a privatizációs szerződésre vonatkozó döntéseket hozta meg.

Előjáróban ennyit kívántam elmondani. Várom a kérdéseket.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Bertha Szilvia!

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm, elnök úr. Köszöntöm Vági urat.

Én igazából ezt a FUF Kft.-s kérdést tenném fel szintén, mert ha 2005-től volt, akkor lehet, hogy Vági úrnak volt valami rálátása, vagy valamit tud, hogy ki döntött ennek a 103 milliárd forintnak az elengedéséről, illetve még jött a perköltség rá. Kik tudtak erről? És egyáltalán tud-e valamit arról, hogy mi volt emögött?

Szó volt itt a 18 milliárról, ami még a Fidesz-kormányzatnak köszönhető mint állami veszteség, de ez a 103 milliárd egyértelműen annak a döntésnek köszönhető, ami már egy másik kormányzat alatt volt. Nem gondolom, hogy versenyezni kellene abban, hogy ki okozott nagyobb kárt a magyar államnak és az országnak, csak legalább valamilyen típusú felelősöket lenne jó találni. És ezért kérdezem, hogy erről az ügyletről mit és mennyit tud, vagy milyen rálátása volt.

Köszönöm.

ELNÖK: Tessék parancsolni!

DR. VÁGI MÁRTON, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgatója: Köszönöm szépen. Semmi rálátásom nincs, semmi információt nem tudok erről a két dologról mondani. Mind a két hivatkozott jogcselekmény ki volt zárva a privatizációs szerződésben. A privatizációs szerződésben az én egyik koncepcióm az volt, hogy bizonytalan tényezőt a szerződésbe nem engedünk bele. Egyebek mellett ezért nem volt, hogy a Malév sincs. (*Sic!*) A Malév mint szó nem szerepel a privatizációs szerződésben, noha fölmerült, hogy bekerüljön. Azt gondoltuk, hogy minden olyan bizonytalan tényezőt, amely nem a privatizációval függ össze, nem a privatizáció hozza felszínre, azt kizártuk belőle. Nevezetesen a FUF-fal kapcsolatban az ÁPV Rt. és a Budapest Airport nem szerepelt, ez a magyar államnak a jogképességében volt rendezve, és ezért, amikor fölmerült, hogy a FUF-fal kapcsolatban teszünk-e a szerződésben bármiféle vállalást, akkor ezt kizártuk.

Azt lehet mondani, hogy az egész tárgyalásos eljárásban, az indulásnál, amikor a pályázók tehettek szerződéses javaslatokat – a szám most csak arányokat fejez ki, nem pontos –, nyolc olyan követelése volt a pályázóknak, amihez ragaszkodtak, hogy szerepeljen a szerződésben, és mondjuk, nyolc volt az eladónak is, és a szerződés végén három maradt a nyolcból a vevők oldalán, és a másik öt értelemszerűen a mi oldalunkra csapódott át.

Tehát mi az ilyen kérdéseket kizártuk, a FUF-fal kapcsolatban az ÁPV Rt. dokumentumaiban nem fog föllelni semmilyen információt.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm.

ELNÖK: Valakinek van még kérdése? Parancsoljon!

DR. GRUBER ATTILA (Fidesz): Köszönöm. Nem akartam szóba hozni, de tekintettel arra, hogy megerősítést nyert, hogy ön is így gondolkozik, csak egy pontosítás: a fejlesztési elképzelésekért a pályázatban pluszpont járt-e a fejlesztés volumene vagy pedig a fejlesztés szakmaisága okán?

DR. VÁGI MÁRTON, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgatója: Kicsit ismétlem Somkuti urat. A fejlesztési elképzelésekre a pályázók tehettek javaslatot, már a legelső eljárásban, tehát amikor még tízen fölül pályázó volt. Ezen pályázati ajánlatoknak egyfajta összegzésével a pályázati tanácsadóval meghatározta a Kincstár, hogy melyek azok a fejlesztések, amelyek leginkább fontosak, ha mi elő akarjuk írni. De magának a pályázatnak nem volt kötelező eleme a fejlesztések, hanem rábíztuk a pályázókra. Ilyen értelemben elég nagy átfedés volt közöttük, de értelemszerűen nem ugyanaz volt a pályázatoknak a vállalása, sem tartalmilag, sem összegszerűen.

Az értékelés során az értékelő bizottságban a Kincstár is részt vett, és ennél a résznél, ahol a fejlesztési elképzeléseket kellett pontozni, az ő pontozási javaslatát érvényesítette az értékelési bizottság. Tehát azt lehet mondani, hogy a fejlesztési vállalás egyértelműen a vagyonkezelési szerződésnek a melléklete, és úgy, ahogy Somkuti úr is mondja, bekerült a privatizációsba is, de oly módon, hogy a Kincstár szerződésében volt a bankgaranciás lehívás, hogy ha elmarad egy fejlesztés, akkor a Kincstárnak joga van azonnal bankgaranciával érvényesíteni az elmaradást. A mi szerződésünkben pedig egy kötbér volt benne arra az esetre, ha nem történik meg a szerződési teljesítés.

DR. GRUBER ATTILA (Fidesz): Köszönöm szépen.

ELNÖK: Bertha Szilvia, majd Veres alelnök úr következik.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm, elnök úr. Nekem egy kérdésem van a konkrétumok és a bizonytalanságok kizárásával kapcsolatban.

Szóba jött ez az állami kockázat esete. Érthető, hogy itt úgy mond egy visszaállamosítás ellen akartak esetleg védekezni, de ez ebből a kitételből nem derül ki. Tehát ebbe belefér az is, hogy mondjuk, egy csőd közeli helyzetben lévő Budapest Airportnál, ha még adót emel az állam, és ezáltal csődbe jut, mert még többet kellene fizetni, teszem azt, egy valamilyen típusú önkormányzati adó esetén, akkor ez vajon már kockázatnak minősül-e, és már ebbe a kategóriába esik, vagy nem. Tehát itt pont azt hiányoljuk, és pont az a kifogásunk nekünk, legalábbis így a Jobbik oldaláról, hogy itt ez nem volt konkrétum, és ezáltal bármilyen állami eseményre ráhúzható lett volna.

ELNÖK: Vági úr, parancsoljon!

DR. VÁGI MÁRTON, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgatója: Köszönettel, én is olvastam korábbi jegyzőkönyveket, és meglepetten olvasom, hogy önök még nem láthatták ezeket a szerződéseket. Ami azért meglepő a számomra, mert abban az időben, amikor én az ÁPV Rt.-ben dolgoztam, minden tranzakció lezárásánál készült egy tranzakciós dokumentum, ami mindent tartalmazott, minden részletet, és ezt nekünk le kellett adni a levéltárba. És amennyire tudom, ezek nyilvánosak. Éppenséggel a Budapest Airporttal kötött privatizációs szerződésbe beletettük a titkossági nyilatkozatot, a vevő kérte a titkossági nyilatkozatot, amibe beletettük, hogy a privatizációs törvénynek, azt hiszem, a 34. §-a ilyenfajta szolgáltatási kötelezettségeket tartalmaz, és erre nem vonatkozik a titoktartás.

Ezt csak azért mondom, hogy ha kézbe vennék a szerződést, én azt gondolom, nyilván szubjektívan – lehet, hogy ezt másképp ítélik meg –, az állami kockázat esemény hat esete, minősített, nevesített esete fel van sorolva, és azon kívül semmi más. Az a hat föl van sorolva, és az a hat a jogszabályi ellehetetlenítése a társaság működésének.

Ami még nagyon fontos, hogy abban az esetben kényszerül a magyar állam kárpótlásra, ha ezt egy választottbíró vagy bármiféle bíróság jogerős ítélete kimondja, hogy elkövette a magyar állam ezt a dolgot. Tehát én azt gondolom, hogy úgy szövegeztük

meg ezt a szerződést, hogy miközben adtunk egy garanciát, aközben a magyar államnak a jogait semmiben nem sértettük, a magyar állam egy bíróság által kimondott esetben kényszerül kártérítésre. Magát a kártérítést pedig időben is korlátoztuk, illetőleg összecszerúségében, a vételárral összefüggő és a belső megtérülési rátával összefüggő értelemben. Hat évre szól a korlátozás, tehát 2011 végéig szól a legtöbb kockázati eseményre. Az állami kockázat a 75 év végéig tart. De mondom, ahhoz egy választottbíróság jogerős ítélete kell, ami kimondja, hogy a magyar állam elkövette azt, ami miatt neki itt helyt kell állni.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Mielőtt átadnám Veres alelnök úrnak a szót, csak annyiban szeretném kiegészíteni ezt a szerződés kérdését, amit ön is elmondott, hogy megtörtént a megkeresés, bekértük a szerződéseket, de még a mai napig nem kaptuk meg. Ezek szerint egy parlamenti vizsgálóbizottságnak egyelőre ennyi a kompetenciája. Bízunk benne, hogy majd válaszolni fognak rá. A hivatali ügyintézés, a harminc nap, egyebek, biztos, hogy nehezebben megy.

Parancsoljon!

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Köszönöm. Én csak azt fűzöm hozzá, teljesen biztos, hogy annak idején a felügyelőbizottság tagjának meg lett küldve a szerződés. Tehát a dolog kapcsán, azért, hogy ne maradjon nyitva, az a baj, nem tudom már, ki volt a Fidesz részéről delegált felügyelőbizottsági tag... *(Dr. Vági Márton: Popovics György.)* Popovics György. Tehát biztos, hogy a Fidesz-delegált felügyelőbizottsági tag megkapta annak idején a szerződést, mert tudom, hogy vita volt annak kapcsán, hogy akkor titkos meg nem titkos. És ahogy ezt Vági úr az imént fogalmazta, teljesen biztos, hogy a felügyelőbizottsági tag rendelkezett a szerződéssel.

Abban most már nem vagyok teljesen biztos, hogy vajon az akkori PM-honlapra ki lett-e téve a szerződés, de ezt sem tartom kizártnak, mert volt erre vonatkozóan is egy kezdeményezés. Lehet, hogy azt jogszabály nem tette lehetővé, de hogy az ÁPV-be delegált valamennyi párt delegáltja és az egyéb delegáltak is megkapták, az teljesen biztos.

De nem ezért kértem szót, két kérdésem van.

Az egyik. Miután itt fölmerült az állami garanciavállalás, s a többi, akkor, ha jól értem – de lehet, hogy nem –, amit én fölvettem kérdésként az imént Somkuti úrnak, tulajdonképpen azért került erre a szerződéses részre sor egyáltalán, mert a vevők úgy ítélték meg, hogy kell egy garancia arra nézve, hogy az állam ilyenfajta módon nem fogja befolyásolni menet közben ennek a cégnek a működését. És ha jól értem, akkor a FUF Kft.-vel kapcsolatos jogvita szerződésen kívül tartása is ezért volt a megállapodás tárgya, hogy az akármilyen módon zárul le, az nem érinti a későbbiek során a Budapest Airport Zrt.-t. Hanem az az állam által rendezendő tétellé válik, azaz amilyen kötelezettség abból keletkezni fog, az az állam kötelezettsége, nem pedig a részvénytársaság kötelezettsége. Ez most két kérdés ilyen értelemben. Ha jól értem, éppen emiatt keletkezett ez a bizonyos szerződéses kitétel magában a szerződésben.

S a másik téma, amit szeretnék megkérdezni, az az, hogy miután én jól emlékszem arra, pontosan hogyan minősítették, emlékeim szerint egy másik közép-európai repülőtér volt akkor eladófélben, és miután Somkuti úr nem emlékezett pontosan, csak kérdezem, Vági úr vajon emlékszik-e arra, hogy ebben a periódusban, a 2005-2006 közötti periódusban vajon másutt, másfajta repülőtér esetében volt-e, és ha igen, milyen összegben, sikeres tranzakció Közép-Európában.

Köszönöm, ez a két kérdésem volt.

ELNÖK: Tessék parancsolni!

DR. VÁGI MÁRTON, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgatója: Köszönöm szépen. Az első emlékezetem szerint nem tettük föl a Pénzügyminisztérium honlapjára, levéltárba tettük, és a felügyelőbizottság minden tagja megkapta. A felügyelőbizottság a rendes ügymenetében minden igazgatósági előterjesztést a felügyelőbizottsági ülésén megtárgyalt, és minden egyes tranzakciót pedig utólagosan is ellenőrzött. Ezek a folyamatok itt előrehozott gyorsasággal megtörténtek. Tehát azt lehet mondani, hogy az összes idevonatkozó jogszabályban előírt ellenőrzést elvégzett minden arra illetékes szervezet.

A FUF-fal kapcsolatban ismételni tudom, amit az előbb mondtam. A FUF alap jogi problémájában az ÁPV Rt. sem és a BAA sem volt érintett. Ezért egy ÁPV és BAA között kötött szerződésben nem kívántuk a bizonytalanságot és a kockázatot azáltal növelni, hogy egy mindkettőnkön kívül álló dolgot megpróbáljunk beárazni, és tekintettel arra, hogy a magyar állam nevében járt el az ÁPV Rt., és a FUF-perben a magyar államot a Pénzügyminisztérium képviselte mint alperes, ezért mondtuk azt, hogy ezt a tranzakción kívülre zárjuk, mindenképpen a vevői oldalon fog veszteséget okozni, ha lesz egy olyan bírósági ítélet.

A nemzetközi minősítésekre azt tudom mondani, amit Somkuti úr. A tanácsadónk adott olyan listát, amely számszerű tranzakciós értékeken bemutatta, hogy annak az időszaknak az értékesítésében, egy olyan kétéves időszakban az egész világon az élvonalban volt. Nem a legnagyobb volt, élvonalban volt, és valóban, Londonban egy szakmai díjat kapott a tranzakció. De pontosan úgy tudok válaszolni, ahogy Somkuti úr, hogy ha kell, akkor ezeket elő lehet keríteni, de én számokra nem emlékszem.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Bácskai képviselő úr!

DR. BÁCSKAI JÁNOS (Fidesz): Köszönöm szépen. Tudtak-e arról, hogy a Wallis Zrt. és a nyertes BAA üzleti kapcsolatban állnak?

A másik kérdésem ugyanaz, mint Somkuti úrhoz, hogy Bajnai Gordon megjelenése az igazgatóságban a tulajdonosváltásnál kinek vagy minek köszönhető.

Köszönöm.

ELNÖK: Tessék parancsolni!

DR. VÁGI MÁRTON, az ÁPV Zrt. volt vezérigazgatója: Köszönöm szépen. A Wallis és a BAA közötti üzleti kapcsolatról nincs tudomásom a mai napig. Akkortájt sem volt. Arról voltak piaci információk, hogy magyarországi pénzcsoportok próbáltak csatlakozni. Nyilvánvaló volt, hogy magyarországi pénzcsoport nem tud ebben a privatizációban részt venni. Maga a kiírás is ellehetetlenítette ezt a dolgot, hiszen referenciát kértünk. A másik kettő, a tőkeerő és a hitelképesség talán teljesíthető lett volna, de referenciára egész egyszerűen alkalmatlan lett volna bármilyen magyarországi befektető. Ezért magyarországi befektetői pénzcsoportoknak a konzorciumhoz való csatlakozása fölmerült, ilyenről hallottunk, de erről nekünk hivatalos iratunk nem volt. Amikor beadták a pályázatot, az öt meghívott, ott a Wallis nem szerepelt, ilyen értelemben hivatalos információm nem volt róla.

Bajnai úrnak az igazgatóság elnökségébe történő jelölését a vevő tette meg. Tehát ez már a tulajdonosváltást követően következett be, és a vevői oldalon volt az igazgatóság és a felügyelőbizottság tagjai kinevezésének a joga. A magyar államnak a 25 százalék plusz 1 részvénnyel mind az IG-be, mind az FB-be egy-egy személyre volt jelölési jogosítványa.

ELNÖK: Köszönjük szépen. Ha nincs más kérdés, nagy tisztelettel megköszönöm önnek. Én azt hiszem, a legutóbbi kérdéssel kapcsolatosan, a Wallis szerepét illetően, meg

hogy „ki száll rendelkezésére?”, ebben Bajnai úr tud majd erre válaszolni, több szempontból is, hiszen ő repüléssel és egyébekkel foglalkozott.

Köszönöm szépen a jelenlétét.

(Az ülés befejezésének időpontja: 12 óra 9 perc)

Dr. Varga István
a bizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezető: Prin Andrea