



Ikt.sz.: MVB/28-4/2012.

MVB-12/2012. sz. ülés
(MVB-12/2010-2014. 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 fizetéseképtelenségét és felszámolását előidéző, 2002-2010 között meghozott intézkedéseket, illetve az ebben az időszakban felmerülő döntéshozói felelősség kérdéskörét vizsgáló bizottságának

2012. november 14-én, szerdán, 10 óra 3 perckor
az Országház főemelet 61. számú tanácstermében
megtartott üléséről

Tartalomjegyzék

<i>Napirendi javaslat</i>	3
<i>Az ülés résztvevői</i>	4
<i>Elnöki bevezető, a napirend elfogadása</i>	5
<i>Bajnai Gordon volt miniszterelnök meghallgatása</i>	5
<i>Dr. Veres János volt pénzügyminiszter meghallgatása</i>	35

Napirendi javaslat

1. Bajnai Gordon volt miniszterelnök meghallgatása
2. Kamarás Miklós, az MNV Zrt. volt vezérigazgatója, a Budapest Airport Zrt. igazgatósága volt elnökének meghallgatása
3. Dr. Veres János volt pénzügyminiszter meghallgatása
4. Egyebek

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

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

Dr. Veres János (MSZP), a bizottság alelnöke

Dr. Gruber Attila (Fidesz)

Riz Levente (Fidesz)

Dr. Aradszki András (KDNP)

Bertha Szilvia (Jobbik)

Volner János (Jobbik)

Helyettesítési megbízást adott

Dr. Bácskai János (Fidesz) dr. Varga Istvánnak (Fidesz)

Dr. Aradszki András (KDNP) távozása után Riz Leventének (Fidesz)

Dr. Józsa István (MSZP) dr. Veres Jánosnak (MSZP)

Volner János (Jobbik) távolléte idejére Bertha Szilviának (Jobbik)

Meghívottak részéről

Hozzászóló

Bajnai Gordon volt miniszterelnök

(Az ülés kezdetének időpontja: 10 óra 3 perc)

Elnöki bevezető, a napirend elfogadása

DR. VARGA ISTVÁN (Fidesz), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Tisztelettel köszöntöm a megjelenteket, külön köszöntöm Bajnai Gordon miniszterelnök urat.

Megállapítom, hogy a mai ülésen Bácskai Jánost én helyettesítem, Bertha Szilvia Volner Jánost helyettesíti. A bizottság határozatképes.

Tájékoztatom a hölgyeket, urakat, hogy Kamarás Miklós halaszthatatlan közfeladatai, illetve külföldi útja miatt sajnos a mai napon nem tud megjelenni. A mai napirendünk tehát úgy alakul, hogy Bajnai Gordon miniszterelnök úr, illetve Veres János volt pénzügyminiszter úr meghallgatására kerül sor; s nyilvánvalóan Bajnai úrral kezdenénk. Aki ezt elfogadja, kérem szépen, szavazza meg a napirendet. (Szavazás.) A bizottság egyhangúlag elfogadta a napirendet. Köszönöm szépen.

Bajnai Gordon volt miniszterelnök meghallgatása

Meg is kezdjük az 1. napirendi pont tárgyalását. Még egyszer tisztelettel köszöntöm, és arra figyelemmel, hogy nagyon nehezen jött létre ez a mai találkozó, és bizonyos polémiák is elhangzottak, a bizottság elnökének és mindannyiunk jó szándéka jeléül, azt gondolom, vágjunk is a dolgok közepébe. Tudom, hogy ön is igen elfoglalt, sőt úgy tudom, csütörtökön már országjárásra is indul, tehát erre is figyelemmel megpróbálunk empatikusan úgy alakítani a mai programot, hogy önt se tartsuk fenn sokáig.

S ha egyetért vele a bizottság, most egy picit formabontó lennék. Eddig mindig úgy kezdtük, hogy a meghívottak eljöttek, és vagy epigrammaszerű tömörséggel, vagy hosszasan – kinek milyen a vérmérséklete – elkezdték kifejteni a témát. Azt gondolom, ha a bizottság is egyetért vele, hogy mivel az ön ideje is nagyon drága, és még egyszer mondom, jó szándékunk jeléül mindjárt el is kezdenénk a villámkérdésekkel, ha a bizottság egyetért vele, és a kifejtés a későbbiekben kerülne sorra. Ha ezt így a hölgyek, urak elfogadják, meg is kezdenénk. (Nincs ellenvetés.)

S ha önnek is megfelel, próbáltuk ezt úgy, hogy több kérdés, válasz, de ez valahogy nem működött. Úgyhogy inkább föltennék néhány rövid kérdést, és akkor mindjárt tetszene válaszolni is rá, ha ez így jó. Akkor nem kellene jegyzetelni, mert az ember elfelejti az ötödik-hatodik kérdést.

Nagy tisztelettel, először is azt szeretném öntől megkérdezni – bevezetőként egy kis csokor –, hogy milyen konzorciumi megállapodás született a Budapest Airport privatizációjának későbbi nyertese, a BAA és a Wallis Zrt. között. Milyen jogokat és kötelezettségeket vállalt a Wallis Zrt. a szerződés kapcsán, és miért szállt ki a Wallis Zrt. az eredménytelen privatizációt követően a konzorciumból?

Köszönöm szépen, várom a választát.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Jó napot kívánok! Tisztelettel köszöntöm a bizottságot. Köszönöm szépen a meghívást és a lehetőséget, hogy elmondhatom ezzel kapcsolatos ismereteimet.

Természetesen alkalmazkodom az elnök úr által megszabott menetrendhez, minden szempontból követni szeretném az önök által kívánatosnak tartott eljárást.

Ami az első kérdésére vonatkozik, fontos tisztázni, hogy a Budapest Airport privatizációja, amely 2004-2005 környékén zajlott, abban számos versengő fél vett részt, az egyik volt a későbbi nyertes British Airport Administration – röviden BAA –, mellette más, német, francia, spanyol és egyéb érdeklődők voltak. Ezek mindegyike keresett Magyarországon lehetséges partnereket, többek közt a Wallis is egy ilyen jelentős tőkeerejű magyar vállalkozásnak számított. Így több ilyen érdeklődő megkereste akkoriban a Wallist,

hogy valamilyen formában magyar partnerként, tanácsadóként, esetleg befektetőtársként részt venne-e vele a privatizációban. Mi tárgyaltunk is többekkel, volt két német érdeklődő csoport, volt egy spanyol érdeklődő csoport, és volt maga a későbbi nyertes angol befektető vállalat. Végül is mi úgy ítéltük meg, hogy a legkomolyabb szakértelem a repülőterek üzemeltetése terén, a legkomolyabb referenciák, a legnagyobb tőkeerő egyébként az angol, akkor még jelölt oldalán áll, és velük találtuk meg a legjobban a hangot. Ezért próbáltuk segíteni az ő munkájukat. Ez nem jelentett egy valamifajta formális konzorciumi részvételt, hiszen végső soron az angol cég egymaga pályázott. A Wallis azt a lehetőséget kereste, hogy amennyiben egy, a Wallis által is üzletileg vonzónak és reálisnak gondolt ajánlat eredményeképpen az angolok nyerik a Budapest Airport működtetési koncessziós jogát, akkor a Wallis maga is esetleg egy kis befektetéssel, néhány százalékos befektetéssel részt venne, és segítene ennek a működtetésében.

ELNÖK: Bocsásson meg, csak közbevetőleg, hogy mindenki értse: a Wallisnál ön akkor mi volt?

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Én a Wallis Rt.-nek voltam a vezérigazgatója, 2000. év elejétől 2005. év végéig. Lényegében ez a privatizációs történet időben egybeesett az én wallisos időszakomnak a lezárultával, 2005. december 31-ével távoztam a Wallistól saját kezdeményezésemre.

Így tehát a Wallis Rt., amely egy holdingcég volt, amelynek rengeteg leányvállalata volt, annak voltam a vezetője, és ebből a pozícióból tárgyaltam én is az angol céggel arról, hogy a Wallis esetleg részt vesz-e ebben a privatizációban. Végül is erre nem került sor. Azért nem került sor, mert az angolok önállóan tettek egy ajánlatot, egy olyan ajánlatot, amely olyan árat ajánlott a Budapest Airportért, amely világrekordnak számított egy utasra vetítve. Sok újság megírta akkor külföldön és itthon, hogy gyakorlatilag a világ legdrágább árán vásárolta meg a Budapest Airportot az angol vevő. A Wallis akkor elemezte a saját lehetőségeit, pénzügyi képességeit, és úgy ítélte meg, hogy ezen az áron, ilyen feltételekkel neki valószínűleg nem érdemes befektetőként megjelenni ebben, nincs olyan tőkeereje, ami akár csak néhány százalékos befektetői részvételt az angolok mellett lehetővé tenne. Talán emlékeznek: 464 milliárd forint – ha jól mondom a számot – volt a bekerülési értéke ennek az összetett privatizációnak. Ennek egy töredéke is megterhelő lett volna a Wallis számára, ezért aztán nem került sor ilyen részvételre.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Bertha Szilvia folytatja a kérdéseket.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm, elnök úr. Üdvözlöm miniszterelnök urat. Három kérdésem lenne, egymás után tenném fel, a válaszok elhangzását követően mindig a következőt.

Az első kérdésem azzal kapcsolatos, hogy a Wallis végül beperelte a Budapest Airportot. Mi volt a per tárgya? Mi miatt indítottak pert a Budapest Airport ellen? Volt tehát egy követelés, amelyet peresítettek, ezt szeretném megkérdezni, hogy ez mi volt.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Nem tudok róla, hogy a Wallis pereskedett volna. Legalábbis az én hivatali időmben, amíg én a Wallis vezérigazgatója voltam, nem tudok róla, hogy pert indított volna. Nem emlékszem ilyenre. Talán ha emlékeztetne, hogy mire gondol, akkor lehet, hogy fel tudom idézni.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Ezért gondoltuk, hogy megkérdezzük miniszterelnök urat, merthogy egy ideig a Wallisnál volt vezérigazgató, utána a Budapest Airportnak volt az

igazgatósági elnöke. S ráadásul, ahogy láttam az iratokat, volt egy féléves időtartam, amikor egyszerre a kettőt töltötte be.

A második kérdésem: ezt nem érezte összeférhetetlennek, hogy miközben egy érdekelt fél cégnél vezérigazgató, közben az azzal kapcsolatban álló, de utána már peres igényt támasztó cég ellenérdekelt felénél is igazgatósági elnök? Ez nem volt összeférhetlenség?

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Akkor engedje meg, hogy strukturáltan válaszoljak a kérdéseire.

Egyrészt én nem emlékszem arra, hogy a Wallis és a Budapest Airport között valamilyen peres ügy lett volna. A hivatali időmben nem emlékszem, hogy ilyen pert indított volna a Wallis bármi ok miatt a Budapest Airport ellen.

A második része a kérdésnek. Az, hogy én a Budapest Airport elnöke lettem, az egyébként a privatizációs pályázaton sikerrel szereplő, az előbb említett módon rekord ajánlatot tevő angol befektető felkérésére történt. Tehát nem a Wallist képviseltem a Budapest Airportban, sőt tulajdonképpen az angol vevő akkor kért fel erre a pozícióra, amikor már nyilvánosságra hoztam, hogy a Wallistól eljövök december 31-ével. És az én elnöki kinevezésem december legvégén történhetett; most a napját nem tudom pontosan megmondani. Tehát lényegében nem volt átfedés a két időszak között. *(Volner János megérkezik az ülésre.)* Amikor az én wallisos vezérigazgatói megbízásom megszűnt, akkor kezdődött el az én Budapest Airport-elnöki felkérésem, amelyet nem a Wallis megbízásából, hanem az angol befektető kérésére töltöttem be. Körülbelül öt hónapig tartott ez a szakasz, hiszen 2006 májusában felkértek, hogy legyek fejlesztéspolitikáért felelős kormánybiztos, ezt elvállaltam, és akkor természetesen lemondtam minden magánszektorhoz köthető megbízásomról, így egyebek között a Budapest Airport elnöki székéről is.

Tehát erről nem tudok. Érdekkonfliktus nem állt fönt. Kifejezetten a Budapest Airport tulajdonosának, tehát az angol befektetőnek a felkérésére a Wallisban az igazgatósági tagságomat is megszüntettem a vezérigazgatóságából való távozást követően nem sokkal. Így a Wallishoz már nem volt jogi értelemben közöm. A legjobb tudásom szerint a Budapest Airport elnökeként a Budapest Airport érdekét szolgáltam az angol cég megbízásából.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Ehhez még egy megjegyzésem lenne. A privatizációs szerződés egyik melléklete tartalmazza az ÁPV Rt. határozatát, amely egyértelműen kimondja, hogy úgymond megengedik miniszterelnök úrnak, hogy a Wallis Rt. igazgatósági tagja legyen amellet, hogy a Budapest Airport igazgatóságának elnöke. Ezért hangozott el tehát a kérdés, mert ez azt bizonyítaná, hogy párhuzamosan ment ez a két funkció, és tekintettel arra, hogy mi úgy tudjuk, hogy volt egy elég csúnya per, gondoltuk, hogy megkérdezzük, mi volt ennek a tárgya. Mert mi úgy véljük, hogy ez valamilyen mértékben igen komolyan összeférhetetlen lett volna, hogy maga az igazgatósági elnökként szavazhasson és dönthessen arról, hogy akkor milyen kártérítést vagy milyen pénzügyi juttatást kap a Wallis Rt.

A másik kérdésem csak részben kapcsolódik ehhez a témához. A tegnapi nyilatkozatával vannak tele a médiumok: „Látok bizonyos mozgást a Fidesz és a Jobbik szavazói között oda és vissza. Kicsit olyan ez, mint az afgán és pakisztáni határon élő törzsek: nem tudni, melyik országhoz tartoznak, és csak mennek az árral.” Ugye, itt ilyen drog- és emberkereskedő közép-ázsiai törzsekről volt szó. Én ezt még most szeretném tisztázni, hiszen nyilván a médián keresztül sok millió embert érint ez a megjegyzés, akik figyelni fogják, hogy miniszterelnök úr mit mond és mit válaszol. Tehát akkor szeretném megkérdezni, hogy ezeket a válaszokat annak tudatában adja-e, hogy ilyen szinten kezelt emberek várják a választ és nézik a televíziót, illetve hallgatják a rádiót. Vagy esetleg nem gondolja-e, hogy egy elnézés-kéréssel azért tartozna a néhány millió ember felé?

ELNÖK: Képviselő asszony, mint ülésvezető, azzal kezdtem az ülést, és nem akarok itt penitenciát tartani, csakhogy szerintem szorítkoznunk kellene a tárgyra. És ez a kérdés, bár tudjuk, hogy felfokozott médiaérdeklődés övezi ezt az ülést, és valószínű, hogy mindenre kíváncsiak, amit a miniszterelnök úr fog mondani, de én azt gondolom, itt azért szorítkozunk a tárgyra; erre vagy válaszol, vagy nem válaszol.

De ha már itt a képviselő asszony incselkedett, azt hadd kérdezzem már meg, mert én önt személyesen nem ismertem, akkor nem politizáltam, amikor ön miniszter és miniszterelnök volt, érdekességként kérdezem csak, hogy most mivel tetszik foglalkozni, azon túlmenően, hogy politizál. Tehát mi most önnek a civil foglalkozása, mivel tetszik foglalkozni?

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Hát, őszintén szólva, nem arra készültem, hogy itt most egy személyes lélekbúvár-interjút folytassunk az én...

ELNÖK: Ha nem akar válaszolni, nem válaszol.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Nagyon szívesen válaszolok, a sajtó kérdéseire ezzel kapcsolatban már sokszor válaszoltam, mint ahogy a képviselő asszony által fölteszt második kérdést is szívesen megválaszolom a sajtónak. Talán nem tartozik a bizottság elé ez a kérdés, vagy nem tartozik a tárgykörébe; nem akarom a többieket untatni a politikai nézeteimmel. Röviden talán annyit mondanék, és aztán megmagyarázom a sajtónak, vagy válaszolok, ha fölteszik ezt a kérdést, hogy tegnap egy angol nyelvű sajtótájékoztatót tartottam, nem láttam, mi jelent meg ebből magyarul. De szívesen elmondom, hogy mit értettem ez alatt, a sajtónak; talán ne a bizottságot terheljük ezzel a kérdéssel.

Visszatérve az előző kérdésre adott válaszom viszonylására, a privatizációs szerződés amikor megkötött, akkor én még a Wallisnál dolgoztam, és akkor már felkértek az angolok, tudván, hogy én a Wallistól távozni fogok december 31-ével, ami egy nyilvános, már novemberben bejelentett információ volt, vállalom el ezt a dolgot. Volt egy rövid, talán néhány napos átfedés ebben a dologban, de világosan látszott a dolog vége. Valószínűleg ezért kerülhetett bele a privatizációs szerződésbe ez a passzus. De éppen az engem felkérő angol cég kérésére, a Wallisban egyébként eredeti tervek szerint megmaradó igazgatósági tagságomat is megszüntettem, benyújtottam a lemondásomat, amit a megfelelő időben a Wallis igazgatósága tudomásul vett, tehát onnan is kivonultam.

Még egyszer mondom, olyan perről nem tudok, amit ön említ. Nem emlékszem, hogy az én időm alatt ilyen per valaha fennállt volna. Illetve én magam ilyen érdekkonfliktusba nem kerülhettem, hiszen az egyik megbízásom lezárult, a másik meg éppen csak elkezdődött. Majd egyébként az is nagyon hamar lezárult, más okok miatt, öt hónap után, tehát érdemben ilyen peres ügyben elnökként semmi módon nem vettem részt. *(Bertha Szilvia: Köszönöm.)*

ELNÖK: Gruber képviselő úr!

DR. GRUBER ATTILA (Fidesz): Nagyon szépen köszönöm. Tisztelt Miniszterelnök Úr! Nagyon érdekes volt ez a Wallis és a BAA szerepe, hiszen tudomásom szerint egyszerre, az első körben egyszerre adták be ezt a bizonyos pályázati elemet, és én úgy emlékszem, a Wallis akkor lépett vissza, amikor egy igen komoly munkavállalói szakszervezeti tiltakozó hullám vagy mozgás indult meg. De természetesen itt a véletlenek is egybeeshetnek.

Hadd kérdezzem meg, hogy korábban milyen tapasztalata, milyen speciális tapasztalata volt, hiszen egy repülőter-üzemeltetés kérdése nem egy egyszerű közgazdasági vagy mérnöki szervezői munka, hanem itt egy egészen speciális háttértudás kell ehhez. De

milyen tapasztalata volt önnek repülőtér-üzemeltetés terén? És ezt azért kérdezem, mert hiszen az ön által is mondottak alapján nem pusztán a Wallis vezéréként, hanem az ön személye volt roppant fontos a BAA döntéshozóinak, hiszen önhöz ragaszkodtak még a Wallisnál is, illetőleg miután bejelentette a távozását, akkor kifejezetten felkérték ennek a munkának az elvégzésére. (*Riz Levente megérkezik az ülésre.*) Ha szakmai tapasztalatok voltak, akkor még azt is megkérdezem, hogy vajh' a BAA-t nem vezérelte-e esetleg a döntés és az önhöz való ragaszkodás során az a tény, hogy Gyurcsány Ferenc nyilatkozat szerint önt már 2004-ben hívta a kormányba. Hiszen itt pedig egy másik, egy politikai összefüggés kapcsán merül fel ez a kérdés. Ez azért is izgalmas, mert a repülőtér-fejlesztések kapcsán az elmúlt időben igen komoly hiányosságokra derült fény, tehát ez a bizonyos, a későbbiekben történő vállalási hajlandóság nem valósult meg. Mire gondolt a BAA akkor, amikor egy ilyen elképesztően nagy összeget ajánlott ennek a repülőtérnek az üzemeltetéséért?

Záró kérdésképpen pedig: mi valósult meg az ön ideje alatt a szerződésben foglalt fejlesztési kötelezettségekből? Mi nem valósult meg? Ki ellenőrizte? Milyen szervezeti strukturális ellenőrzési rendszere volt beépítve a szerződésben meghatározott kötelezettségeknek? Hiszen én úgy tudom, hogy ebből szinte semmi nem valósult meg. Ennek a teljesítését nyilván folyamatosan kellett volna kontrollálni, és megtenni a szükséges lépéseket.

Ezek a kérdéseim. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Mielőtt válaszolna, mindenekelőtt megkérem a bizottság tagjait, hogy a kérdés az kérdés legyen, és lehetőleg próbáljunk röviden fogalmazni, mert ezzel időt takarítunk meg.

Parancsoljon!

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Köszönöm szépen. A kérdésének az első része az én személyes tapasztalataimra, illetve a Wallis-kapcsolatokra vonatkozott. Szerintem ön összekapcsol olyan, időben más sorrendben történő dolgokat, amelyek nem úgy történtek, ahogy ön ezt most megpróbálja felidézni. Nyilván nem ismerheti a részleteket, tehát nem feltételezek ebben rosszindulatot, de a dolgok nem így történtek.

Való igaz, bár a témához nem tartozik, hogy 2004-ben is megkeresett engem az akkori, újonnan megválasztott kormányfő, hogy vegyek részt a kormányában. Akkor én elutasítottam. Úgy gondoltam, hogy nekem akkor nagyon fontos és megkerülhetetlen feladataim vannak az akkori munkahelyemen, amely a Wallis vezérigazgatása volt. Ennek nem volt köze a későbbiekhez.

A Wallis maga érdeklődött a privatizáció iránt, de nem azért, mert azt gondolta, hogy egymaga meg tudná tenni; ahogy az előző válaszból is kiderült, sem pénzügyi, sem referencia-szempontról nem rendelkezett olyan tudással vagy tapasztalattal, hogy egymaga képes lett volna egy akár ennél sokkal kisebb jelentőségű repülőtér-privatizációt végigcsinálni és aztán vezetni. A Wallis azt a lehetőséget vizsgálta, hogy ő maga egy komoly referenciával rendelkező, tőkeerővel rendelkező szakmai befektető magyar partnereként esetleg részt vehet ebben a folyamatban. Erről szólt az előző válaszom is; ezért váltott ki szükséges információkat tartalmazó iratokat, hogy ebbe a folyamatba egyáltalán belelásson, hogy tudja, mi fog történni.

Ahogy a BAA nevű angol céggel, úgy a többi jelentkező, komoly referenciával rendelkező céggel is folytattunk tárgyalásokat, hiszen ezt gyakran elfelejtik, de az általam akkor vezetett Wallis-csoport Magyarországon az egyik legnagyobb magyar tulajdonú magánbefektetői csoport volt, s természetes volt, hogy mások mellett őt is megkeresték. Több más pályázónak, privatizálni szándékozónak is volt magyar partnere. Volt egy ilyen szándék,

hogy aki külföldről jön ide, keressen magának valakit, aki esetleg segít neki itt a befektetést megcsinálni és utána menedzselni.

Ebben a folyamatban sok tárgyalás után került össze a Wallis a BAA-jel, és az előbb elmondtam, nem akarom megismételni, hogy hogyan ment végig a privatizációs folyamatban a BAA, amelynek végén a Wallisszal való konzultáció nélkül, saját jogán döntött, ahogy ez természetes is, arról, hogy egy ekkora vételárat ilyen struktúrában ajánl a cégért. A BAA ezt megtehetette, a világ legtőkeerősebb reptéri üzemeltető cége volt, a Wallis ebben nem kívánt részt venni, pénzügyileg, pénzügyi okokból elsősorban, mert egyébként egy vonzó feladatnak tartotta.

Engem nem ismert a BAA, mielőtt a Wallisszal kapcsolatba került volna. Én nem tárgyaltam velük soha korábban, csak akkor, amikor ez a folyamat már konkrétan abba a fázisba ért, hogy partnereket keresett a BAA Magyarországon. Többekkel tárgyalt, és így választotta végül a Wallist.

2005 végén, ahogy elmondtam már, novemberben vált nyilvánossá, hogy én elhagyom a Wallist, befejezem ezt a hatéves munkát, amit ott végeztem. Ekkor, ez után keresett meg engem a BAA, amely a tárgyalások során ismert meg, hogy szükség lesz valakire, aki egy ismert magyarországi vezető, gazdasági vezető, aki segít nekik majd Magyarországon ezt a céget vezetni. Nem a reptér-üzemeltetési kérdésekben, arra egy komplett angol menedzsmenetet hoztak ide; legalább nyolc ember jött Angliából, aki korábban a Heathrow, a Gatwick, a Stansted reptereket üzemeltették, hiszen mindezeket a reptereket akkor még a BAA üzemeltette. Tehát egy teljes szakértői csapat jött ide, akik itt főállásban vezették a Budapest Airportot. Elnökként én nem is voltam főállású, hanem a cég igazgatóságát vezettem, annak voltam az elnöke, amelyben egyébként a magyar állam is képviseltette magát, ha jól emlékszem, de ebben nem vagyok biztos, azt hiszem, két taggal, a privatizációs szerződés egyik kitételének megfelelően. Tehát így velük az igazgatóság tagjaként voltam kapcsolatban.

Ennyit az én szerepemről. Tehát nem reptéri szakértőként kerültem oda, hanem olyan, a BAA által legalábbis elismert magyar gazdasági szakemberként, vállalatvezetőként, akinek nagy tapasztalata volt abban, hogy hogyan kell vállalatokba befektetni, azokat átalakítani, reorganizálni.

Ami a kérdése második részét illeti, a privatizációs szerződésben számos kötelezettséget vállalt a vevő, a BAA, egyebek mellett fejlesztési, repülésbiztonsági, környezetvédelmi, hosszú távú foglalkoztatási kötelezettségeket is vállalt. Ezeket az állam kötötte ki. Ezekben a tárgyalásokban én nem vettem részt, és nem volt közöm ahhoz, hogy ezek milyen kikötések, amelyek belekerültek.

Én magam öt hónapig voltam az igazgatóság elnöke. Ez alatt a fejlesztések előkészítése indult meg. Ön is tudja, hogy egy ilyen nagy léptékű beruházást először meg kell tervezni, aztán engedélyeztetni, finanszírozni, és utána jöhet az első kapavágás. Ebben a BAA nagyon komoly előkészületeket kezdett meg. Az a koncepció, ami most részben megvalósult a reptéren, immáron egy másik befektető, a német Hochtief kivitelezésében, az nagyjából egybeesik azokkal a tervekkel, amelyeket én láttam a BAA részéről, hogy a szakértőivel csináltatott, a reptér közepén egy új részlegnek az átadása, amely lényegében az utasforgalmat Schengen-kompatibilissé tette, és ami a reptér minőségét jelentősen javította. Ez része volt annak a számos fejlesztési vállalásnak, amely szerepelt a szerződésben. Öt hónap alatt ezekből annyi valósult meg, hogy megkezdődött ezeknek a beruházásoknak a tervezése, ezeknek az előkészülete. Én utána elhagytam ezt a pozíciót az előbb elmondottak szerint. Ezt követően nem sokkal egyébként maga az angol befektető is értékesítette a Budapest Airportban lévő befektetését a mai tulajdonos Hochtiefnek, hiszen az angol céget pedig Angliában megvásárolta egy spanyol cég, a Ferrovial nevű nemzetközi cég; egyébként meglepetésszerűen, erre senki nem készült. Ez egy tőzsdei váratlan felvásárlás, úgynevezett

ellenséges felvásárlás volt a spanyol cég részéről. Így nem sokkal utánam egyébként az angol cégtől azok a menedzserek is távoztak, akik velem egy időben Budapestre kerültek vagy Angliában dolgoztak. Így lényegében az egész folyamat átalakult. Hamarosan belépett egy német vevő, és a mai napig tudomásom szerint a Hochtief, egyébként részben német vezetéssel irányítja a céget. Ehhez nekem már nem volt közöm, én ezt megelőzően távoztam a cégtől.

ELNÖK: Megállapítom a következő sorrendet: Volner képviselő úr következik, majd Aradszki képviselő úr, Veres János alelnök úr. Én pedig elnöki jogkörömnél fogva azt a kis segédkérdést tenném föl, hogy logikailag egyben legyen ez a dolog, mert én abszolút nem értek ehhez az egész Wallis-dologhoz, csak amit újságban olvastam, hogy ha megmondaná nekem, hogy ebben az időszakban ki volt a Wallis tulajdonosa, tehát a tulajdonos; mert azt, hogy egy hatalmas magyar cégcsoport, azt mindenki tudja, legenda jobbra-balra – de ki volt a tulajdonosa? Illetve, ha jól tudom, valami Zelles Sándorral milyen kapcsolata volt önnek?

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: A segédkérdésére válaszolva, amit a sajtóban olvas a Wallisról, annak a negyedét higgye csak el, mert amióta én politikával foglalkozom, azóta őket, azt gondolom, nagyon sok ügybe úgy keverik bele, hogy nem tehetnek róla. Nyilván ezeknek sokszor van akár igazságmagva is, csak rengeteg a politikai csúsztatás, rágalmozás, lejárató kampány szándéka ezek mögött az állítások mögött. De mivel tényt kérdezett, ezért könnyen tudok válaszolni: a Wallis tulajdonosa, a Wallis Rt. tulajdonosa – hiszen ez egy kiterjedt csoport volt –, végső tulajdonosa Veres Tibor magánszemély, akit egyébként, gondolom, ismernek, sok sajtóhíradásban szerepel. Ő volt a tulajdonosa annak a cégnek, amelyet vezérigazgatóként én vezettem, és ő volt a Wallis igazgatóságának az elnöke is.

ELNÖK: Zelles úr?

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Igen, Zelles úr – azt hittem, őt már meghallgatták...

ELNÖK: Nem. *(Közbeszólások:)* Vagy meghallgattuk? Igen? Jó.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Az egyik jegyzőkönyvben mintha szerepelt volna... Akkor nyilván ön is tudja, hogy Zelles úr milyen szerepet töltött be; gondolom, elmondta a meghallgatáson. Zelles úr a Wallisnál dolgozott, amikor én a Wallishoz kerültem; én 2000. január 3-ával kerültem a Wallishoz, akkor már Zelles úr ott dolgozott, mint a Wallis Rt.-ben az egyik vezérigazgató-helyettes. Nem emlékszem a pontos dátumra, ez körülbelül még másfél évig volt így. Utána ő a Wallis-csoport egyik leányvállalatát, a Hungaroholding-csoportot – pénzügyi szakértőcsoportot – vezetett egy ideig, majd onnan is távozott. Később a Kincstári Vagyonkezelőnek a vezetője volt néhány évig, ebben a Budapest Airport-os időszakban is.

ELNÖK: Köszönjük szépen. Volner úr következik.

VOLNER JÁNOS (Jobbik): Köszönöm szépen, elnök úr. Először is, ha megengedi, miniszterelnök úr, van egy-két érdekes tapasztalatunk. Az egyik az, és ez szorosan összefügg ezzel az üggyel, hogy itt a bizottság ülésén több olyan személy is részt vett már, akik egyébként az üzleti szférában, mondjuk, nemzetközi adótanácsadó céget vezetnek, a Big4 egyikét, és hasonló, egyébként eredményes üzleti karriert csinálnak, és valahogy azt

tapasztaltuk, hogy aki ügyes volt az üzleti szférában, az átülve az állami oldalra, bekerülve elvileg a köz szolgálatába, már kevésbé tud eredményes lenni. És itt folyamatosan olyan magyarázatokat hallottunk, hogy miért kellett leépíteni, miért volt törvényszerű, hogy a Malév ilyen sorsra jutott. És valójában az ön miniszteri, illetve miniszterelnöki hivatali idejében is gyakorlatilag azt láttuk, hogy a Malév folyamatosan hátrébb és hátrébb szorul, folyamatos volt ebben az ügyben a visszalépés.

Önök például, mint vállalati organizációban, talán elmondható, hogy gyakorlott embernek – az előéletéből már ez eredeztethető –, miért nem jutott eszébe az, hogy ha tiltott tőkejuttatásnak minősül a Malév állami támogatása, akkor összevonják a repülőtérrel a Malévet? Tehát korábban erre miért nem került sor? Miért nem merült ez föl? Miért nem merült az föl önökben – és több gazdaságilag képzett ember is volt ebben a szocialista kormányban, illetve kormányokban –, hogy adott esetben meg lehetne oldani szektorális adókedvezményekkel a tőkejuttatás odajuttatását a Malévnek, nemcsak célzott állami tőkejuttatás formájában? Valahogy ezekre a lépésekre soha nem került sor.

Amit én különösen érdekesnek találok, hogy létrejött egy viszontgarancia-ügylet a Vnyesekonombank és a Malév között, és gyakorlatilag ezzel mintegy kiherélték vagy semmissé tették ezt az adásvételi szerződést. Ez egy olyan lépés volt, amely nyilvánvalóan sérti a tőkevédelmi szabályokat; azt gondolom, ebben nem is nagyon lesz köztünk vita. Akkor, amikor Oszkó pénzügyminiszter urat a gazdasági bizottság első ülésén meghallgattuk, megkérdeztük tőle, mit tettek ebben a kérdésben, és ő elmondta, hogy vizsgáloztak. Tehát hónapokon keresztül gyakorlatilag nem jutottak eredményre egy olyan kérdésben, amit ön is, én is, mindenki, aki kicsit is jártas a gazdasági kérdésekben, azonnal átlát, és büntetőeljárás után kiált maga az eset. Ebben az ügyben sem történt valahogy semmi.

Amit érdekesnek találok, és az elejéhez kapcsolódik ennek a dolognak, hogy valahogy mindig úgy történt itt a Malév és a Budapest Airport körül minden, hogy érdekes módon nagyon rosszul működött állami kézben mindkét társaság, folyamatosan leváltak róla különböző módokon a nyereséges részek; ezt már végigvettük itt a bizottsági üléseken. Aztán érdekes módon azok a társaságok, amelyek ebben az ügyletben haszonélvezők lettek, mindig valahogy a szocialista politikusok körül vagy a szocialista holdudvarokon belül sertepertéltek. Tehát ez egy érdekes összefüggés.

Ugyanúgy érdekesnek találom azt is, hogy az állam által megjelenített tulajdonosi jogok lecsapódnak egy olyan hölgnél, Költő Magdolnánál, aki az egyik pillanatban még eladói pozícióban van, és magát az államot képviseli a gazdasági társaságnál, a másik pillanatban pedig már árulja a kapcsolatait, árulja magát a légitársaságot is, anélkül, hogy erre egyébként központi utasítást kapna, és hirtelen átül a vevő oldalára. Tehát a káderpolitika is számomra igen-igen érdekes lenne, hogy hogyan lehet ez, hogy egyik pillanatban még eladó valaki, másik pillanatban vevő. Ez mintha senkinek nem tűnt volna föl ebben az ügyletben. És valahogy mégiscsak azt látjuk, hogy aki a végén hasznot húz ennek a két társaságnak az értékesítéséből, azok között folyamatosan szocialista politikusok nevét látjuk fölbukkanni.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Tessék parancsolni!

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Képviselő úr több dolgot kérdezett, illetve állított, amelyek, azt hiszem, nem így vannak összefüggésben egymással, és nem is mind feltétlenül igaz.

Ha a Malévról beszélünk – mert eddig a Budapest Airport volt a téma, de erre is természetesen készültem –, akkor hadd tegyek világossá valamit, hiszen most engem hallgat meg a bizottság, az én szerepemről ebben a kérdésben. Én a Malévvál sem gazdasági miniszterként, sem fejlesztési kormánybiztosként nem álltam közvetlen viszonyban.

Korábban a magánszektorban sem, azt a rövid öt hónapos időszakot leszámítva, amíg a Budapest Airport elnökeként, a Budapest Airport és a Malév között volt egy szerződéses viszony. De azt hiszem, ez most nem tárgya ennek a kérdésnek.

A Malév problémájával én 2009 tavaszától kezdve szembesültem, amikor az Országgyűlés miniszterelnökké választott egy bő évre. A Malév már, amikor ezzel a problémával foglalkozni kezdtünk, akkor is nyilvánvaló volt, és persze közismert tény volt korábról is, hogy a Malév nehéz gazdasági helyzetben van. Egyébként nem egyedülálló módon: Európában az elmúlt tíz évben légitársaságok, nagy nemzeti légitársaságok sora ment csődbe, vagy éppen indult újra más módon. Tehát ez nem volt egy rendkívüli dolog. De a Malév valóban jelentős veszteségeket termelt, úgy, hogy alapvetően magántulajdonban volt, egy orosz tulajdonos – változó névvel, változó tartalommal, de orosz tulajdonos – volt a meghatározó a menedzsment szempontjából.

A Malévet kormányom rögtön a kezdetektől fogva mint egy fontos nemzeti érdeket kezelte. Én azt gondoltam mindig, hogy a Malév messze túlmutat a saját vállalkezési súlyán, bár az sem volt kicsi. De mi azt gondoltuk, hogy egyrészt a Malévnál több mint 2 ezer munkavállaló közvetlenül és becslések szerint mintegy 4-5 ezer munkavállaló pedig közvetett módon a cég sorsától függ. Ez az egyik ok, ami miatt nemzeti érdekek tekintettük ezt a vállalkozást. Foglalkoztatási szempontból kiemelt jelentősége volt, de ezen is messze túlmutatott a Malév jelentősége. A magyar turizmus szempontjából a Malév léte vagy nem léte óriási különbséget jelent, mint ahogy látjuk is az azóta bekövetkezett csőd kapcsán. Egyrészt a Malév nem léte esetén a minőségi turizmus jelentősen visszaszorult Magyarországon, az üzleti és konferenciaturizmus, ami Budapestnek az egyik legfontosabb hajtóereje turisztikai szempontból, az is jelentősen visszaszorult. Ettől mi tartottunk, ezért is nemzeti érdekek tekintettük a Malév talpon maradását. Budapest mint város szempontjából az elérhetősége, mint európai központ szempontjából a Malév talpon maradása szintén kiemelt nemzeti érdek volt. S végül a Malévvval szemben jelentős állami kintlevőségek is voltak, nemcsak az orosz banknak és más beszállítóknak voltak jelentős követelése a Malévvval szemben, hanem a magyar államnak is voltak ott hitelei, illetve adókövetelése.

Nem tudom, mindenre kiterjedő-e, amit felsoroltam, de mindezek egyenként is elég súlyos érvek ahhoz, hogy a Malév talpon maradását kiemelt nemzeti ügyként kezeljük. De nem voltunk benne tulajdonosok magyar államként. Ezért a tevékenységünk arra irányult, hogy egyrészt a Malév akkori menedzsmentjével együttműködve dolgoztassunk ki olyan reorganizációs megoldási terveket, amelyek a Malév túlélését vagy legalábbis a Malév stratégiai ügyeinek a túlélését valamilyen formában biztosítják; ezt megtettük. Másrészt törekedtünk arra, hogy azt a veszteségfinanszírozást, amit a Malév kapcsán folyamatosan meg kellett tenni, hogy ne dőljön össze, azt minél inkább ne a magyar állam, a magyar adófizetők, hanem az akkori tulajdonos, ez akkor egy orosz állami tulajdonú bank volt, a Vnyesekonombank, ő állja ezt a cechet – ha lehet ilyen kollokvialisan fogalmazni. Erre törekedtünk, és ez zajlott is egy háromnegyed éven keresztül többször; a Vnyesekonombank jelentős euró-tízmilliós nagyságú összeget emelt tőkeként vagy tőkésített hitelt a Malévban, azért, hogy a Malév ne dőljön össze. Az volt a törekvésünk, hogy minél kevesebb pénzbe kerüljön az adófizetőknek, minél inkább a befektető állja ennek a költségét, amíg erre hajlandó volt.

Eközben két megoldáson dolgozott a menedzsment a kormány támogatásával, szakértők bevonásával: hogyan lehet a Malévba egy olyan befektetőt találni, aki képes lenne tőkeemeléssel, szakmai ismeretekkel, piacok hozásával a céget stabilizálni; ez volt az egyik irány. A másik pedig, hogy a Malév múltból fennmaradt kötelezettségeit, illetve fenntarthatatlan működését úgy átalakítani, hogy akár egy új Malév, tehát egy újonnan megalakult cég vegye át azokat a nemzeti érdek szempontjából stratégiai ügyeket, amelyeket a Malév képviselt addig. Mind a két irányt kidolgoztattuk. Erre még visszatérek.

Eközben az orosz bank fenntartotta a működőképességet. Ebben nagyon jelentős diplomáciai erőfeszítésekre volt szükség, hiszen egy orosz állami bank az orosz kormány felügyelete alatt volt a tulajdonosa a Malévnak. Többször kellett Oszkó pénzügyminiszter úrnak, időnként nekem is diplomáciai kezdeményezéseket tennünk, hogy ne döntse be az orosz tulajdonos a magyar légitársaságot. Ez egy ideig ment, és jött is be a pénz, de 2009 végére, 2010 elejére úgy tűnt, hogy az orosz fél nem hajlandó az akkor már százmillió eurót meghaladó betett pénzen felül további pénzeket betenni veszteségfinanszírozásba. Lényegében, akkor már nem először az egy év során, az fenyegetett, hogy az orosz fél elzárja a finanszírozási csapokat, és a Malév összedől egyik napról a másikra. Ezt rendkívül súlyos, káros dolognak tartottuk, mint ahogy az is lett másfél évvel később, amikor ez megtörtént. Ezért az orosz féllel arról tárgyaltunk, hogy amennyiben nem hajlandó tovább finanszírozni a Malévet, akkor hogyan lehet olyan, a magyar nemzeti érdekeknek megfelelő megoldást találni, amelyben az orosz félnek mi nem adunk pénzt, visszaszerezzük a Malév fölötti kontrollt, és azt a stratégiát, amelyen eközben párhuzamosan dolgoztattunk, hogy vagy egy befektetőt találjunk a Malévba, vagy valamilyen módon indítsuk újra a Malévet, azt meg tudjuk csinálni. Amíg nem voltunk tulajdonban, addig erre a magyar államnak nem volt eszköze, módja, hogy ezt a folyamatot befolyásolja. Ott álltunk volna szemben, ha az orosz fél elzárja a csapot, egy csóddal, amihez államként semmi közünk, csak leírhatjuk az ennek kapcsán jelentkező nemzeti érdekből való veszteségeket. Ehhez képest tárgyaltunk a magyar–orosz gazdasági vegyes bizottságban, Zubkov miniszterelnök-helyettes úr személyesen járt itt a Parlamentben egy delegációval, ott is tárgyaltunk, és Oszkó pénzügyminiszter úr volt, aki miniszterként ki volt jelölve, hogy ezt az egész folyamatot végigvigye, és ő ezt vitte is tisztességgel.

Nagyon nehéz tárgyalás volt. Az orosz fél alapvetően arra törekedett, hogy minden módon a már betett pénzt, tulajdonosként és hitelezőként betett pénzt vissza tudja szerezni, és ebben megítélésünk szerint elfogadhatatlan feltételeket támasztott. Több olyan kérdés volt, amelyben a magyar kormánynak nagyon határozottan kellett fellépni. Ilyen volt az a kérése a Vnyesekonombanknak, hogy ő átadja a tulajdont, de az állam adjon garanciát az ő hiteleinek a megtérülésére. Ezt visszautasítottuk, nem adtunk ilyen garanciát. A másik ilyen, hogy a Vnyesekonombank, még jóval korábban egy 32 millió eurós összegű garanciát vállalt a korábbi privatizációs vevő követeléseierért; azt szerette volna elérni, hogy a magyar állam ne hívja le ezt a garanciát. Mi ragaszkodtunk hozzá, hogy ezt a garanciát nem áll módunkban tovább halogatni, ezt le kell hívni. Le is hívtuk. Ennek kapcsán derült ki, hogy egyébként a mi megítélésünk szerint jogtalanul, szabálytalanul – amire ön is utalt – korábban, a Malév korábbi vezetése a Malév nevében egy viszontgaranciát vállalt az oroszok felé hasonló összegben. Mi ezt jogtalanak gondoltuk, ezért – szemben azzal, amit ön állított, hogy csak elemezgettünk és nem csináltunk semmit – Oszkó pénzügyminiszter úr kezdeményezett egy bírósági eljárást ebben az ügyben, amely nem tudom, hol tart, azóta nem követtem az eseményeket, de még az általam vezetett kormányzat idején ebben az ügyben bíróság előtt megtámadta ezt a viszontgaranciát Oszkó Péter pénzügyminiszter a kormányzat részéről. Ebben tehát nem osztom az ön véleményét vagy állítását, hogy ne csináltunk volna semmit. A nemzeti érdekeknek megfelelően eljártunk a viszontgarancia ügyében, miközben az oroszoktól mi lehívtuk a 32 millió, részükről fennálló garanciát. Ebben is követtük a nemzeti érdeket. A Vnyesekonombankkal való tárgyalásokon a korábban Euribor plusz 12 százalékon adott kamatot lealkudtuk 5 százalékra. Csak jelzem, hogy ez alacsonyabb, mint amennyin ma a magyar kormány finanszírozza magát.

Végül a Vnyesekonombank jelentős jogosítványokat szeretett volna kikötni magának a tulajdonrész átadását követően, amikor az ő tulajdonrésze, ha jól emlékszem, 5 százalékra csökkent. Mi ezeket a jogosítványokat lejjebb alkudtuk. Egy dolgot kell látni: nem tulajdonosi jogon kérte ezeket a garanciákat, hanem hitelezőként. Egyébként egy viszonylag szokásos

hitelezői garancia egy ilyen bajban lévő cégnél, hogy bizonyos, a hitelezők érdekeit alapvetően érintő kérdésben egy bank ilyen jogosítványokat kérjen. Ezeket igyekeztünk a minimumra alkudni. S ugyanakkor beletettünk egy olyan kitévelt, hiszen akkor már látszott, hogy majd előbb-utóbb Brüsszelhez kell menni európai versenyjogi vagy állami támogatási kérdésekben, beleírtuk a szerződésbe, hogy amennyiben az Európai Unió által jóváhagyott reorganizációs terv jön létre a Malévra, akkor annak keretében nem vétőzhat az orosz bank. Ez nagyon fontos, mert mi arra számítottunk, hogy majd – nyilván már a következő kormány; nem arra készültünk, hogy tovább kormányoznánk, nyilván – a következő kormány sikeresen végigvisz egy ilyen egyeztetést Brüsszellel, és az egyeztetést követően létrejön egy reorganizációs terv, úgy, ahogy például a cseh légitársaságról néhány hete megállapodtak, és ha létrejött volna egy ilyen terv, akkor annak keretében a Vnyesekonombank nem vétőzhatott volna meg semmilyen reorganizációs lépést, ezt belerakattuk a szerződésbe.

Volt még más is. Az orosz fél azt szerette volna, hogy orosz jog szerint szerződünk, mi ebbe nem mentünk bele. Végül is a magyar jog és magyar választottbíróság lett az irányadó. És sok más kérdés volt. Tehát azt gondolom, ebben a nemzeti érdekek megfelelően alkudtunk. A kormány visszaszerezte a Malév fölötti tulajdonosi jogokat 95 százalékban. Ötéves moratóriumot szerzett a hiteltörlesztésre, és lealkudta a hitel kamatát. Lehívta a garanciát a Vnyesekonombanktól 32 millió euró értékben. Perrel élt a viszontgarancia kérdésében, amelyről korábban nem volt ismeretünk, csak a tárgyalások végső szakaszában került elő. És nem adtunk állami garanciát semmi másra. Ez, azt gondolom, prudens és a nemzeti érdeket szolgáló eljárás volt. Lényegében megteremtette a lehetőséget arra, hogy a magyar kormány, az aktuális magyar kormány a Malév ügyében a nemzeti érdekeknek megfelelően valamilyen módon megmentse ezt a céget. Ez nem így történt. Eltelt a kormányváltást követően másfél év. A kormány a sajtóban követhető módon – én legalábbis onnan tudtam követni – próbálkozott értékesítéssel, ami egyébként az általunk is javasolt egyik kilábalási módszer volt. Ez láthatóan sikertelen volt a kínai, cseh vevőkkel. Egyébként mi is próbálkoztunk ilyeneket találni még a mi kormányzati időnkben. Próbált az új kormány is egyezkedni. Ez sikertelen volt. Eközben azonban elmaradt annak az előkészítése, hogy mi van, ha ez az út sikertelen.

Amikor a kormányzást a Bajnai-kormány lezárta, akkor Oszkó pénzügyminiszter úr átadott egy reorganizációs szakértői anyagot, amely egy alternatív utat is fölvezet a Malév funkcióinak a megmentésére, kicsit az elhíresült Swiss Air–Sabena modell mintájára, azaz hogyan lehet egy meglévő társaságot bezárni, és helyette egy újat indítani, amely tiszta lappal indulhat. Az erre vonatkozó anyag ott volt. Amikor önök csontvázakat kerestek a szekrényben, lehet, hogy inkább ezt kellett volna kivenni a szekrényből. Meg lehetett volna menteni a Malévet, volt rá másfél év. Ha van megjegyzésem a bizottság munkájával kapcsolatban, olvasva az eddigi jegyzőkönyveket, akkor azt kell mondanom, van olyan érzésem, minthogyha azt a nemzeti érdekekben elkövetett hibát, hogy a Malév csődbe ment, ami a mostani kormány hibája, azt megpróbálnák az előző időszakra ráterhelni. Biztosan sok hibát követtek el előző kormányzatok, azt nem vitatom, de hogy ebben az ügyben, azt gondolom, mindig az aktuális helyzetnek megfelelő nemzeti érdeket képviseltük abban az egy évben, amikor nekem a Malévhoz közöm volt, ebben egészen biztos vagyok.

ELNÖK: Egy pillanat! Tekintettel arra, hogy Aradszki képviselő úrnak más dolga van, ő tenné fel a kérdését.

Egyetlenegy dolgot közben, miniszterelnök úr, ha megengedne, itt ebben a hosszú válaszban. Jól tudom én azt, hogy ez a bírósági út, amire most ön utalt, tulajdonképpen egy büntetőfeljelentés, amelyet Oszkó pénzügyminiszter úr megtett? És azt jól tudom-e, hogy ez a büntetőfeljelentés az ő pénzügyministerségének véletlenül az utolsó napján történt meg? Ezt jól tudom, vagy butaságot beszélek?

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Akkor válaszolnék erre: igen, büntetőfeljelentést tett Oszkó úr, hiszen úgy ítélte meg, hogy ez a szerződés jogszerűtlen, és nem világos, hogy milyen érdek miatt köttetett meg. Ennek pontos dátumára nem emlékszem. Maga az egész folyamat természetesen a mi kormányzásunk vége felé zajlott. De igen, Oszkó úr megtette ezt a feljelentést.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Aradszki képviselő úr!

DR. ARADSZKI ANDRÁS (KDNP): Köszönöm, elnök úr. Miniszterelnök úr, két csoportra osztanám a kérdéseket. Az egyik a Budapest Airportra vonatkozna, és a végén a Malévvel kapcsolatban.

Elmondta ön, hogy a Wallis-csoport, a Wallis Zrt. gondolkozott azon, hogy a Budapest Airport Zrt. privatizációjában részt vegyen, nem mint fő tulajdonos, hanem valamilyen módon egy szakértői csapathoz társulva, egy konzorciumi formában, de részesedjen az üzemeltetésből származó üzemeltetési eredményből.

Ugye, egy üzleti ajánlatot kell ehhez tenni, hogy hiteles legyen az a másik partner részére, hogy önök tudnak valami hozzáadott értéket adni az ő tevékenységükhöz. Mi volt ez a konkrét ajánlat, amivel önök jelentkeztek a leendő tulajdonosnál, annak érdekében, hogy részesedést kapjanak ebből az üzemeltetési eredményből? Nem elégszem meg azzal a válasszal, hogy a menedzselésben segítettek volna őket. Konkrétan milyen területekre, milyen hozzáadott értéket kínáltak, mi tette volna vonzóvá az angol tulajdonos számára azt, hogy önöket megfogadja? Volt-e ennek a hozzáadott értéknek egy olyan eleme is, ami esetleg az önök, a Wallis Zrt. politikai beállítottságát mutatta volna be?

A második kérdés. Azt elmondta, hogy végül nem vettek részt a privatizációban, viszont részt vettek-e a vevő megbízása alapján a Budapest Airport Zrt. átvilágításában? Ha igen, akkor milyen benyomásuk és véleményük volt a Budapest Airport Zrt.-ről, annak üzleti helyzetéről, jövőképéről és stratégiájáról? Ennek tükrében – ha volt ilyen véleményük – önnek mint felelős gazdálkodó személynek, mi a véleménye, érdemes volt-e eladni ezt a zrt.-t vagy nem? Mondom, összehasonlítva a Budapest Airport Zrt. menedzsmentje által kidolgozott jövőképpel, stratégiával, árbevételekkel, fejlesztési célokkal.

S akkor rátérnék a Malévre. Nagyon örültem, hogy Volner képviselő úr feltette ezt a kérdést, mert így kicsit kilőtte az én kérdésemet is. Ugyanis én abból indultam ki a magam gondolataiban, ön el is mondta, hogy kiváló reorganizációs tapasztalatokkal rendelkezik, bár a sajtóban elterjedt, hogy egy bizonyos Hajdú-Bét Zrt. kapcsán ez nem mindig sikerült, de gondolom, a többségében azért sikerültek a Wallis-csoportnál lefolytatott reorganizációs ügyletei. Ezzel kapcsolatban azt szeretném kérdezni, hogy amit elmondott, hogy megvannak ezek a tervek, megvoltak ezek a tervek, mely szerint hogyan lehetne a Malévet átalakítani és esetleg továbbműködtetni, ezeknek a terveknek az elfogadásával – ugye, a tulajdonos kezdeményez ilyet, és már tulajdonos volt akkor a magyar állam – S.O.S. döntéssel a Malév Zrt. igazgatósága elé, illetve közgyűlése elé kellett volna ezt terjeszteni. Megtörtént-e ez? Elfogadta-e a Malév vezetése, illetve közgyűlése azokat a reorganizációs terveket, akár opcionális jelleggel, ahogy ön is elmondta? Vagy ezek tulajdonképpen csak az íróasztalnak íródott, illetőleg olyan állapotban levő tervek voltak, amelyeknek az alkalmazásáról maga az érintett Malév Zrt. nem tudott dönteni? Ha ez így volt, akkor mi volt ennek az oka? És miért nem hozták meg a reorganizációs tervek elfogadásáról szóló Malév-döntést? Mert anélkül egyébként bajos lett volna ezt rapid módon, gyorsan és hatékonyan végrehajtani. Márpedig mindannyian láttuk, hogy az idő sürgetett, versenyt futott mindkét kormány az idővel, de legfőképpen önök, mert önök voltak akkor birtokban.

Köszönöm szépen.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Én is köszönöm. Az első kérdése az volt, hogy a Wallis milyen hozzáadott értéket jelentett volna a British Airport Administration konzorciumához konkrétan. Itt a kérdéséből az sejlik, minthogyha a Wallis valamifajta ellenszolgáltatásért kapott volna tulajdonrészt ezen konzorcium tagjaként, ha a tagja lett volna végül a konzorciumnak. Nem lett tagja, de a tárgyalásokon sem merült föl egy pillanatig sem, hogy a Wallis valamilyen szolgáltatásért, apportért kapott volna tulajdonrészt. Az merült föl, hogy a Wallis vásárolhat ugyanazon az áron, mint amennyiért a befektető British Airport Administration, abból a befektetői csomagból, részvénytulajdonosi csomagból, koncessziórészből, amelyet ő megvesz. Ahogy mondtam korábban, mivel ez végül olyan magas ár lett, amit a Wallis nem tartott részben a saját maga számára finanszírozhatónak, illetve nem látta benne azt a megtérülést, ami neki pénzügyi befektetőként megérhette volna, ezért a Wallis nem is vett részt ebben. De még egyszer mondom, pénzt kellett volna adni a csomagért, akárhány százalékot vesz, arányosan annyit, amennyi a britek által fizetendő ár.

A Wallis részéről meglévő szakértelem, amely egyébként vonzóvá tehetette a Wallis közreműködését, az az, hogy a British Airport Administration által tervezett fejlesztések kapcsán, amiről más összefüggésben már volt szó, a Wallisnak az egyik, ha nem a legnagyobb ingatlanszakértő, információfejlesztő cég áll a cégcsoport tulajdonában, és ezt az ingatlanberuházási szakértelmet az angolok szívesen használták volna arra, hogy ezek a beruházások gyorsabban menjenek. Úgy tudom, erre végül semmilyen módon nem került sor, hiszen a Wallis nem lett tagja ennek a konzorciumnak.

Nyilvánvalóan az ingatlanfejlesztés az, amit ha egy külföldi befektető idején Magyarországra, a legnehezebben lát át, ha nincs már itt gyakorlata, hiszen az mindig egy sajátos helyi szabályok szerint folyó folyamat. De mondom, mindez csak teoretikus, hiszen végül a Wallis nem fizette ki azt az ellenértéket, és így nem is lett tulajdonos. Itt egy szándékot elemeztünk hosszasan.

Ami az átvilágítást és a Budapest Airport stratégiáját illeti, az átvilágításban a Wallis közvetlenül, saját jogán aktívan nem vett részt. Voltak olyan kérdések, amelyeket az általa segített partner időnként fölített neki egy-egy részterületre vonatkozóan, ahol a helyismeretre szükség volt; ezek döntően ingatlanberuházási kérdések, jogi kérdések lehettek. De érdemben a Wallis nem látta át az egészet, hiszen ezt a folyamatot sok szakértő közreműködésével – ezt az összeg is indokolta, hiszen aki egy 460 milliárd forintos privatizációt csinál, az elég komoly szakértőket foglalkoztat – a British Airport Administration csinálta.

Ezzel együtt a kérdésében az bújt meg – és ki is mondta –, hogy érdemes volt-e eladni a repteret. Én úgy emlékszem, hogy azok az üzleti tervek – pontos számokra már nem emlékszem, csak magára a megfontolásokra –, amelyeket önerőből a Budapest Airport képes lett volna végrehajtani, összességében az államnak 10 milliárdot talán el nem érő, 5 és 10 milliárd közötti osztalékot jelentettek volna egy évben. Ha belegondol, hogy 464 milliárd forint bevétele volt ebből az államnak, és arra mondjon egy nagyon konzervatív kamatot, nem annyit, amit ma fizet a magyar állam, annál kevesebbet, ha csak 5 százalék kamata lett volna a 464 milliárdnak per év, az is 23 milliárd – jól számolok? Tehát akkor is bőven több mint kétszeresét a kamatból megkereshette volna az állam pénzügyi ágon annak, amit képes lett volna kitermelni a Budapest Airport pénzügyi szempontból. Tehát ez a vételár rendkívül kedvezőnek tűnik bármilyen befektető szempontjából. Ezt igazolja az a tény is, amit aztán minden újság, a Financial Timestól a magyar lapokig leírt, hogy egy utasra számítottan minden idők legrágább privatizációja történt meg Budapesten. Ráadásul az államnak nemcsak ezt kellett mérlegelnie, hanem azt, hogy azok a vállalt beruházási kötelezettségek, amelyek hosszú távon megvalósulnak – ha jól emlékszem, mostanában, talán 2011-ben kellett volna az első szakasznak véget érnie –, azok még mennyi munkahelyet meg adóbevételt generálhatnának. Ez is egy megfontolás volt.

Úgyhogy én azt gondolom, hogy ha ezeket összeszedezi, akkor a magyar állam minden szempontból jól járt ezzel a tranzakcióval, úgy – ezt fontos leszögezni –, hogy a reptér tulajdonjogát az állam nem adta el, az állam azt koncesszióba adta. Nem az én dolgom megvédeni az államot, hiszen én a másik oldalról követtem ezt a tranzakciót, a vevő oldaláról, bár végül is a Wallis nem vett részt vevőként, de azt gondolom, ez a legsikeresebb privatizációk egyike volt. No pláne, ha az ember megnézi, hogy azóta mi történt, amit akkor nem lehetett tudni, és nyilván az akkori vevő, az angol vevő most nagyon vakarná a fejét, ha még mindig ott lenne, és gondolom, a német vevő vakarja is a fejét. Hiszen az a gazdasági válság, amely bekövetkezett, és ami miatt kiesett az utasok egy része, majd pedig a Malév csődje, amely, ha jól tudom, a reptér árbevételének körülbelül a felét jelentette, és az utasoknak is olyan 35-40 százalékat, ami kiesett ezáltal, 1,5 millió átszálló utas esett ki a reptér forgalmából a Malév csődjével azóta. Úgyhogy azt kell mondani, hogy ha a magyar állam nem adja el, hanem üzemelteti ezt a céget, akkor ma egy sokkal-sokkal kevesebbet érő vagyontárgy van az üzemeltetésében; tulajdonában most is ott van, hiszen nem adta el a tulajdont, hanem üzemeltetésében, és valószínűleg nem realizálna nyereséget, hanem veszteséget realizálna. Ezzel szemben egy 460 milliárdos bevételt ért el az állam. Tehát azt gondolom, bár még egyszer mondom, nem az én dolgom a magyar államot védeni, nem voltam a magyar állam képviselője semmilyen módon ebben a folyamatban, de nem volt az egy rossz döntés, sem akkor, és még kevésbé az azóta ismert tények fényében.

A Malévról vonatkozóan volt egy megjegyzése a reorganizációs tapasztalatokat illetően. Én azt gondolom, számos olyan jelentős magyar cég van, van olyan, amelyet az önkormányzat is jól ismer, amelyeknek a talpon maradásában, megmentésében az általam vezetett Wallis-cégcsoport döntő szerepet játszott. A Rába, a Graboplast, az Index mint internetes portál, vagy mások; sok olyan cég volt, amelyet a Wallis reorganizációval vagy tulajdonosi részvétellel mentett meg az összeomlástól, és ma ezek mind kiválóan, nyereségesen működnek. A Rába olyannyira, hogy önkormányzati pénzt, adófizetői pénzt nem kímélve visszavásárolták magántulajdonból állami tulajdonba. Bár pontosan máig nem értem, hogy miért, de ez valóban nem tartozik a bizottság feladatkörébe, hogy erről beszéljünk. Tehát azt gondolom, volt ilyen reorganizációs szakértelme a Wallisnak.

Ami a reorganizációs terveket a Malévról vonatkozóan illeti, itt a Malév menedzsmentje a kormány tájékoztatása mellett a Roland Berger nemzetközi tanácsadó cég segítségével dolgozott ki egy részletes koncepciót, amely körülbelül a Vnyesekonombankkal folytatott tárgyalásokkal párhuzamosan vagy azt követően készült el, amelyben többféle megoldás szerepelt. Itt külön kell választanunk szinteket. A Malév igazgatósága a Malév ügyeivel tud foglalkozni definíciószerűen, míg a tulajdonosnak, amely 2010 tavaszától lett a magyar állam, neki kell foglalkoznia azzal, hogy a Maléven belül vagy kívül keresi a megoldást erre a helyzetre. A kívül alatt azt értem, hogy esetleg egy új céget alapít. Tehát a Malév igazgatósága nem foglalkozhatott ennek a reorganizációs stratégiának minden lehetséges kimenetelével, csak azzal, ami a Malévról vonatkozott. Ebben a vonatkozásban emlékeim szerint – bár nem én foglalkoztam ezzel napi szinten – a Malév igazgatósága rendszeresen ülésezett, és napi szinten hozott döntéseket. Akkor került ebben az állam pozícióba, amikor az állam visszaszerezte a Malévban a 95 százalékos tulajdont. Addig az igazgatóságban nem volt befolyása; ez 2010 tavasza volt. Ekkor a Malév rövid távú válságkezelése történt, amikor a Malévnek az állam különböző eszközökkel olyan forrásokat biztosított, hogy ne dőljön össze azonnal. Körülbelül erre tellett az erőnkiből, hiszen 2010 áprilisában, ahogy ön jól emlékszik, választások voltak, majd ezt követően átadás-átvétel történt, és onnantól az új kormánynak adatott meg a lehetőség, hogy a lehetséges utak közül valamelyiket végigvigye. Végül is egyiket sem vitte végig, és ezért a Malév, nagy nemzeti érdekesztés árán, összedőlt.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Még kiegészítő kérdése van Aradszki képviselő úrnak.

DR. ARADSZKI ANDRÁS (KDNP): Nem is kérdés, csak a jegyzőkönyv kedvéért: az a számítás, hogy mi lett volna, ha ezt a 430 milliárd forintot befektette volna az állam, ennek milyen kamata, milyen hozama lett volna, csak jelzem, miniszterelnök úr, amikor ez a döntés megszületett, hogy eladják, akkor ön nem volt miniszterelnök, még miniszter sem, tehát nem tudhatta, hogy az akkori szabályok szerint, ahogy ezt nagy tudású képviselőtársam, Veres János megvilágította a legutóbbi ülésen, ezt a 430 milliárd forintot az államadósság csökkentésére kellett fordítani. Az már csak egy más kérdés, hogy a 430 milliárd forint államadósság-csökkenés ellenére azért 2010-ben 82 százalékos GDP-arányos államadóssággal rendelkezett a magyar állam. Ezt csak a jegyzőkönyv kedvéért mondom.

Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Mielőtt átadnám Veres alelnök úrnak a szót, csak meg kell kérdeznem két apró kérdést, miniszterelnök úr. Egyrészt, hogy ez a tiltott állami támogatás mikor volt. A másik pedig, hogy itt azt mondta a múltkori meghallgatásán Tátrai Miklós, hogy a Malév visszaállamosítása elhibázott ügylet volt, és ez tulajdonképpen politikai alku eredménye volt. Ezzel az állítással ön egyetért-e vagy sem? Illetve tehát mikor volt ez a tiltott állami támogatás?

Utána pedig Veres alelnök úré a szó.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Köszönöm. Egyetlen mondatladdal reagáljak vissza. *(Dr. Aradszki Andrásnak:)* Azt hiszem, ön nem cáfolta, amit mondtam. Nagyon világos az összefüggés: ha a magyar államnak van adóssága, az után kamatot fizet. Ha – nem 430, hanem – 464 milliárddal csökkenti ezt az adósságát, akkor annnyival kevesebb adósság után kell kamatot fizetni, ami megtakarítás a költségvetésnek. Tehát az összefüggés ugyanolyan egyenes módon fennáll, ahogy így én ezt korábban elmondtam. Bár valóban nem volt ehhez a tranzakcióhoz közöm, igazából Veres úrnak van ebben lehetősége válaszolni, csak megpróbáltam megspórolni ezt.

A Malév visszaállamosítása hiba volt, mondta Tátrai úr. Ezt a jegyzőkönyvet nem olvastam, így nem tudom, milyen érvekkel mondta ezt Tátrai úr, bár ő nem volt a magyar állam képviselője akkor, amikor ez a visszaállamosítás megtörtént. Tátrai úr 2009 nyarán távozott a Nemzeti Vagyonkezelő vezérigazgatói székéből, ez a tranzakció pedig ősszel, december-január-február folyamán zajlott az orosz partnerrel. Így hát Tátrai úr, bár nem ismerem, mire alapozta a véleményét, de ő végül is nem volt bennfentese ennek a tranzakciónak; gondolom, sajtóhírekre alapozva...

ELNÖK: Tehát ön akkor nem ért egyet ezzel a kijelentéssel, ugye, ha jól értem?

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Nem értek egyet. Nagyon hosszan elmondtam már, hogy miért. Azt gondolom, hogy nemzeti stratégiai érdek volt az, hogy a Malév ne dőljön össze. Ha nem államosítjuk vissza, pontosabban nem szerezzük vissza az állami tulajdont 95 százalékban, akkor a Malév napokon belül, 2010 január-februárjában összedőlt volna. És ha összedől, annak olyan következményei lettek volna, mint amiket most tapasztalunk azok után, hogy másfél évvel később ez a folyamat bekövetkezett: egy kaotikus, az utasokat a reptéren hagyó, az államot vesztésébe hagyó, a munkahelyeket elvesztő folyamat lett volna. Ezt próbáltuk elkerülni, és erre próbáltunk megoldást találni. Így, ebben az összefüggésben, ha az összmagyar érdeket nézzük, és nem szűken a vagyonkezelő érdekét, akkor azt gondolom, hogy egyértelmű, hogy a visszaállamosítás – ha így hívjuk ezt a folyamatot – szükségszerű és a nemzeti érdeket szolgáló volt. Ezt egyébként, ha jól tudom,

azóta sem kérdőjelezte meg az újabb kormány sem. Úgyhogy ebben, azt hiszem, nincs vita közöttünk.

Kérdezett egy másikat: a tiltott állami támogatást.

ELNÖK: Mikor született erről döntés?

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Hát, arról nem mi döntünk, hogy tiltott állami támogatás van, hanem az Európai Bizottság. Én úgy tudom, ez év elején vagy múlt év végén született ez a döntés. Nem pontosan értem, mire kérdez...

ELNÖK: De mikor születtek ezek a döntések?

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Melyik döntésekre gondol?

ELNÖK: Az állami támogatással kapcsolatos döntésekre, azok mikor születtek, ezt kérdeztem.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Tehát azt, hogy ez tiltott vagy nem tiltott, tehát hogy az európai szabályokba ütközik, azt az Európai Bizottság állapítja meg, egy hosszú utólagos vizsgálat alapján, amelyben ő vizsgál egy folyamatot, és általában reorganizációs tervet kér vagy pedig valamilyen értékesítést. Én úgy emlékszem, hogy az Európai Bizottság részéről ez a döntés ez év elején született meg. Lényegében ez volt a majdnem közvetlen kiváltó oka vagy lezáró aktusa a Malév csődjének. Lett volna másfél év, hogy az Európai Bizottsággal meg lehessen egyezni, vagy a Malévba tulajdonost lehessen találni, vagy a Malévet az akkori formájában lezárni és újraindítani. Erre van lehetőség, látjuk, már említettem a cseh légitársaság példáját, ahol most jelentették be, néhány hete az újságban olvastam, hogy meg tudtak egyezni az Európai Bizottsággal.

Hogy milyen döntések alapján mondta az Európai Bizottság, hogy ez tiltott állami támogatás: ha jól tudom, ez döntések sorozata volt, különböző kormányok alatt, amelynek révén a Malévhoz az állam különböző módon forrásokat juttatott, azért, hogy ne dőljön össze. Ezt tette az előző és a mostani kormány is, egyébként helyesen, hiszen életben kellett tartani a céget addig, amíg megoldás nem születik. Nem az a baj, hogy életben tartották a Malévet, hanem az, hogy végül nem sikerült megoldást találni a megmentésére, a talpon tartására.

ELNÖK: A kérdésem arra irányult egyébként – azt hiszem, ez logikus –, hogy *ezek* a döntések mikor születtek. Azt tudjuk, hogy a végkifejlet mi volt – tehát arra nem emlékszik pontosan, hogy mikor születtek ezek a döntések.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Hát nagyon sok döntésről van szó, amelyek folyamán lényegében, attól kezdve, hogy az állam visszakerült tulajdonba 2010 tavaszán, az állam mint tulajdonos hozott döntéseket különböző módokon való forrásjuttatásról, már az új kormány időszaka alatt is; ezeket vizsgálta az Európai Bizottság, részben a Bajnai-kormány, részben a második Orbán-kormány döntéseit. Ha jól értem a kérdését, akkor erre ezt a választ tudom adni.

ELNÖK: Alelnök úré a szó.

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Köszönöm a szót. Tisztelt Miniszterelnök Úr! Bár lehet, hogy időnként tegeződésbe megy át a megfogalmazásom, hiszen a köztünk való viszonyban ez a természetes.

Néhány kérdést azért szeretnék az elején rögzíteni, mert a képviselői hozzászólásokban olyan tényállítások hangzottak el, amelyek nincsenek összhangban azzal, ami a bizottság ülésén korábban már elhangzott, ezért szeretném, ha ezek a helyükre kerülnének.

Elhangzott itt egy hozzászólásban az, hogy a fejlesztések nem valósultak meg. Elhangzott korábbi bizottsági meghallgatáson, hogy a fejlesztések megvalósulását a jelenlegi kormány által kinevezett MNV értékelte és zárta le az akkori vállalatok 260 millió euróra vonatkozó teljesítését, nem pedig más. Ezzel kapcsolatban a kérdésem az, hogy az átadás-átvételt követően kérdezte-e bárki az új kormány részéről, akár Budapest Airport-, akár Malév-ügyben, mint volt miniszterelnököt a további lépések megalapozása érdekében. Tehát fordult-e bárki a korábbi miniszterelnökhöz kérdéssel, hogy mi van előkészítve, milyen irányt gondolt a korábbi kormány, akár Budapest Airport-ügyben, akár Malév-ügyben a folytatáshoz? Volt-e ilyenfajta megkeresés? Volt-e ilyen kezdeményezés bárki részéről a jelenlegi kormány vagy a jelenlegi kormány által kinevezett vezetők részéről? Ez az első kérdésem.

További megjegyzésem úgy szól, hogy teljes összhangban hangzott el itt most azzal a kérdéssel kapcsolatban, amelyet korábbi bizottsági ülésen a kormánypárti képviselők felszólítottak, nevezetesen, hogy az ÁPV mely vezetőjének javaslatára került Bajnai Gordon kinevezésére a Budapest Airport igazgatósági elnökeként, itt ugyanaz a válasz hangzott el, mint akkor az ÁPV vezetőjétől, konkrétan Vági Mártontól. Azért tartom ezt fontosnak megjegyezni, mert jegyzőkönyvbe kell hogy kerüljön, hogy később a bizottság majdani jelentésénél ezzel kapcsolatban ne legyen félreérthető megfogalmazás vagy csúsztatás. Itt nincs kérdésem természetesen a dologgal kapcsolatban.

A másik két megjegyzésem pedig a következőre vonatkozik. Elhangzott az, hogy Malév-reorganizációs tervek készültek annak idején, és ezeknek a terveknek a megvalósítására lehetősége volt a kormányoknak – így hangzott el a válaszban. Az én kérdésem úgy szól, hogy ezzel kapcsolatban a kormányváltást követően volt-e bármifajta folyamatosság tapasztalható, nevezetesen az új kormány részéről ezek iránti érdeklődés, ezzel való foglalkozás bármilyen szinten megnyilvánult-e. Én azért teszem föl ezt a kérdést, mert még én voltam a pénzügyminiszter, amikor ezzel kapcsolatban az első tervek elkészítése elindultak. A kormányváltást, mármint a 2010-es kormányváltást követően ezzel kapcsolatban senki felém kérdést nem tett föl, mindenfajta állítás ellenére, ami itt elhangzott ezzel kapcsolatban, valótlanságot állítgatva. Azért vagyok kíváncsi arra, hogy vajon az átadó kormány felé, kormányfő felé hangzottak-e el ezzel kapcsolatban kérdések avagy sem, hiszen valóban igaz az, hogy mindenki tudta 2010 tavaszán, hogy az akkori Malév-visszaállamosítási döntést követően, az Európai Bizottsággal folyamatos egyeztetés és reorganizációs program elfogadása és végrehajtása a feltétele annak, hogy tiltott támogatási határozat ne szülessen Brüsszelben. Tehát ez egy tényhelyzet, ami itt elhangzott az iménti válaszban. Ezért ezzel kapcsolatosan az a kérdésem, hogy volt-e bármifajta, folyamatosságot biztosító konzultáció, érdeklődés s a többi.

Az Aradszki képviselő úr által viszonyválaszként mondott kérdésre szeretnék annyi megjegyzést tenni, hogy ha képviselő úr válasza igaz, akkor az is igaz, hogy nem a Bajnai úr által mondott 5 százalékon kell számolni a hozamát a 464 milliárdnak, hanem 9,5 százalékon kell számolni a hozamát. Tehát nem 20 milliárdról, hanem 40 milliárdról van szó évente ebben az esetben, mint olyan hozam, amely a privatizációs bevétel adósságtörlesztésre fordítása eredményeképpen a magyar államot nem terhelő kiadás a továbbiakban.

Az utolsó kérdésem pedig úgy szól, hogy van-e ismerete arról mint volt miniszterelnöknek, hogy a Budapest Airporttal kapcsolatos első fejlesztési vállalatcsomag lezárására mikor került sor. Ugye, a Budapest Airport privatizációs szerződésének egy bizonyos melléklete a múltkori bizottsági ülésünkön hosszasan tárgyalásra került; egy másfél

oldalal melléklet tartalmaz 260 millió euró összegben különböző, úgy mondom, hogy étlapszerűen vállalható fejlesztéseket. A másfél oldal tételeinek a végösszege jóval több, mint 260 millió euró. Ebből bizonyos fejlesztések előkészítése elindult akkor, amikor Bajnai Gordon volt az Airport igazgatóságának elnöke. Elindultak a fejlesztések, különböző egyeztetések zajlottak különböző években a megvalósult fejlesztésekről. Van-e arról ismerete, hogy a Bajnai-kormány időszakában ez lezárult, értékelésre került-e? Vagy pedig az Orbán-kormány időszakában zárult-e le ez a folyamat, és akkor került értékelésre és egyben lezárásra is ez a bizonyos privatizációs szerződésben történt vállalás teljesítésének értékelése az állam részéről? Az eljáró hivatalos szervezet, nyilvánvalóan az MNV Zrt. az aktuális szervezet ebben az esetben.

Ezek a kérdéseim. És azért tettem néhány megjegyzést, mert úgy gondolom, hogy a korábban elhangzottak kapcsán érdemes most felfrissíteni két vagy három bizottsági üléssel ezelőtt elhangzottakat is. Köszönöm.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Köszönöm szépen. Az első kérdés, hogy történt-e valamilyen megkeresés a Budapest Airporttal vagy a Malévval kapcsolatban addig, amíg a Bajnai-kormány – ha jól értem – volt hivatalban. *(Dr. Veres János bólint.)* Hát, rengeteg partnerrel beszéltünk. Ha úgy érti, hogy politikai értelemben érdeklődött-e valamilyen párt vagy szereplő a parlamentben, akkor én nem emlékszem ilyen felvetésre. Ez a két kérdés alapvetően a kormány kompetenciájában zajlott, különösebb érdeklődést nem váltott ki. Sajtóhírek voltak arról, hogy a Malév bajban van, ezek újra és újra fölröppentek – a Malév tényleg bajban volt, folyamatosan. És ezeket akkor a kormány mindig újabb és újabb tárgyalásokkal az orosz partnerrel megpróbálta rendezni.

DR. VERES JÁNOS (MSZP): A kérdés arra vonatkozott, hogy amikor véget ért a kormányzati periódus, azt követően volt-e ilyen az új kormány részéről.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Nem. És ez akkor a másik kérdésére is válasz, amelyik a reorganizációs tervekre vonatkozott. A Bajnai-kormány 2010. május végén fejezte be a működését. Egy akkor frissiben meghozott törvény előírta az átadás-átvételi kötelezettséget. Ezeket mi meghaladtuk, hiszen korábban már az internetre föltettük az összes nem titkos anyagot, amelyet átadtunk az új kormánynak. Ezt követően az én irányomban biztosan semmilyen megkeresés nem volt. Én Navracsics miniszterelnök-helyettes úrnak adtam át a kormányzást a lezárást követő napon, és attól kezdve én nem találkoztam, nem konzultáltam sem ebben, sem más kérdésben a jelenleg kormány képviselőivel, hacsak nem a parlamenti vizsgálóbizottságokat tekintjük egyfajta konzultációnak. Ez mind a Budapest Airport, mind a Malév kérdésében így van.

A reorganizációs tervekhez kapcsolódóan volt-e folytonosság? Mi két irányt tartottunk elképzelhetőnek. Az egyik, hogy befektetőt találjanak a cégbe; a másik, hogy alapítsanak egy új céget, hiszen a Malév név – ez nem került szóba – a magyar állam tulajdona volt, azt soha nem adta el a Nemzeti Vagyonkezelő. Ezért Malév néven, ha az egyik cég bedől, azonnal alapíthatott volna egy újat, és az megoldás lehetett volna erre a problémára.

Nos, az első kérdésben olyan értelemben nem volt folytonosság, hogy minket ugyan nem kérdezett senki, de a sajtóhírekből azt láttam, hogy a kormány próbálkozott értékesíteni a Malévet – sikertelenül. A másik irányban nem tudok róla, hogy történt volna lépés, legalábbis a sajtóból számomra nem derült ki. Mi mindig is úgy gondoltuk, hogy az első irányt kell csinálni, de közben tökéletesen ki kell dolgozni és előkészíteni a másikat, hogy ha a Malév helyzete tarthatatlanná válik, akkor azonnal elindulhasson egy új társaság. Így történt a Swiss Air esetében is, és azóta már sok légitársaság alkalmazta ezt az egyébként bevált mentő

eszközt. Erre a második verzióra én nem láttam törekvést, de nem is volt dolgom, hogy lássak, hiszen csak újságot olvastam ebben a tárgyban.

A privatizációs szerződés lezárása: fejből és emlékekből tudok csak válaszolni. Úgy emlékszem, hogy 2011-es körüli dátum volt az, amikor az eredeti privatizációs szerződés alapján, amelyet én elnökként láttam, az alapján be kellett volna fejezni az első nagy fejlesztési csomagot a vevőnek. Vélelmezem, de nem tudom, hogy a következő vevő megörökölte ezt a vállalatot. Ha így van, akkor az elmúlt egy-másfél évben kellett valamikor lezárulni ennek a folyamatnak, de én ezt már nem követtem.

Köszönöm.

ELNÖK: Riz Levente képviselő úr!

RIZ LEVENTE (Fidesz): Miniszterelnök Úr! A privatizációs szerződés kapcsán tennem föl az első kérdéseimet.

Azt szeretném megkérdezni, hogy a Wallis milyen formában közreműködött vagy egyáltalán közreműködött-e a privatizációs szerződés részleteinek kidolgozásában. Illetve több olyan problémás pontot tárgyalt már a bizottság, mint például az elvárt utaslétszám kérdése, ami tulajdonképpen az állam kockázatává tette az utasforgalmat, részben. Illetve a fejlesztések kérdése, amiről Veres pénzügyminiszter úr, illetve Tátrai úr úgy nyilatkozott, hogy tulajdonképpen egy menü volt, de valójában nem teljesen így van, mert itt van a kezemen az a bizonyos melléklet, amely egyértelműen és világosan, évekre lebontva tartalmazza a fejlesztési kötelezettségeket, amelynek a végösszege 260 millió euró. De mindenestre a vita leginkább arról szólt, hogy ezek nem eléggé egyértelműek, és ezért szeretném megkérdezni, hogy mi az ön véleménye erről a privatizációs szerződésről. Ez a magyar állam érdekét szolgálta-e vagy sem? Függetlenül attól, hogy mekkora jelentős bevétel keletkezett a privatizációs tranzakcióból.

A következő. Szeretném megkérdezni, talán tud erre válaszolni, hogy miből fizetett a BAA: hitelből, tőkéből, milyen forrásból tudta a vételárat teljesíteni?

Mit tud a privatizációs bónuszok kérdéséről? Milyen bónuszokat osztogattak esetleg a vagyonkezelőnél, illetve a Budapest Airportnál a tranzakció lebonyolítása után? Esetleg ön személyesen érintett volt-e ilyen privatizációs bónuszban, bármilyen formában?

Szerintem azt a végén tisztába tenni, ez tulajdonképpen nem is kérdés, hogy mire fordították ezt a bevételt. Közel 400 milliárd volt, amit a 75 évnyi vagyonkezelésért fizetett a BAA. Azt azért fontos tudni, hogy szó sem volt az államadósság törlesztéséről. Ezt a 2005. évi költségvetés, amely elúszott, annak a kozmetikázására használták fel. *(Dr. Veres János csóválja a fejét.)* Ezt az Állami Számvevőszék is megállapította, pénzügyminiszter úr. Ha ön erre cáfolatot tud mondani *(Dr. Veres János: Tudok.)*, kíváncsian várom. *(Dr. Veres János: Nem is egyet.)*

Köszönöm.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Köszönöm szépen. Akkor én csak elkezdem a válaszadást, hiszen több olyan kérdést intéztem hozzám, amit én, aki az állammal semmilyen viszonyban nem voltam, legfeljebb állampolgár voltam, ennél többet nem vettem részt legalábbis döntésekben.

Ami a Wallisra vonatkozó kérdését illeti, a Wallis a privatizációs szerződés tárgyalásában nem vett részt, nem volt akkor még a konzorciumnak szerződött partnere, mint ahogy nem is lett később. A BAA, tehát az angol társaság időnként megkérdezte a Wallis véleményét, elsősorban szakmai kérdésekről. Ezek döntően az üzleti terv gazdasági kilátásaira vonatkoztak, elsősorban nem az utasforgalmi kérdésekre, hiszen ahhoz a Wallis ilyen mélységben nem értett, hanem a magyar makrogazdaság kilátásaira vonatkozó becslésekben

kért segítséget egyfelől. Emlékeim szerint abban kaptunk néha egy-egy részkérdést az ajánlat kidolgozásánál, majd később a tárgyalásnál, hogy hogyan van Magyarországon az ingatlanfejlesztés folyamata, körülbelül milyen átfutással lehet engedélyeket kapni egy önkormányzatnál, hogyan lehet tervezést végigvinni, mik ennek a jogi buktatói, kockázatai. Tehát ilyen típusú szakértőként a Wallist időnként megkérdezte a BAA, de ez nem jelenti azt, hogy a szerződés elkészítésében vagy a tárgyalások folyamatában a Wallis részt vett volna. Nem volt fél ebben a Wallis akkor, hanem egyszerűen segíteni próbált, abban a reményben és annak a tervnek a jegyében, hogy a Wallisnak szándékában állt tulajdonrészt vásárolni a BAA mellett a későbbi akvizíció után. De ahogy mondtam, a vételár ismeretében a Wallis ettől visszalépett, egyszerűen olyan magasnak tartotta a vételárat, hogy nem gondolta, hogy ez neki jó befektetés lenne.

Az utasforgalomra vonatkozóan mondott egy szót; az utasforgalmi becslések, már mint későbbi elnök, ismervé az üzleti terveket, mondom, hogy azok jóval optimistábbak voltak, mint ami megvalósult. Lényegében a Budapest Airport utasforgalma nagyjából stagnál, most pedig a Malév csődje miatt esik. A BAA eredeti üzleti terve – anélkül, hogy üzleti titkokat oly sok év távlatából is ki akarnék adni – lényegesen optimistább, ma már jóval 10 millió utas fölött kellene tartania a Budapest Airportnak ahhoz, hogy az eredeti üzleti terv és a vételár elkezdjen megtérülni. Tehát ilyen értelemben az akkori tulajdonos, ha még mindig tulajdonos lenne, akkor valószínű, hogy jelentős veszteségben állna az eredeti tervéhez képest. De ez, hogy mondjam, utólagos okosság, akkor ezt nem lehetett tudni.

Ami az állami érdekre vonatkozó általános kérdésért érinti, mint ahogy mondtam, én akkor nem voltam semmilyen módon a magyar állam képviselője. De azt gondolom, korábban elmondtam erre néhány érvet is, hogy a magyar állam egyébként nem járt rosszul ezzel a privatizációval, már akkor sem, az akkori pénzügyi és egyéb vállalatok ismeretében. Azóta meg végképp, hiszen a válság, majd a Malév csődje olyan károkat okozott ennek a reptérnek, amit ha az állam lenne a tulajdonos, akkor az államnak kellene állni most veszteségként. Így meg egy hatalmas összegű bevételre tett szert, amit aztán úgy használt föl, ahogy majd önök azt mindjárt megvitatják a volt pénzügyminiszter úrral. De az állami érdek nemcsak a pénzbevételben fejeződött ki, hanem a fejlesztési vállalatokban, foglalkoztatási kötelezettségvállalásokban, ezek is a szerződés részét képezték, repülésbiztonsági és környezetvédelmi vállalatokban és nyilván még több minden másban.

Volt egy olyan kérdése, hogy miből finanszírozta az angol társaság a vételárat. Vagy teljes egészében, vagy elsöprő többségében saját tőkéből, tehát saját maga tette bele a pénzt, nem adósította el a megszerzett vagyontárgyat. Ez is jó hír volt, mert ez azt jelentette, hogy nagyobb biztonsággal működik ez a befektetés. Lényegében a BAA teljes egészében saját tőkéjét, saját pénzét tette bele ebbe, nem volt be hitelező bankokat. Így emlékszem.

Privatizációs bónuszokról nem tudok mit mondani, ehhez semmi közöm nem volt. Nyilvánvalóan egy magáncég magánszereplője voltam, nem is ismerem ezt a történetet.

Hogy mire fordították a bevételt: azt hiszem, ezt a kérdést nem hozzám címezte. Nem tudnám pontosan megválaszolni, akkor nem foglalkoztam az állam pénzügyeivel. Én csak arról tudok nyilatkozni, hogy szerintem ez a bevétel kimagaslóan nagy volt a reptér értékéhez, jövedelemtermelő képességéhez képest, ami csak azon alapult, hogy a vevő rendkívül optimistán ítélte meg a repülőtér kilátásait. Az élet azóta ezeket a várakozásokat nem igazolta. Így a vételár kifejezetten magasnak, utólag talán túlzottan magasnak mondható.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Mielőtt Volner képviselő úrnak átadom a szót, egy kérdés incselkedik belőlem, miniszterelnök úr. A Wallisszal kapcsolatosan egy hosszas – nyilvánvaló, hiszen ön hosszú időn keresztül állt ennek az élén – okfejtésbe bocsátkozott, hogy a Wallis milyen sokoldalú, s a többi, s a többi. Én nyilvánvalóan csak magánemberként és nem politikusként, részben pedig ügyvédként – és van itt a teremben, aki azon a bizonyos,

nem éppen jól sikerült Hajdú-Béttel kapcsolatos ügyön károsult – azt szeretném megkérdezni tényként, mert még egyszer mondom, ügyvédként ezt láttam, azért kérdezem meg öntől, hogy igaz-e az, hogy amikor a Hajdú-Bét csődbe jutott, akkor történt egy tranzakció, amelynek során egymilliárdnál valamivel többért a Wallis megvásárolta ezt a Hajdú-Bétet, utána pedig egy rövid idő múlva, mondjuk, január 22-én a vételárnál magasabb osztalékot kiosztottak egymás között. Igaz-e ez tényként vagy nem igaz?

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Tényszerűen semmi nem igaz abból, amit mond.

ELNÖK: Tehát akkor nem volt osztalék, és nem osztottak ki semmit, és hát... – no!

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Képviselő úr, hát hogy mondjam, viccesen hangzik, amit mond. A Hajdú-Bét 2003-ban elképesztően veszteséges volt már, tehát nemhogy osztalékot nem lehetett kivenni, hanem a Wallis tolt bele rengeteg pénzt, azért, hogy megpróbálja életben tartani és értékesíteni a céget vagy a cég egyes üzletágait olyan vevőknek, akik aztán azt működtetik tovább. Állami cégnek, a Bábolnának adta bérbe az egyik üzemét, hogy az fenn tudja tartani a foglalkoztatást meg a termelést az üzemben. A Wallis nemhogy pénzt nem vett ki, hanem ez tényszerű, sok bírósági ítélet alátámasztotta: a Wallis 10 milliárd forintot meghaladó veszteséget szenvedett el ezen a befektetésen. A Wallis történetének legrosszabb befektetése volt. Csak a pontosság kedvéért: másfél évvel korábban fektetett be a Wallis, mint hogy én odakerültem volna – mint ahogy itt valaki a reorganizációs tapasztalataimra tett megjegyzést. A Wallis másfél évvel korábban fektetett be, összességében a teljes időszak alatt 10 milliárdot meghaladó veszteséget írt le. Nem kivett, hanem bebukott ebbe a történetbe, ő volt a legnagyobb vesztese. De mindig el szoktam mondani, hogy pénzügyi értelemben volt ő a legnagyobb vesztese. Tudom, hogy azoknak a családoknak, akiknek a Wallis mellett volt akár 1 vagy 2 milliós veszteségük, lehet, hogy az sokkal nagyobb fájdalmat, veszteséget okozott az ő életükben, mint a Wallisnak az, hogy a vagyonának körülbelül a felét bukta el ezen az akkori rossz befektetési döntésen.

Sok hazugság látott napvilágot ezzel a kérdéssel kapcsolatosan. Rendszeresen használják, elsősorban az önök pártja és a hozzákapcsolódó sajtó lejáratásra, karaktergyilkosságra ezt a történetet. Eddig összességében hét sajtó-helyreigazítási pert nyertem meg, lényegében minden pert, amit ezzel kapcsolatban elindítottam, nemrég pedig egy rágalmozási perben is első fokon nekem adott igazat már a bíróság. Ezért azt gondolom, fontos, hogy ebben az igazság kiderüljön, még akkor is, ha ennek a bizottságnak természetesen semmilyen módon nem tárgya ez a kérdés.

ELNÖK: Én ezt természetesen elfogadom, de változatlanul azt mondom, miniszterelnök úr, hogy az én ismereteim és információim szerint – és lehet, hogy akkor ez nem hiteles, de az én ismereteim szerint –, miután megtörtént a tranzakció, valóban így van, hogy nagyon komoly pénzt lökött bele ebbe a szerencsétlen vállalkozásba a Wallis, tehát hogy ezt követően a Wallisnál közel 2 milliárdos osztalék kifizetésére került sor. Akkor ez az állítás nem igaz, illetve az ezzel kapcsolatos híresztelés sem igaz, és nem tényszerű, azt tetszik mondani. Hát, én ismerem a pereket, és valóban, az ezzel kapcsolatos pereket ön megnyerte, ez így van. Itt a probléma csak az, hogy néhány tucat ember közben öngyilkos lett; mondjuk, az anyagi veszteségeken túlmenően itt családok mentek tönkre – ez is ténykérdés, ugye. Illetve még egyszer mondom, ön tehát akkor azt állítja és azt mondja, és az ellenkezőjére nyilvánvalóan okirati bizonyíték szükségeltetnék: tehát soha, semmilyen osztalék kifizetésére nem került sor – ezt tetszik állítani, ugye?

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Én azt állítom, hogy a Wallis ebből a cégből nem kivett pénzt, hanem betett pénzt, bukott, rettentő sokat bukott. És ennek pénzügyi értelemben ő a legnagyobb vesztese, de ahogy mondtam, családok életében sokszor 1 millió forint sokkal nagyobb veszteség, mint a Wallis 10 milliárdos vesztesége. Bár a Wallis is kis híján belerokkant ebbe a történetbe, majdnem rádőlt az egész cégcsoport az ebben a történetben elszenvedett veszteségekre.

De az a kérdés, képviselő úr, hogy a Malév és a Budapest Airport privatizációját és visszaállamosítását tárgyaló bizottság ülésén a bizottság elnöke miért tesz föl olyan kérdéseket, amiben számos tény ismert, számos hazugság elhangzott, számos bírósági ítélet született, de semmi köze ahhoz az ügyhöz, ami miatt önök idehívtak. Nem lehet, hogy azért hívtak ide, hogy a személyemet lejárassák, bevonják olyan ügyekbe, amelyekhez vagy nincs közöm, vagy nem úgy van közöm, ahogy a sajtó ír róla? Nem lehet, hogy önök egy karaktergyilkossági színjáték részeként tesznek föl ilyen kérdéseket? Nem tudom mire vélni, hogy erről a kérdéstről itt beszélgetünk!

ELNÖK: Nem, én egyáltalán nem így gondolom. Azt gondolom, ön volt az, aki itt a Wallis dolgairól, sikereiről beszélt, és én tényszerűen megkérdeztem öntől, most is volt egy polémia közöttünk – azt hiszem, ez a lényege a dolognak –, ön azt mondja, hogy soha semmilyen osztalék kifizetésére nem került sor. Én ezt tudomásul vettem... *(Közbeszólások.)* Jó. Ezzel kapcsolatosan Riz Leventének... *(Dr. Veres János: Ügyrend, elnök úr!)* Igen?

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Az ügyrendi javaslatom úgy szól, hogy a bizottság térjen vissza a meghallgatás címében, tartalmában a meghívottal közölt napirendjéhez, és ha lesznek szívesek, akkor olyan dolgokat itt nem hoznak szóba, amely valóban csak arra szolgál, hogy elhangozzék a sajtó előtt egy valótlan állítás. Tehát, elnök úr, az a javaslatom, az az ügyrendi javaslatom, hogy ne térjen el elnök úr sem személyesen, de a bizottság többi tagja sem attól a napirendtől, amely napirendre ez a bizottság felhatalmazást kapott a parlamenttől, és amelyet a bizottságnak az itt lefektetett, a bizottság által egyhangúlag elfogadott elnöki javaslatában elfogadtunk. Ebben nincs szó Hajdú-Bétről, nincs szó a Wallis osztalékkivételéről. Az a kérésem, kerüljék el ezt a továbbiakban. Tehát az ügyrendi javaslatomnak ez a tárgya és ez a tartalma. Elfogadható-e ez elnök úr számára?

ELNÖK: Természetesen elfogadható *(Dr. Veres János: Köszönöm.)*, és nem térünk el a tárgytól.

Riz Levente következik.

RIZ LEVENTE (Fidesz): Köszönöm, elnök úr. Az előbb adott válaszára szeretnék csak röviden reagálni, illetve még egy kérdést föltenni önnek.

A privatizációs szerződés érdemei mellett sorolta föl a bevételen kívül azt, hogy garanciákat tartalmazott a foglalkoztatás, illetve a fejlesztések területén. Én ebben a kérdésben vitatkoznék önnel, először is a foglalkoztatás kapcsán. A Budapest Airportnak a privatizáció idején, 2005 végén 2400 munkavállalója volt, egész pontos számokat tudok mondani: amikor a németek átvették az üzemeltetést, pontosabban a vagyonkezelést, akkor már csak 1800 fő, és 2011 végén összesen 1030 fő dolgozott a Budapest Airportnál. És még nem volt Malév-csőd 2011 végén. Ezt tehát semmiképpen nem tekinteném egy olyan garanciának, amely teljesült, illetve megvalósult.

A fejlesztések tekintetében sokszor elmondtam már ennek a bizottságnak az ülésein: nem valósultak meg azok a fejlesztések, döntő többségben, amit a szerződés garantált volna az állam számára. A szerződésben szerepel többszintes parkolóház, csomópont, cargobázis építése, új repülőgépmólók kialakítása – ezek nem valósultak meg. Megvalósult egy

SkyCourt nevezetű kereskedelmi jellegű építmény, bevásárlóközpont; egy postai átrakóhely, mágneses beléptető kapu. De a fejlesztések döntő része, én azt gondolom, amit a szerződés nevesített, nem valósult meg. Ezért sem gondolom azt, hogy az állam érdekét szolgálta ez a szerződés. Ez lett volna a megjegyzésem.

Illetve ha már fölvetődött ez a Hajdú-Bét-kérdés, csak egy olyan szálon hadd kérdezzek meg egy dolgot: Zelles Sándor személye. Dolgozott-e Zelles Sándor a Hajdú-Bétnél korábban? Ugye, arról az emberről beszélünk, aki később a KVI részéről az eladásban is közreműködött.

Köszönöm a választát.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Az első kérdésére vagy kommentárjára vonatkozóan, végül is tényleg azt gondolom, hogy mivel én nem képviseltem a magyar államot, nem dolgom, hogy én minősítsem valamilyen módon azt, hogy az állam hogyan képviselte a saját érdekeit. De mivel önök erre engem megkértek, hogy mondjam el a véleményemet mint gazdasági szakember, azt mondtam el, hogy szerintem az állam számos kötelezettséget kötött ki a vevővel szemben. Azt tudom mondani, hogy amíg én abban a csonka, rövid öt-öt és fél hónapban, amíg én elnöke voltam a Budapest Airportnak, addig minden, az állammal szembeni kötelezettséget betartott a cég; nyilván ez egy rövid idő volt, de addig mindent betartott.

Azt is szeretném elmondani, hogy egyébként maga az a cég, amelyik engem fölkerített elnöknek, sem sokkal tovább volt tulajdonos, talán még néhány hónapig, fél évig. Azt, hogy most hogyan teljesültek ezek a kötelezettségvállalások, ezt nem tőlem, még csak nem is attól a cégtől, amelyik engem oda felkerített, hanem a mostani tulajdonostól és a magyar állam mostani képviselőitől érdemes megkérdezni.

Én azt gondolom, hogy összességében azokat a szempontokat, amelyeket egy szerződésbe előrenézően belefoglalhatott a magyar állam, amiben próbálta biztosítani a nemzeti érdeket, azokat nekem a túloldalról nézve és elnökként úgy tűnt, hogy belefoglalta ezeket az előbb felsorolt szempontokat. De még egyszer mondom, nem tisztem nekem azt minősíteni, hiszen én sem a tárgyalásokban nem vettem részt, sem az államot semmilyen módon nem képviseltem ebben a folyamatban.

Zelles Sándorra vonatkozóan: nem emlékszem pontosan, milyen pozícióban, de úgy emlékszem, Zelles Sándor a Hajdú-Bétben valamilyen, vagy igazgatósági, vagy felügyelőbizottsági tagságot egy ideig betöltött, majd később már, úgy tudom, nem, tehát egy idő után ez a megbízatása megszűnt, de a pontos időtartamokat nem tudom emlékezetből felidézni. De talán ez megválaszolja a kérdését.

ELNÖK: Volner képviselő úr!

VOLNER JÁNOS (Jobbik): Köszönöm szépen, elnök úr. Miniszterelnök úr, több minden elhangzott itt az ön részéről, és most konkrétan nevetek, vagy ha nevek nem emlékszik, akkor beosztásokat, felelősöket szeretnék öntől hallani, hogy az ön véleménye szerint az adott döntésért ki az, aki felelt.

Elhangzott az ön részéről az, hogy valaki – megjegyzem, egyébként a szocialisták kormányzása alatt – megkötött egy olyan szerződést a Malév részéről, amely irreálisan magas kamatok mellett juttatta hitelhez a légitársaságot. Ki ezért a felelős? Tehát ki az az ember, aki ezért adott esetben felelt?

A kérdés azért is indokolt, mert függetlenül attól, hogy magántársaságként működött a privatizáció után a Malév, azért megmaradt még nemzetbiztonsági ellenőrzés alatt álló vállalatnak. Értelemeszerű, hogy a tőkevédelem indokoltá teszi ilyen esetben a nemzetbiztonsági szervek beavatkozását. De valahogy mégis megkötötték ezt az ügyletet.

Megkötötték az ön által is jogszerűtlennek minősített viszontgarancia-ügyletet. Ki az, aki ezért az ügyletért felel? Ki az az ember? Ha nincs meg név szerint, akkor ki az, aki beosztása szerint ebben az ügyletben döntéshozó volt, tudomása volt róla, elmulasztotta a feljelentési kötelezettségét? Szeretném tehát öntől megkérdezni, hogy ki az, aki ezért felel.

Nagyon fontosnak tartom azt elmondani, hogy nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű vállalatokról beszélünk, aminek az egyik kormányzati felelőse Oszkó Péter volt, az ön volt pénzügyminisztere. Érdekes az összefüggés, mert valahogy azt látjuk, hogy ön is a vevői oldalon, miközben egyébként miniszterelnökként is, miniszterként is áttételesen a Malévhoz köze volt, ön is a vevői oldalon érdeklődött a Wallis révén, az egyik legnagyobb magyar gazdasági társaság révén; Oszkó Péter is a Wizz Air révén erőteljesen érdeklődött a Malév ügyei iránt, aztán fölhasználva egyébként az ott szerzett szakmai ismereteit, beült a Wizz Air igazgatótanácsába. Az a hölgy, akit önök delegáltak, a szocialista kormányok idején delegáltak Költő Magdolnát a Nemzeti Vagyonkezelő részéről, hogy testesítse meg az állami tulajdonosi jogokat, ő is a vevő oldaláról érdeklődött. Tehát valahogy azt látjuk, hogy azok az emberek, akiknek egyébként az egyik oldalról örködniük kellett volna hivatali tisztségükből, megbízatásukból adódóan a gazdasági társaságok nyereséges működése fölött, lehetőség szerint meg kellett volna őrizni egy normál üzletmenetet, valahogy mindig a vevői oldalon is fölbukkannak, miközben egyébként a hivatali tisztségük előtte, utána, vagy éppen, mint ahogy láthattuk a példában, közben a másik oldalon, az eladó oldalán az állam, azaz a közösségi vagyon oldalán is fölsorakoztatta őket.

És több dolog volt, amire miniszterelnök úr nem válaszolt nekem, pedig megkérdeztem, és egészen konkrétan tettem föl a kérdéseket. Az egyik az, hogy minek köszönhető az, hogy egyébként a magánszférában olyan sikeres, nagy nemzetközi tanácsadó cégeket vezető emberek, mint amilyen Draskovics Tibor, Oszkó Péter vagy éppen ön egy nagy magyar vállalatcsoport élén, hirtelen, amikor az állami szférába átültek, akkor nem tudják a vagyont nyereségesen működtetni. Most ön is, ugyanúgy, mint ahogy az eddig meghallgatott személyek, elmondja azt többé-kevésbé, hogy miért volt törvényszerű, hogy túl kellett adni a Malévon, miért volt törvényszerű, hogy veszteséges lett a társaság. Ezt mindenki elmondja, de valahogy mégiscsak ezért a törvényszerűen veszteséges társaságért, pontosabban társaságokért a vevői oldalon azért szocialista potentátok sorakoznak, illetve érdekes módon fölbukkannak ezen az oldalon. *(Dr. Veres János: Kik azok a potentátok?)* Tehát nagyon fontosnak tartanám, hogy megvilágítsa ön ezeket az összefüggéseket.

És visszatérek még az eredeti kérdésemre, amire szintén nem kaptam választ, hogy a két társaság egybevonására miért nem gondoltak, miért nem került rá sor akkor, amikor a szocialista kormányzati évek zajlottak, miért nem gondolkodtak el azon, hogy egyesíteni lehetne a társaságokat, és akkor nem minősül tiltott tőkejuttatásnak az egyik cég nyereségének a másikba történő átvétele, hiszen ténylegesen a gazdasági jog szerint egyesültek a társaságok. Miért nem vezettek be szektorális adókedvezményt, amíg még lehetett volna, és ilyen módon a tiltottnak minősülő állami támogatásokat célhoz lehetett volna juttatni? És egyáltalán, amit eddig is megkérdeztem minden meghallgatott személytől, mit tettek önök azért, hogy a két gazdasági társaság jövedelmezősége javuljon?

Köszönöm szépen.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Akkor sorban haladnék a kérdéseit megválaszolandó.

Szeretném világossá tenni, hogy a Malévval való foglalkozás az én dolgom 2009 áprilisától 2010 májusának végéig tartott, ekkor voltam miniszterelnöke Magyarországnak, és így közvetetten, nem közvetlenül, de az egyik alám tartozó minisztérium érdekeltségébe vagy területéhez tartozó vagyonkezelésen, illetve más szervezeteken keresztül kellett ezzel foglalkoznom. Ezért fogalmam sincs, hogy korábban ki kötött olyan szerződést a Malév

részéről, amely magas kamatokat kötött ki. Hogy ezek a kamatok irreálisak-e, ez kérdés; Veres úr az előbb mondta, hogy a magyar állam 9,5 százalékon finanszírozza magát. Ezzel az erővel azt is megkérdezhetné, hogy ki a felelős azért, hogy Magyarország ma olyan áron fizeti az adósságának a kamatait, amit hosszú távon nem fog kibírni. Mindenképpen javaslom, hogy ezt a kérdést is tegye majd föl a bizottság egy másik ülésén. *(Volner János: Megkérdezzük. – Dr. Veres János: Ebben egyetértés van.)* Ha a magyar állam 9,5 százalékon kap, akkor, bár nem ugyanarról az időszakról van szó, de ahhoz képest a 12 nem tűnik olyan nagyon sokkal többnek egy bajban lévő társaság esetében. Tehát akkor a kettőt érdemes együtt vizsgálni.

Ezzel együtt én egyet tudok mondani: amikor a Malév a mi felelősségi körünkbe jutott, akkor mi nem ilyen szerződést írtunk alá, hanem lealkudtuk ezt a 12 százalékot 5 százalékra a Vnyesekonombankkal történt tárgyaláson. Az 5 százalék sem olcsó, de jóval alacsonyabb, mint amin a magyar állam ma finanszírozza magát.

A viszontgarancia vonatkozásában ugyancsak nem tudom önnek megmondani, hogy ki írta ezt alá, vagy ki a felelős ezért. Azt tudom megmondani önnek, hogy mi ezt jogszabályellenesnek találtuk, és Oszkó úr a tudtommal ebben az ügyben büntetőfeljelentést tett. Tehát nemhogy védeni szeretném ezt bármilyen módon, hanem mi magunk támadtuk meg a bíróságon. Hogy azóta ennek mi a sorsa, azt én nem tudom megmondani.

A harmadik kérdése, azt gondolom, a cél érdekében átcsoportosítja a tényeket, ha megengedhetem magamnak ezt az állítást. Ön azt mondja, hogy én, aki miniszter és miniszterelnök és kormánybiztos voltam, hogyan keveredtem a Budapest Airportba – de hát az időbeliség pont fordítva volt. Én a magánszektorban dolgoztam tizenhat évig, az egyetem elvégzését követő tizenhat éven át a magánszektorban dolgoztam, ott töltöttem be, ahogy haladtam előre, egyre magasabb vezető pozíciókat különböző társaságoknál. Majd 2006 májusában, amikor már a Budapest Airport elnökének főlkért egy angol társaság, és azt csináltam öt hónapig, megkerestek a magyar kormány részéről, hogy legyek fejlesztéspolitikai kormánybiztos. Ekkor lemondtam minden magánszektorbeli érdekeltiségeimről – ezt a mostani kormányban egyébként nem mindenki tette meg, aki a kormányzat keretében dolgozik –, és kormányzati szereplő lettem különböző pozíciókban 2010 közepéig. Akkor nem volt semmilyen magánérdekeltiségem. Ön pedig a kérdésében azt vélelmezte, hogy milyen furcsa, hogy én miniszter voltam, és a Budapest Airportba is odakerültem. A kettő között az időbeli összefüggés pont fordított. Nem látok ebben érdekkonfliktust.

Oszkó úr egyébként az én megítélésem szerint mindvégig abban a folyamatban, amikor ő miniszter volt, egy évig, tehát sem ő, sem én nem voltunk felelősek a Malév reorganizációjáért, fejlesztéséért; az nem egyéves folyamat, és nem miniszterként meg miniszterelnökként foglalkozik az ember egy cég hosszú távú átalakításával. Amikor Oszkó úr ezt a feladatot ellátta, velem egy időben, akkor azt gondolom, hogy prudensen, a magyar nemzeti érdekeket képviselve tárgyalt a Wizz Airrel és bárkivel, aki bejelentkezett esetleg, hogy valamilyen szándéka volt. Éppen Oszkó úr mondta azt nekem, hogy a Wizz Air nem fogja tudni ellátni azokat a funkciókat, tehát ha a Malév kiesne, a Wizz Air nem tudná ellátni, mert nincs rá kapacitása. Mint ahogy más légitársaságok is jelentkeztek, hogy szívesen beszállnának a Malév helyére. Ezt mi nem engedték meg, helyette megmentettük, állami tulajdonba véve megmentettük a Malévet, mert azt gondoltuk, hogy a Malévnek működni kell. Erről érveltem ma a beszélgetésben. Ne kérjen tőlem olyat számon, amit én nem akartam csinálni, sőt elleneztem volna! Oszkó úron sem. De biztosan őt is meghallgatják majd.

Általában volt egy ilyen kérdése, hogy sikeres menedzserek miért nem tudnak állami céget, magánszektorban sikeres emberek miért nem tudnak az államban is sikeresen menedzselni. Hát, Oszkó úr és a magam esetében ez eddig nem fordult elő, tehát sem őt, sem engem nem kértek meg, hogy állami vállalatot menedzseljünk és alakítsunk át; ilyen feladatom soha nem volt. Ha ez lenne, és ebben sikertelen lennék, akkor joggal tenné fel a

kérdést. Én a magánszektorban vezettem cégeket, döntő többségüket egyébként sikeresen, mindig ahhoz a helyzethez képest, ahogyan azokat a cégeket átvettük.

Végül: miért nem fogalmaztunk meg alternatív megoldásokat a két társaság összevonását vagy szektorális adókat? – ez volt a kérdése. A két társaság alatt, nem értettem pontosan, a Budapest Airport és a Malév összevonására gondol? (*Volner János: Igen.*) Hát, tekintettel arra, hogy a Budapest Airportot a magyar állam eladta, és az nem volt a magyar állam tulajdonában, a Malév pedig 2010 februárjáig, márciusáig nem volt a magyar állam tulajdonában, ezért az állam tulajdonosi döntéseket a két céggel kapcsolatban nem hozhatott. A Malév államosítása után merülhetett volna föl, hogy tulajdonosi döntést hozzon, de a Budapest Airport a mai napig nem került a magyar állam tulajdonába. Tehát ilyen döntést csak akkor tudna hozni, ha a Budapest Airport magánbefektetőjével ebben megegyezne. Nem hiszem, hogy ilyen tárgyalások folynak; most aztán végképp nem, mert a Malév azóta összedőlt. Úgyhogy ez a kérdés ilyen értelemben, azt hiszem, történelmietlen.

A kormány, azt tudom mondani, vizsgált különböző cégmentő és hosszú távú reorganizációs opciókat, erre vonatkozóan az új kormánynak átadott egy kidolgozott folyamatra vonatkozó javaslatot. Erről már többször beszéltem, nem ismétlem el. Azt gondolom, ezzel mi vagyongazdálkodóként, tulajdonosként megtettük azt a kötelességünket, ami a Malévvál kapcsolatban megvolt: mi a Malévet talpon tartottuk, megmentettük, életben tartottuk, és időt nyertünk neki, hogy az utánunk következő kormány ezt a folyamatot sikeresen befejezhesse. Az utánunk következő kormány ezzel próbálkozott – nem sikerült neki. Nem kívánom minősíteni, hogy miért, mert nincs rálátásom. Az eredmény minősít: a Malév összedőlt. Ezzel egy fontos nemzeti érdek sérült. Hiányzik a mai napig Magyarországnak az, hogy nincs egy olyan légitársasága, amely magyarországi központtal szervezi az utazásokat, és itt Budapestet egy légiforgalmi központtá tenné, mint amilyen volt korábban. Ezzel egy nemzeti érdek sérül; ezt kudarcnak tartom. Mi ebben annyit tehetünk egy év alatt, hogy időt nyertünk és mozgásteret szereztünk a cég visszaállamosításával. Ezt a döntést vállalom a mai napig.

ELNÖK: Bertha Szilvia képviselő asszony, Gruber képviselő úr, Volner képviselő úr – ez a sorrend.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm, elnök úr. Nekem három kérdésem lenne miniszterelnök úrhoz.

Az első az, hogy az előbb méltatta, hogy az állam visszavásárolta a Malévet, hogy megmentse a bedőléstől. Ezzel kapcsolatban durván 200 millió forintért értékesítették annak idején a Malévet, ez volt nagyjából az ellenérték, úgy, hogy valójában a készpénzállomány több volt; ez most már kimutatható a könyvekből, hogy a készpénzállomány több volt, mint ez a 200 millió forint. Ezek után egy olyan konstrukcióban vették vissza, amikor 19 milliárd forintnyi adó- és járuléktartozást engedtek el, tehát ez volt tulajdonképpen az ellenérték. És még emellett meghagytak az orosz tulajdonosnál 5 százaléknyi tulajdonrészt és bizonyos típusú vétőjogot egyes tranzakciók fölött. Ennek a vétőjognak egyébként részben köze volt a Malév bedőléséhez is ismereteim szerint, de most ebbe a részébe itt nem mennék bele. Ezt a visszavételi, visszaállamosítási konstrukciót milyen hatástanulmányokra vagy milyen szakértői munkákra alapozva, és kinek a döntése alapján szavazták meg vagy fogadták el? Ez ugye miniszterelnök úr ideje alatt volt.

S ehhez kapcsolódva még egy kérdés a Malévhoz. Mennyi állami támogatás, illetve hány ilyen csomag volt, amit utána az Európai Unió adott esetben direktívaellenesnek minősíthetett? És ki volt a két feljelentő, aki Magyarországot feljelentette az Európai Bizottságnál?

S majd lenne még egy kérdésem az ezekre kapott válasz után. *(Volner János távozik az ülésről.)*

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Ami a visszaállamosítást illeti, az erre vonatkozó döntés előkészítése a magyar kormány különböző részeiben zajlott, tehát a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő, a Malévot egyébként hitelező MFB, végső soron a Pénzügyminisztérium apparátusa, akik tárgyaltak munkaszinten az orosz partnerekkel. Ők készítették elő az erre vonatkozó kormánydöntéseket, és ezeket a döntéseket végül a Magyar Köztársaság kormánya, az akkori kormány hozta meg, tehát kormánydöntés volt, ami jóváhagyta azokat a lépéseket, ami egy nagyon bonyolult, sok lépcsőből, sok különböző ágon történő intézkedés volt, de azt végső soron a kormány hagyta jóvá.

Az Európai Unió tiltott támogatásra vonatkozó döntéseinek tárgyát képező döntések mikor születtek? Én erre már próbáltam válaszolni elnök úr kérdésére is, hogy nem ismerem az eljárást, nem vettem már részt benne, nem volt dolgom. De ismereteim szerint több lépcsőben születtek olyan döntések, részben az általam vezetett kormány, részben a következő kormány idején, amelyek a Malévot, annak érdekében, hogy túléljen, különböző módon, tőkével vagy más módon finanszírozásban részesítették. Vélelmezem, hogy ezek összességét vizsgálta a Bizottság, és ez alapján döntött úgy, hogy ez a helyzet nem fenntartható. Volt már ilyen döntése korábban is a Bizottságnak, más országokkal kapcsolatban, Olaszországban például légitársasággal kapcsolatban, tehát ez nem volt egyedi. De azt is látjuk, hogy ahol a kormányok időben és ügyesen kezdtek foglalkozni ezzel a kérdéssel, ott meg lehetett a Bizottsággal egyezni valamilyen állami támogatású reorganizációban; már emlegettem többször a cseh példát ezzel kapcsolatban. Vagy lehetett olyan megoldást találni a cég helyzetére, ilyen a korábban említett Swiss Air–Sabena modell, ahol a Bizottság végül is nem került olyan helyzetbe, hogy elítéljen egy ilyen tranzakciót. Úgy gondolom, itt egy mulasztás történt a jelenlegi kormány részéről, hogy másfél év alatt ezt a megoldást nem tudta kidolgozni.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Még a két feljelentőről ha...

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Nem tudom, hogy ki tette a feljelentést, nincs ismeretem róla.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Nincs, jó, köszönöm.

S akkor a harmadik kérdés. Én kicsit tovább feszegetném a Varga elnök úr által felvetetteket, még ha elvileg nincs is köze a Hajdú-Bétnek ehhez a két témához. De azt gondolom, tekintve, hogy miniszterelnök úr nyilvánvalóan megint miniszterelnökségre készül, így a politikai és a személyi hitelét illetően, hogyan mondjam, tekintse lehetőségnek, hogy ezt az ügyet így most szemtől szembe, nem a háta mögött, nem egyoldalúan, hanem itt feltesszük a kérdést. Úgy gondolom, ezt egy pozitív lehetőségnek kell tekinteni.

És azt gondolom, itt a lényegi kérdés nem az, hogy a Wallis vett-e ki ennyi-annyi milliárdot abban az időszakban, hanem arra az időszakra vonatkozóan volt-e olyan személyes kivét az érintettek részéről, amely olyan helyzetbe hozhatta a Hajdú-Bétet, hogy ezek a kisbeszállítók, akiknek valóban úgymond csak néhány millió volt a bent ragadt pénzük, de ez több tucat család teljes tönkremenetelét, illetve sokak öngyilkosságát eredményezte. Tehát itt az arányokról van szó. És teljesen mindegy, hogy ki és milyen jogi módon vette ki ezeket a pénzeket a Hajdú-Bétből, itt az a lényeg, hogy megtörtént-e az, hogy egyik oldalon kivettek, a másik oldalon pedig tisztességes, rendes, dolgozó emberek tönkrementek és akár öngyilkosságot követtek el. Tehát erre várnánk valamilyen típusú választ, hiszen ez azért, el lehet mondani, hogy nagyjából tízmillió embert foglalkoztat.

Köszönöm.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Hát megtisztelő, hogy ezt a lehetőséget nekem föl kínálja (*Derültség.*), bár úgy tudom, ügyrendi alapon ezt már elutasították. De akkor hadd mondjam el önnek még egyszer.

Függetlenül attól, hogy milyen jogi technikai kifejezéssel illetjük, hogy osztalék vagy más, összességében a Wallis-csoport, annak tulajdonosai vagy vezetői semmilyen módon nem gazdagodtak a Hajdú-Béttől, viszont szegényedtek ők is. Persze még maradt bőven azokhoz a kis családokhoz képest, akik egymilliós bukással az életüket jobban megnehezítették, mint a Wallis akár milliárdokkal. De összességében az általam vezetett csoport körüli személyek vagy maga a csoport gazdasági egységei semmilyen módon nem gyarapodtak, hanem veszítettek, nagyon jelentősen, összességében különböző ágakon valamivel több mint 10 milliárd forintot veszítettek azon, hogy 1998 közepén beszálltak egy akkor már egyébként csődhelyzet környékén lévő cégbe, amely '99-ben 10 milliárdos veszteséget már egyszer elszenvedett. Ezt különböző ágakon a Wallis visszapótolta, mert abban reménykedett, hogy talpra állítja ezt a céget, ezért tett nagyon sok mindent két évig, új és új tőkeinjekciókat tett a cégbe. Ezt követően 2003-tól négy olyan tényező volt, ami miatt ez a cég összedőlt. Bár ez egyáltalán nem képezi a bizottság tárgyát, de látom, hogy többeket érdekel ez a téma.

A négy döntő tényező közül az első a madárinfluenza, ami miatt visszaesett a kereslet. Talán emlékeznek rá, hogy volt egy ilyen 2003 elejétől. A második, hogy akkorra ért oda az a brutális minimálbér-emelés, amelyet két lépcsőben a Fidesz-kormány megcsinált 2001-2002-ben, amellyel körülbelül 80 százalékkal drágították meg a minimálbér környékén keresők munkabérét. Ez választási szempontból jól jött, de ennek a hatására két év múlva – ezt már nem én mondom, hanem a Közgazdasági Szemle tanulmánya 2004-ből – százezernél több munkahely szűnt meg Magyarországon azért, mert irreálisan megdrágították a magyar munkaerőt egyik napról a másikra. Ez a Hajdú-Bétnél nagyon sok embert érintett, mert sokan kerestek ennek a környékén.

A harmadik ilyen tényező a forintnak a váratlan megerősödése volt, amely a Hajdú-Bétet kedvezőtlenül érintette, szintén üzleti szempontból. És a negyedik olyan tényező, amely egyébként két kormány tevékenységén át ívelt, hogy a Hajdú-Bét legnagyobb konkurense a Bábolna, amely állami tulajdonban volt, több mint 35 milliárd állami támogatást kapott, éveken keresztül – ebben az Orbán-kormány is benne volt, és aztán azt követően a Medgyessy-kormány is –, 35 milliárdnyi veszteséget pótolta az állam a Bábolnánál, míg a Wallis erejéből csak 10 milliárdra futotta a Hajdú-Bétnél, merthogy magáncégről volt szó, és így a Bábolna úgy verte le az árakat a piacon, hogy a Hajdú-Bét azzal nem tudott versenyezni. Ezek voltak a döntő okok abban, hogy a Hajdú-Bét összedőlt, és ezen nagyon sokat veszített az, aki pénzt tett bele, az, aki finanszírozta, és az, aki beszállítója volt. Mindenki vesztese volt ennek a gazdasági értelemben tragikus történetnek, a Hajdú-Bét is, a Wallis is, a beszállítók is. Ezt tudom erre önnek mondani. Ennél jobban nem tudom kifejtani, vagy akkor egy külön bizottságot hívjanak össze erre. (*Derültség.*)

Még egyszer mondom, értem én azt a szándékot, hogy idehívják engem. Most éppen politikai szerepben tűntem föl az elmúlt hetekben, és szeretnének olyan ügyeket idehozni, amelyekkel az én személyemet hiteltelenítik, lejáratják. De perek sorozatát nyertem minden olyan állítással szemben, amely nem technikai, lényegi módon érintette ezt az ügyet, közte már rágalmozási pert is első fokon. Ezért azt gondolom, hogy ebben az ügyben, bár van igazságmagva, tényleg volt egy olyan cég, a Hajdú-Bét, amely tönkrement, ennek tényleg a Wallis volt a nem kizárólagos, de legnagyobb tulajdonosa – ez igaz. Minden más ebben az ügyben tele van szöve hazugságokkal, és ez az ügy akkor került kapcsolatba ilyen módon az én személyemmel, azóta próbálják azt mondani, hogy én vagyok ezért a felelős, bár soha sem vezetője, sem vezető tisztségviselője a Hajdú-Bétnek nem voltam, azóta mondják, amióta én a

politika közelébe kerültem 2006-ban. Akkor lett ez politikai ügy. Egy klasszikus karaktergyilkosságról van szó. Miközben ez valóban egy nagyon fájdalmas története a magyar mezőgazdaságnak és élelmiszeriparnak. Ezt nem vitatom, sőt én magam is megéltem, nagyon nehezen, életem egyik legnehezebb korszaka volt.

Köszönöm szépen. (*Bertha Szilvia: Köszönöm.*)

ELNÖK: Utolsó kérdés: Gruber Attila.

DR. GRUBER ATTILA (Fidesz): Köszönöm. Egészen rövid kérdés lenne, bár miniszterelnök úr, azt hiszem, a legjobb tudója annak, amit egy régi közmondás mond, amit itt most nem tudok idézni, de hát aki politikusnak szegődik, az se sírjon, ha netalántán valami történik vele... (*Derültség.*)

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Bocsánat, hogy félbeszakítom, de sírásról nem volt szó (*Derültség.*), semmilyen panasz nem volt; csak válaszoltam a hölgy kérdésére, bár a bizottság ügyrendjében ezt elutasították. Semmilyen panaszom nincs, tudom, hogy ez ezzel jár. Tudomásul vettem, önök ezt a karaktergyilkosságot professzionálisan csinálják (*Derültség.*) – rendben van.

DR. GRUBER ATTILA (Fidesz): Ezzel jár, nyilván.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Örülök, hogy elismeri ezt a tényt. (*Derültség.*)

DR. GRUBER ATTILA (Fidesz): Tudja, így vagyunk ezzel valahányan. Hol mi gyilkoljuk önöket, hol önök gyilkolnak bennünket, tehát ilyen szempontból, azt hiszem, nincs... (*Bajnai Gordon: Egyiket sem tartom helyesnek.*)

Amit viszont szeretnék kérdezni, hogy Volner képviselőtársam elment ugyan a teremből, de ő hozta föl ezeket az összefüggéseket a gazdasági elit és a politikai elit közötti mozgások kapcsán. Egyáltalán hogyan esett az ön személyére Gyurcsány Ferenc volt miniszterelnök úr figyelme? Hogyan és milyen okból lett ön fejlesztési kormánybiztos akkor, amikor az imént említette, hogy ön tulajdonképpen az egyetem elvégzése utána folyamatosan az üzleti életben, magán üzleti életben töltött idő után volt egyfajta szakmai tudás birtokában. Tudom, hogy ez kicsit általánosabb kérdés, mint mondjuk, egy Budapest Airport és Wallis közötti történet, de kíváncsi lennék rá.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Az elmúlt két hétben sok interjút adtam a személyes életutamról, a családomról és mindenről, de hát még ezekre is szívesen válaszolok, ha a bizottságot érdekli.

Hogy Gyurcsány Ferenc miért gondolta azt, hogy engem kér fel fejlesztéspolitikai kormánybiztosnak, azt nyilván tőle kellene megkérdezni, mert ez egy vezetői döntés volt. Én azt tudom megmondani, hogy miért vállalkoztam erre a feladatra, miért gondoltam, hogy én ebben tudok valamit tenni az országért 2006 nyarától kezdve. Én azt gondolom, az az életút, amit én befutottam előtte szakmai értelemben, amely arról szólt, hogy befektetéseket csináljunk, alakítsunk át rosszul működő rendszereket jobbra, próbáljunk minél több foglalkoztatást generálni, minél több beruházást csinálni, próbáljunk meg hosszú távon tervezni, stratégiai terveket megtervezni és végrehajtani, hiszen ez volt a feladatom vállalatvezetőként, ez egyébként releváns lehet ott is, ahol mondjuk, az Európai Unió pénzt kell befektetni. Csak egy nagy különbség van: az uniós adófizetők és a magyar adófizetők pénzt nem pénzben kifejezett profitért, hanem munkahelyekért, megépült autópálya-

kilométerekért, felújított iskolákért, egy javuló életminőségért, gyarapodó országért kell befektetni. De ugyanúgy fontos, hogy ez egy mérhető eredménnyel rendelkező folyamat legyen. Erre vállalkoztam akkor, és azt kell mondanom, fejlesztéspolitikai tevékenységemért, amit lényegében három éven keresztül folytattam, minden szempontból felelősséget tudok vállalni. Magyarország az élen járt akkor az uniós pénzek lehívásában. Mi adtuk be elsőnek a nemzeti fejlesztési tervet; jelzem, akkor sokkal több pénz állt Magyarország rendelkezésére, mint amiről most szó van. Mi írtuk ki az első pályázatokat, mi vezettük be azt, hogy korrupciótól mentes, automatikus pályázatok legyenek a kisvállalkozóknak, ahol az interneten keresztül lehet pályázni és megtudni, hogy eredményes-e a pályázat, bírálóbizottságok nélkül. Mi vezettük be, indítottuk el azt a leghátrányosabb 33 kistérséget célzó programot, amelynek a pénzügyi forrásait az új kormány nagyrészt elvette, de ami arról szólt, hogy hogyan lehet felzárkóztatni Magyarországot, hogy hogyan fogunk együtt menni az Európai Unióba mindahányan, és nemcsak az ország szerencsésebbik fele.

Úgyhogy azt gondolom, számos olyan programot csináltunk, amely az egész Európai Unióban úgynevezett best practice, legjobb gyakorlat lett, amelyet ajánlottak más országoknak is. Erre, azt gondolom, büszkének kell lennünk. Sajnálom, hogy ez a folyamat lelassult, és sajnálom, hogy most nehézségekkel küzd Magyarország abban, hogy ezeket az uniós pénzeket teljes egészében le tudja hívni. Sajnálom, hogy a rendszer átláthatósága jelentősen romlott az elmúlt két évben, mert ez nem növeli a közbizalmat. De abban az időszakban, azt gondolom, három évig, amíg ezért én voltam a felelős, igyekeztem a feladatomat a legjobb tudásom szerint, tisztességgel csinálni, és ebben nagyon sok objektív mérőszám szerint Magyarország sikeresebb volt az átlagnál.

Köszönöm.

ELNÖK: Miniszterelnök úr, én megköszönöm, hogy elfáradt erre az ülésre. Megmondom őszintén, örülök, hogy a végén egy ilyen oldott hangulatú beszélgetés zajlott, és higgye el, amikor ön megjelent a barikádon mint politikus, és szó szerint azt mondta, hogy „bizottságok elé citálnak”, mi nem akartuk önt bizottság elé citálni, hanem ön is tudja mint volt miniszter és miniszterelnök, hogy a parlamenti vizsgálóbizottság előtt mindenki köteles megjelenni, függetlenül attól, hogy baloldaltól vagy jobboldaltól jött.

Végül, de nem utolsósorban, nem tanulságképp, hanem az idősebb jogán: ezt a mélyinterjút a 168 Órában tegnap elolvastam, és ön ebben azt mondja, most már, hogy a politikai barikádra tért, azt mondja, hogy „1919, 1945 és 1956 után már negyedszer megy el innen a szellemi elit”.

Nem vagyunk egy oldalon, valóban. Én azt javaslom önnek, hogy 1919-et és az akkori eltávozókat, Kun Bélát ne hasonlítsa már össze; figyelmébe ajánlom esetleg, hogy Tormay Cécile-nek a Bujdosó könyvét, ha nem olvasta el, olvassa már el, hogy 1919 után kik mentek ki ebből az országból.

Köszönöm szépen.

BAJNAI GORDON volt miniszterelnök: Elnök úr, köszönöm szépen a meghívást. Kötelességemnek tartom, hogy minden egyes esetben, ha a Magyar Országgyűlés valamelyik bizottsága megidéz, akkor eljőjsek, nyilván megfelelő időpont-egyeztetés után. A jövőben is így fogok tenni.

Az idézetre reagálva pedig hadd mondjam el, hogy én azt gondolom, a vörösteror elől menekültek el először nagyon sokan Magyarországon, aztán a fehérterror elől, és aztán meg nagyon sokan azért mentek el a húszas években, mert nem volt esetleg kilátás arra, hogy egyetemre kerülhessenek, mondjuk, a numerus clausus vagy más miatt. Számos olyan probléma volt, ami miatt a vörösterortól kezdve – és ezt szigorúan beleértettem ebbe az időszakba, hiszen az is 1919-re esett – Magyarország elitje elment. Ahogy elment '45 után,

'46-48 körül, aztán elment '56 után, és tartok attól, hogy most a legvállalkozóbb kedvű meg a legképzettebb emberek tízezrei, összességében százezrei keresnek munkát Magyarországon kívül. Tudja, ők nagyon hiányoznak ebből az országból. És ha lenne itt perspektíva, ha lehetne esély arra, hogy itt a tehetséges gyerekek tudnak tanulni és utána munkához jutni, és hogy majd az a munka tisztos középosztályi vagy annál is jobb létet ad nekik a tehetségük eredményeként, akkor biztosan itt maradnának, és akkor ennek az országnak több esélye lenne a lehetőségre. És ebből a szempontból, én azt mondom, egyetértünk, hogy ezért kell dolgozni a parlament mindkét oldalán.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Én is egyetértek ezzel, és nem azért, hogy az enyém legyen az utolsó szó, csak annyit hadd mondjak önnek, hogy az 1919-es dicstelen Tanácsköztársaságnak egyetlen politikai jelentősége van: hogy Magyarország hatodik állama Európa utolsó államává degradálta magát. Ez az egyik dolog. A másik dolog pedig, inkább egyszerűbben megvilágítom ezt a kérdést: a magyar Tanácsköztársaságnak az volt a jelentősége, amit egy orvos barátom mondott annak idején tizennyolc éves korában, hogy elvesztettük Erdélyt.

Köszönöm szépen. *(Az elnök elköszön Bajnai Gordontól, aki távozik az ülésről. – Dr. Veres János elfoglalja helyét a meghívottak asztalánál.)*

Dr. Veres János volt pénzügyminiszter meghallgatása

Akkor belevágunk! Alelnök úr, illetve miniszter úr, én azt gondolom, össze kellene foglalni, és nagyon röviden kellene kérdezni, tekintettel arra, hogy már elég hosszú idő eltelt.

Ki szeretné kezdeni? Hogy most ne én kezdjem. *(Jelzésre:)* Jó, akkor képviselő asszony fogja kezdeni, aztán folytatjuk.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm a szót, elnök úr. Miniszter úr, 2005-ben önök úgy privatizálták a Budapest Airportot, hogy a vagytonkezelési szerződést még a FUF Kft.-nél volt, és nem volt rendezett tulajdonképpen sok tekintetben a jogutódlás sem az LRI és a FUF Kft. tevékenységelvonása, illetve -átadása kapcsán. A múltkor Draskovics miniszter úr elmondta, hogy itt az ő feladata az volt, hogy megteremtse a tiszta jogi környezetet és a rendezett jogi viszonyokat a privatizációhoz. Ehhez képest látszik, hogy maga az egész privatizáció egy ilyen rendezetlen helyzetben zajlott le. Ennek kapcsán a mai napig vannak olyan területek, amelyek rendezetlenek. Hogyan lehetett így egy ilyen privatizációt elindítani, illetve véghezvinni?

S lesz még két kérdésem ezzel kapcsolatban.

DR. VERES JÁNOS (MSZP): A konkrét válasz úgy szól, hogy a magyar állam tudta azt, hogy vele szemben van egy függő követelés, nevezetesen a washingtoni választottbíróságon indított eljárás, az ICSID-eljárás folyamatban volt. Ezért, miután tudták a privatizációra jelentkező felek is, hogy ez folyamatban van, világosan rögzítésre került a privatizációs szerződésben, hogy ebben az eljárásban a magyar állam a fél, és az esetleges privatizációs nyertest nem érinti ennek az eljárásnak semmifajta döntése. Ezért a magyar állam különválasztotta ezt a jogi helyzetben függő tételt, és a későbbiek során, ahogy már utaltam rá itt a korábbi meghallgatáson, 2006-ban, amikor az eljárás befejeződött, a magyar államnak fizetési kötelezettséget állapítottak meg emiatt, és mintegy 18,5-19 milliárd forint összegben kellett akkor fizetni. Ez nem érintette a privatizációra jelentkezőket, és a privatizációs szerződés alapján később az üzemeltetést végző sem az angol céget, sem pedig a német céget.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm. Tehát akkor elvileg önök szerint ez így jogilag rendben volt és rendezett volt.

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Nemzetközi jogi irodák is úgy ítélték meg, hiszen minden pályázati jelentkező mögött volt egy nemzetközi jogi iroda, hogy ez a helyes eljárás, nevezetesen, hogy ha van egy ilyen függő tétel, akkor a függő tételt zárja ki a folyamatból a magyar állam. Ilyen módon lehetett kizárni a folyamatból, ez meg is történt, és ezt senki sem vitatja jogilag a későbbiek során sem.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): A második kérdésem egy többször emlegetett, körülbelül 103 milliárd forint összegű követelés, amelyet annak idején a FUF Kft. követelt a Budapest Airporttól, amelynek akkor a BAA volt a tulajdonosa. Menet közben történtek mindenféle jogi malőrök. A vége az lett, hogy a FUF Kft., amikor állami tulajdonba került, elengedte ezt a 103 milliárd forintos követelést. Ez előre fizetett bérleti díj volt, áfa, illetve kártérítési követelés, ezeknek az összegéből adódott össze. Így ezt az összeget tulajdonképpen a külföldi tulajdonosnál hagyta.

Tehát akárhogy is nézzük és akármikor is történt meg ez a típusú állami átvállalás, a tény akkor is az, hogy eredetileg volt egy 103 milliárdos követelése tulajdonképpen a magyar államnak egy külföldi magánbefektető felé, amelyet aztán különböző jogi lépések végeztével elengedett, mondván, hogy már saját magával szemben tartozik. De az eredeti kiindulópontot tekintve mindenképpen megvolt ez a típusú tartozás, amely így eltűnt valahol a folyamatok között az évek során.

Erről mit lehet tudni?

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Azt lehet tudni, hogy a választottbíróági eljárás kimondta azt, hogy végül kinek mennyit kell fizetnie kifelé. Ez lezárta ezt a vitás ügyet is. A lezárt vitás ügy eredményeképpen a FUF Kft. magyar állami tulajdonba került, hiszen következménye volt a választottbíróági eljárás döntésének. A magyar állami tulajdonba kerülő kft. pedig ezt követően már semmilyen módon nem követelt senkitől semmit. Az imént általam elmondott jogi eljárás azt is biztosította, hogy a későbbi üzemeltető és részvénytulajdonos BAA-tól sem követelhetett, tehát az angol tulajdonostól sem, és a német tulajdonostól sem követelhetett senki. Még egyszer mondom, azért, mert a jogi eljárás eredményeképpen eldöntötte a választottbíróóság, hogy ki kinek és mennyit fizet. Azt követően pedig érvénybe lépett az a megállapodás, ami annak idején a pályázati kiírásakor történt, nevezetesen, hogy ebből a kötelezettségből vagy főnálló jogvitából a magyar állam vállalta azt, amit vállalnia kellett a választottbíróági eljárás végén. Miután az állam állammal állt szemben a későbbiek során, hiszen az ICSID-eljárás végén megvalósult jogi helyzet azt jelentette, hogy külföldiek már nincsenek, magyar állami tulajdonban van a FUF Kft., ettől kezdve ez nulla eredményű játszma. Tehát nincs senkinek sem senkivel szemben követelése a továbbiakban, mert a magyar államnak van a magyar állammal szemben. Az alap jogi helyzet pedig az általam első kérdésre adott válaszból következik.

De ezt képviselő asszonnyal beszélünk már korábban is bizottsági ülés szünetében is. (*Bertha Szilvia: Igen.*) Az az igazi válasz erre a kérdésre, hogy az első, általam mondott megoldás volt az, ami biztosította, hogy a későbbiek során a magyar államnak magyar állammal szembeni követeléséről lehetett volna szó csak, ilyen értelemben tehát nincs tovább hova menni. Ezt le is írták, senki el nem vitatta ezt követően, bíróságok hagyták jóvá a mérlegeket. Úgyhogy utána vagyunk már ennek sok éve.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Ehhez kapcsolódik a megjegyzésem: én ugyan nem vagyok jogász, de a józan ész azt diktálná, hogy amennyiben egy per folyamatban van, akkor

új tények ismeretében nyilván a bíróságnak kellett volna kimondania, hogy ez a követelés akkor nem jogos. De nem ez történt, hanem az állam elengedte ezt a követelést. Tehát lemondott erről a követelésről, aztán még a perköltséget is magára vállalta. Számomra tehát ezért nem tiszta ez itt, és ezért tűnik úgy, hogy az állam egyértelműen lemondott a külföldi tulajdonos javára egy ilyen összegű követelésről.

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Nem, az állam magával szemben mondott le a követelésről. Tehát az állam–állam állt szemben egymással ebben az esetben, és ettől kezdve a követelést nem tudta magával szemben érvényesíteni az állam, tehát ez egy nullszaldós egyenlegű játék. És még egyszer mondom, az első döntés volt az, mármint a jogi eljárásnak az ilyen módon való kezelése volt az, amely eldöntötte ezt a kérdést. Tehát egy fizetési kötelezettsége maradt a magyar államnak, ez a bizonyos 18,5-19 milliárd közötti összeg, amelyet 2006 őszén kellett kifizetni.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Még egy rövid kérdés. Csak megjegyzem, hogy ebben akkor továbbra is egyezik az álláspontunk; csak a jegyzőkönyv kedvéért.

A harmadik kérdésem pedig az...

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Bocsásson meg! Csak azért mondom, merthogy itt nem álláspontról van szó, hanem jogi helyzetről. Lehet, hogy ön azt gondolja, hogy itt még főtt lehetett volna tartani a magyar államnak a jobb zsebével szemben a bal zsebe általi követelést, de miután két állami tulajdonú társaság áll szemben egymással ezt követően, ezért ez egy rendkívül egyszerű történet, hogy önmagától követelte a továbbiakban az állam. Hiszen a választottbírósi eljárás eredményeképpen az állam vált tulajdonossá a külföldiek helyében, és ettől kezdve nincs ilyen követelés.

Az az első pont pedig, amit elmondtam, az pedig azt biztosította, hogy a továbbiakban az állam mindenfajta jogi eljárás következtében fennálló kötelezettség esetén a kötelezett, nem pedig a privatizációs eljárás során esetleg az állami tulajdonos helyébe lépő bármely más társaság.

Csak ennyit akartam mondani. Értem, hogy nem fogja elfogadni a válaszomat, nyilván más álláspontja van ebben a kérdésben, de a tényeket azért szerettem volna rögzíteni.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Hát, igen. Ugye, itt az a kérdés, hogy a követelés hogyan került az állam zsebébe, és ezáltal akkor nem 18 milliárd volt tulajdonképpen az a teher, hanem 121 milliárd.

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Az állam kezébe úgy került, hogy kimondta az eljárás, hogy az állam lesz a tulajdonos abban a társaságban. És az állam magával szemben tudott volna ebben a jogi helyzetben érvényesíteni követelést, amit nyilvánvalóan összevezetéssel szoktak rendezni minden ilyenfajta helyzetben; mind a számviteli, mind az adójogszabályok és minden más ezt teszi indokolttá, és ezt teszi szükségessé a gazdasági racionalitás is.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Jó. Akkor a harmadik kérdésem, ezt is már többször felhoztam a pályázattal kapcsolatban. A pályázati kiírásban, amelyet kormányhatározat rögzített és adott meg, abban egyértelműen benne volt, hogy 60 milliárd forint az azonnali tranzakciós ellenérték, meg volt adva, hogy milyen árfolyamon kell számolni. Ehhez képest a nyertes pályázó ennél kevesebbet ajánlott, és mégis ő lett a nyertes. Tehát nyilván nem egy nagy tétel a másfél milliós eltérés, de összességében véve az eljárás tisztaságát kérdőjelezi meg, hogy ennek ellenére hogyan hirdethették meg ezt a pályázót nyertesnek, és ki volt, aki

ezt a döntést meghozta, annak ellenére, hogy egyértelműen ellentmondott a kormányhatározatban rögzített pályázati feltételeknek.

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Erre a kérdésre egy előbbi bizottsági ülésen Vági Márton válaszolt. Elég precíz választ adott, ettől többet nem tudok én sem önnek mondani, lévén, hogy hozzám a kérdés nem került el mint miniszterhez, tekintettel arra, hogy nem én értékeltem az árfolyamokat. Vági úr elmondta, hogy a pályázati kiírásban rögzített árfolyam szerepel, és ő azt is elmondta, hogy ilyen értelemben megfelelt a pályázati kiírás feltételeinek az a pályázó, aki végül kihirdetésre került. (*Bertha Szilvia: De nem felelt meg.*) Ezt már csak az is igazolja, hogy a pályázati eljárásban részt vevő ellenérdekelt felek közül ebben a pontban senki nem vitatkozott, sőt az egész tranzakciót senki nem vitte jogi eljárásra vagy jogi útra senki nem terelte. Ha egy ilyen hiba lett volna, mint amit ön feltételez utólag, akkor nyilvánvalóan az ellenérdekelt felek közül valaki – hangsúlyoztam, hogy minden cég mögött meglehetősen fölkészült nemzetközi jogi irodák álltak –, valaki akkor jogi eljárást kezdeményezett volna. Ilyen eljárásra nem került sor, és ilyen értelemben a Vági úr által a múltkor mondott választ tudom csak megerősíteni, hiszen nekem nem volt ismeretem ettől részletesebben erről a kérdéstről, amit képviselő asszony föltett, és Vági úr pontosan megválaszolta ezt a kérdést. (*Bertha Szilvia: Köszönöm.*)

ELNÖK: Mielőtt Gruber képviselő úrnak átadom a szót, miniszter úr, incselkedett bennem egy kérdés, csak nem akartam már terhelni miniszterelnök urat ezzel a kérdéssel; most megkérdezem, hátha színesíteni tudjuk a mai ülést.

Felmerült itt, hogy Oszkó pénzügyminiszter úr tett egy büntetőfeljelentést. Miniszterelnök úr ezt úgy fogalmazta meg – ő közgazdász –, hogy bírósági eljárás; mi ezt tudjuk, most már tisztáztuk, hogy ez büntetőfeljelentés. Az a déjà vum van, de a múltkor is volt már, azért kérdezem meg – persze abszolút semmi összeesküvés-elméletet ebbe nem kell belevinni –, hogyan lehet az, hogy Oszkó pénzügyminiszter úr utolsó hivatali napján tette meg ezt a feljelentést. Miért? Vajon miért nem tette meg már korábban? Nem tartja ezt furcsának?

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Tisztelt Elnök Úr! A múltkori bizottsági ülésünkön, miután elnök úr már nem volt itt és én vezettem a bizottsági ülést, itt volt az ÁPV akkori jogi igazgatója; a vezetéknevét nem tudom, de Attila a keresztnéve. (*Többek: Morvai.*) Fogják tudni, kiről van szó. Ő ezt a folyamatot itt részletesen elmondta erről a helyről. Én ennyit tudok a folyamatról. Tekintettel arra, hogy én nem voltam akkor döntési pozícióban, én annyit tudok még az előzményről, hogy amikor februárban ennek a bizonyos visszaállamosítási szerződésnek a megkötésére sor került, én újságíróktól hallottam először – mikrofont dugják az ember orra elé című helyzetben –, hogy miért hagytam jóvá a kezességvállalási szerződést. Majd én visszakérdeztem, hogy nem tudom, miről kérdez. És akkor mondták az újságírók, hogy az derült ki menet közben, hogy történt egy ilyen szerződéskötés, és én mondtam, hogy miután én nem tudtam ezt a tényt, most hallok először róla – 2010. február végén volt ez nagyjából –, ezért nem tudok a kérdéstről nyilatkozni, általam ismertem ilyen szerződés nem volt.

Most pedig azt tudom mondani elnök úr kérdésére, hogy a múltkor itt elég részletesen végig volt vezetve az a folyamat, hogy az akkori pénzügyminiszter, Oszkó Péter utasította az MNV-t arra, hogy miután fölmerült ebben a folyamatban ez a bizonyos viszontgarancia kérdése, ezért vizsgálja meg az MNV jogi igazgatósága azt, hogy vajon ez egy jogilag rendben lévő avagy rendben nem lévő dolog. És ezt követően a jogi igazgató itt elmondta, hogy ők mit találtak ebben jogilag rendben nem lévőknek, és emlékezetem szerint azt mondta itt a bizottság ülésén, hogy ők ismeretlen tettes ellen tettek följelentést, mert úgy ítélték meg, hogy ez jogilag nincs teljesen rendben. Én nem tudom megmondani, hogy ez pontosan

mennyi időt vett igénybe, amíg vizsgálta az MNV jogi igazgatósága. De aki ezzel foglalkozni akar, azt tudom mondani, ez az én személyes álláspontom ebben a kérdésben, mert én csak azt tudom elmondani, hogy én nem ismertem ezt a viszontgarancia-szerződést. Ha volt ilyen viszontgarancia-szerződés, akkor azt az állam tudta nélkül kötötte, aki kötötte. És azt a harmadik pontot is elmondtam, hogy miután ekkor a társaság maga privatizált társaságként működött, ezért nem volt az állam vagyonával foglalkozó személyeknek működési körébe tartozó joguk arra nézve, hogy ha hallották volna az utcán, hogy mi történik, akkor ezzel érdemben tudtak volna foglalkozni. Nem tudok az ügyvel kapcsolatban mást mondani.

Én tehát semmit nem akarok ebben minősíteni olyan értelemben, csak a saját szerepemet szerettem volna egyértelművé tenni. Itt a jogi igazgató úr elmondta a folyamatot magát, hogy ők kaptak a Pénzügyminisztériumtól, a pénzügyminisztertől személyesen egy utasítást, ők ezt valameddig vizsgálták, hogy pontosan mi lehet a dologban. És ha jól emlékszem, azt mondta, hogy a Malév igazgatósági ügyrendjét vagy valamilyen szabályzatát nézték meg, és ezzel nem találták összhangban lévőnek a döntéshozatal módját, s ezért tettek ismeretlen tettes ellen följelentést. Aminek én sem tudom a mai napig az eredményét, hogy pontosan hol tart. Úgyhogy megkérdeztem akkor a jogi igazgató úrtól, hogy ő tud-e ennek a folyamatáról bármit; akkor ő itt azt mondta emlékeim szerint, hogy lezárták, majd megpanaszolták az eljárást, tehát valaki panaszt emelt az eljárás lezárásával kapcsolatban. És jelenleg itt tart az eljárás az ő személyes, nem hivatali információi alapján.

Ezt tudom mondani a kérdésben, elnök úr.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Gruber képviselő úr!

DR. GRUBER ATTILA (Fidesz): Köszönöm szépen. Egyetlenegy kérdést szeretnék feltenni. Korábban ugyan már volt szó erről, de miniszter úr szájából szeretném hallani a választ, hogy ön hogyan látja. Milyen nemzetbiztonsági szempontjai voltak a repülőtér eladásának? Nyilván önt most nem mint nemzetbiztonsági szakértőt kérdezem, hanem egyáltalán mint a döntésben részt vevő, pontosabban a döntés-előkészítésben részt vevő minisztert. Hogyan korlátozta az állam a nyertes elidegenítési jogát, illetőleg volt-e valamiféle eszközrendszere a magyar államnak, ha netán tulajdonoscseré történik a repülőtér kapcsán?

A nemzetbiztonsági szempontot csak azért is kérdezném, mert talán két évvel ezelőtt volt egy nagyon kínos szituáció, amikor biztonsági szempontból leminősítették az akkor még Ferihegy 2 repülőtérét. Kvázi egy nagyon kínos helyzetbe kerültünk a működtetésnek ezen elemével kapcsolatban, és nagyon hosszú időnek kellett eltelnie ahhoz, hogy egyáltalán visszakapják azokat az elfogadottsági jogosítványokat Európa-szerte, ami korábban volt. Tehát volt-e ilyen szempont hangsúlyosan vagy milyen mélységben volt? Ez a kérdés lényege szerintem.

Köszönöm szépen.

DR. VERES JÁNOS (MSZP): A nemzetbiztonsági kérdéstről részletes információm nincs. Azt tudom mondani, hogy a pályázat előkészítésekor egy olyan tárcaközi bizottság működött, amelyben a nemzetbiztonsági szolgálatokat felügyelő illetékes kormánytag delegáltjai is jelen voltak. Az ő feladatuk volt az, hogy ezt a kérdéskört érintsék, szerepeltessék. Nem tudom megmondani pontosan, ez mit jelentett, hiszen nem vettem részt ebben a bizottsági munkában személyesen. De hogy ez ott volt, abban teljesen biztos vagyok, hiszen mielőtt a privatizációs szerződés lezárásra került volna, ennek a bizonyos több tárcától delegált bizottságnak a jóváhagyását is bírnia kellett. Ezt azért tudom, mert az akkori helyettes államtitkár, aki a kérdéssel foglalkozott, szóban erről tájékoztatott engem a privatizációs döntés lezárását megelőzően, mármint hogy az ezzel kapcsolatos feltételek és követelmények is bekerültek a szerződésbe.

A tulajdonoscserénél volt-e eszközrendszer? – ez volt a másik kérdés. Igen, volt eszközrendszer. Benne van a szerződésben, hogy a vevő továbbadhatja, de bele van írva, hogy pontosan milyen eljárással adhatja tovább a tulajdonát. Ugye, részvénytulajdont értékesített, hiszen magát a többit nem tudja értékesíteni, és a részvénytulajdon értékesítésére vonatkozóan rögzítve van a szerződésben, hogy a magyar államnak milyen joga van. Emlékeim szerint, amikor ez bekövetkezett, mármint az értékesítési szándék, akkor körülbelül két hónap telt el – lehet, hogy hosszabb idő is volt, mint két hónap –, hogy az angolok bejelentették értékesítési szándékukat, és az új vevővel kapcsolatban az első tárgyalásoktól az új vevő új szerződéses feltételeinek a kialakításáig egy nagyon intenzív munka zajlott ezt követően. Azaz az állam képviselőinek részt kellett vennie abban, hogy akkor milyen feltételek mellett lehet új vevő a társaságban, az számunkra elfogadható vevő-e, és az a feltételrendszer, amely a szerződésben korábban nem volt részletesen kibontva, éppen a hitelből történő tulajdonoscseré miatt kellett hogy most kibontásra kerüljön, az hogyan, milyen feltételekkel kerül bele az új szerződésbe. Tehát kifejezetten kitért erre maga a szerződés, hogy az államnak milyen lehetőségei vannak. Hozzá kell tennem, hogy természetesen itt volt egy még nagyobb biztosíték is, nevezetesen akkor 25 százalékban állami tulajdonban volt ez a társaság, és értelemszerűen a társasági jog szabályai szerint a kisebbségi tulajdonosnak másfajta jogosítványai is vannak; most túl az elővásárlási jogon, ebbe most nem akarok belemenni, de másfajta jogosítványai is vannak. Ezzel is élhetett akkor a társaság. Még egyszer mondom, egy hosszú tárgyalási folyamat eredményeképpen élt is ezzel a jogával a magyar állam akkor, amikor a Hochtief megjelent tulajdonosként.

ELNÖK: Riz Levente képviselő úr!

RIZ LEVENTE (Fidesz): Miniszter úr, több kérdést szeretnék föltenni. Az első a privatizációs szerződés kapcsán arra vonatkozik, hogy kik szövegezték a privatizációs szerződést a magyar állam részéről, kik vettek részt az egyeztetésekben a szerződés kialakítása kapcsán a BAA részéről. Részt vett-e esetleg ebben tanácsadóként a Wallis bármilyen tisztségviselője a tárgyalóasztal mellett vagy azon kívül? Ez az első.

A második kérdés, hogy a szerződés kapcsán több problémára rávilágított az elmúlt néhány bizottsági ülés, néhányat kiemelnék, és ezekkel kapcsolatban a véleményét megkérdezném. Az egyik ilyen az elvárt utaslétszám kérdése. Hogyan s milyen módon kerülhetett be ez a szerződésbe? Hogyan lehet az, hogy az állam kockázata az utaslétszám alakulása? Erről beszélgettünk a legutóbb is. A magyar állam arra nem képes, hogy utasokat küldjön repülőgépekre, hogy generálja ezt a forgalmat – milyen úton-módon kerülhetett ez be a szerződésbe? Az állami jogszabályalkotás korlátozása valósult meg akkor, amikor a szerződésben az ÁPV Zrt. azt vállalta, hogy ha olyan jogszabályváltozás történik, amely esetleg csökkentené a repülőtér bevételeit, akkor a tervezett és a tényleges bevétel közti különbözetet a magyar állam megfizeti a vevőnek. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy az államot a jogszabályalkotásban egy privatizációs szerződés korlátozza, a Magyar Országgyűlést, a magyar kormányt. Mi önnek erről a véleménye?

A harmadik a fejlesztések kérdése. A fejlesztéseket már sokat cincáltuk az elmúlt hetekben. Itt arról beszélt Tátrai úr, hogy tulajdonképpen egy menüről van szó, a privatizációs szerződés vonatkozó melléklete egy menüt jelent. Nem így van véleményem szerint; a mellékletben, azt gondolom, az a szám, a 260 millió euró a fejlesztések összértékét jelenti, és azon belül pedig az ott megjelölt és felsorolt egyes tételek nem megkerülhetők. Én majd szívesen átnyújtom önnek ezt a mellékletet, amennyiben érdeklí: ebben egyértelműen és tételesen, évekre lebontva: 2006-ban 14,5 millió euró, 2007-ben 68,9 millió euró, 2008-ban 65 millió, és így tovább, nem sorolom föl.

Aztán a következő kérdés, ami a legutóbbi meghallgatáson is fölvetődött: Tátrai úr ezt a vételárat, amit fizettek az angolok, irreálisan magasnak tartotta az egyik tanulmányában. Azt írta Tátrai úr: a szerződés rendelkezéseket tartalmaz arról, hogy „ha a Budapest Airport nem tud a bankok felé fizetni, akkor bizonyos esetekben helyette a magyar állam áll helyt. Abból a pénzből, amit számára a reptér már előre kifizetett. Logikailag tehát (...) arról van szó, hogy a vételár irreálisan magasnak bizonyuló részét az állam visszatéríti a vevőnek.” Szeretném, ha ezt értelmezné, az ön állásfoglalása kapcsán érdeklődnék, hogy ez mit takar.

S végül, amit már az előző meghallgatáson miniszterelnök úrnak is fölvettem, illetve önnek: mi lett a bevétel sorsa? Az Állami Számvevőszék megállapította, hogy azt hiszem, körülbelül 390 milliárd forint jött be a vagyonkezelési jogért. Ennek mi lett a sorsa? Akkor önök azt kommunikálták, hogy ez az államadósság törlesztésére fog kerülni, de valójában, amint ez később kiderült, a 2005. évi elúszott, sok lyuktól terhes költségvetés befoltozására került felhasználásra.

Ezekkel kapcsolatban szeretném tehát a pontos véleményét hallani. Köszönöm.

DR. VERES JÁNOS pénzügyminiszter: Képviselő úr bizonyos kérdésekben ragaszkodik a saját álláspontjához, annak ellenére, hogy ezzel ellentétes vélemény már elhangzott itt a bizottság ülésén. Az első kérdése kapcsán ugyanezt tudom megerősíteni. Nincs a szerződésben olyan, képviselő úr, miszerint az állam kockázata lenne az utaslétszám! *(Riz Levente: Az első kérdés, hogy kik állították össze a szerződést.)* Igen; hát, kérem szépen, akik annak idején elnyerték azt a közbeszerzési eljárást, ami a privatizációs tanácsadó és jogi irodát jelenti. Nem tudom megmondani, hogy melyik cég. Az állam nevében a legmagasabb szintű személy, aki ebben részt vett, Vági Márton volt, az ÁPV Rt. akkori vezérigazgatója. *(Riz Levente: És a BAA?)* Fogalmam nincs. Én nem tárgyaltam velük ilyen dolgokról, nem vettem részt a szerződés megfogalmazásában, nem vettem részt a szerződés feltételeinek a kialakításában, ezért nem tudom megmondani, hogy a részükről ki vett részt. Ezért azt sem tudom megmondani, hogy az ön által feltételezett Wallis részt vett-e a dologban, de szerintem ez egyértelműen elhangzott itt Bajnai úr részéről, hogy ők abban a szakaszban már nem voltak partnerek. Hiszen a BAA önmagában tett ajánlatot.

Hangsúlyozom, itt kétfordulós eljárás volt. Az első fordulóban volt egy bizonyos vételárajánlata a feleknek, majd nagyon-nagyon magas arányban növelte a BAA az ajánlatát a második fordulóban. Az én tudomásom szerint teljesen önálló döntésből. Nem volt senki más konzorciális partnere ennek az angol cégnek, ők döntöttek el, hogy ennyit adnak a budapesti repülőtérért.

A szerződésben, nézze meg, nem szerepel olyan, hogy az állam kockázata lenne az utaslétszám. Az szerepel a szerződésben, hogy ha az utaslétszám nem ér el egy szintet, akkor kezdeményezhet tárgyalást a vevő – de az nem kockázatot jelent. Hanem tárgyalási kezdeményezést. A szerződés más pontjában az is szerepel, hogy egyébként a felek minden vitás kérdést alapesetben tárgyalással kötelesek rendezni. Amennyiben a tárgyalások nem vezetnek eredményre, akkor lehet más útra terelni a dolgot. De miután nem szerepel semmilyen szankció közvetlenül a szerződésben ehhez a tételhez, ezért azt tudom mondani, hogy ön ezt hajlamos így értelmezni – de a szerződésben nem így szerepel.

A harmadik. Az állami jogszabályalkotás korlátozásának fogja föl képviselő úr azt, hogy a bevételecsökkenést pótolni kell. Képviselő úr, ez a 2011-ben meghozott fideszes döntés következménye. Komoly cég Magyarországon nem állt velünk szóba annak idején ilyen korlátok... *(Riz Levente: 2011-ben?)* 2001-es – ’11-et mondtam? Akkor rosszul mondtam. Ez tehát a 2001-es fideszes döntés következménye, amely elvette egy magánbefektetőtől a repülőtér működtetésével kapcsolatos lehetőséget. Éppen ezért valamennyi pályázó, ezt az ismert körülményt tudva, eleve úgy ült le a tárgyalóasztalhoz, hogy és a magyar állam milyen garanciát tud arra adni, hogy nem lesz sem kormányváltás, sem kormánymaradás esetén

hasonló magyar mentalitásból meghozott döntés. Azaz abszolút bizalmatlanság volt Magyarországgal szemben a befektetők részéről, mert már megtapasztalták, hogy egy kanadai befektetőt hogyan lehetett kizárni az üzleti lehetőségéből annak idején. Éppen ezért van a szerződésben több ponton egyébként olyan garancia beépítve, ami ilyenfajta lehetőségeket, én most úgy mondom, hogy kizár. Többek között ezért volt a Szilviának mondott első válaszában is eldöntött megállapodás – a nemzetközi jogi irodákkal közösen a magyar tanácsadó is ezt javasolta egyébként –, hogy legyen egy ilyen módon a történetet, hogyan is fogalmazzak..., egyértelműen a magyar állam és a velünk perben, vitában állók közötti vitává leegyszerűsítő, privatizációs döntést nem érintő kérdéskör. Ez a másik pont is ugyanezért került bele, de sajnos az akkori Fidesz-többség a parlamentben, illetve a Fidesz-kormány olyan döntést hozott, ami bizalmatlanná tette a befektetőket Magyarországgal szemben. Ezt a bizalmat többek között ilyen szerződéses pontokkal lehetett visszaszerezni.

Képviselő úr, az a baj, hogy képviselő úr a fejlesztési melléklet ügyében nem olvassa a szerződés erre vonatkozó pontját. Tátrai úr kétszer felolvasta a bizottsági ülésen azt a pontot. *(Riz Levente: Itt van nálam.)* Ezért azt tudom mondani, hogy én nem fogok ebben semmi újat mondani Tátrai úrhoz képest, lévén, hogy én nem ismerem olyan részletességgel a szerződést, mint amilyen részletességgel ő ismeri a szerződést. És miután abban közgazdászként, remélem, egyetértünk, hogy az abban a másfél oldalban felsorolt fejlesztések nem valósíthatók meg 260 millió euróból – remélem, ebben egyetértünk. Márpedig ha ebben egyetértünk, akkor teljesen nyilvánvalóan következik az, hogy azok a fejlesztések nem 260 millió euró értékűek, hanem lényegesen nagyobb értékűek. És abban egyetérték képviselő úrral, hogy van évenkénti ütemezés. Ezért, amikor én voltam miniszter, akkor nagyon komoly vitát folytatott az általam is felügyelt ÁPV, illetve MNV a végrehajtás éves ütemének teljesítéséről a Hochtief-fel, hiszen akkor már ő volt pozícióban. Ezeket a vitákat Tátrai úr itt ismertette a bizottság ülésén, én nem akarok hozzáfűzni ehhez semmit. Azt tudom mondani, hogy nálam is próbált a Hochtief vezérkara annak idején kibúvót keresni az alól, hogy az éves ütem nemteljesítésével kapcsolatban mi a megoldás. Tehát jöttek hozzám is tárgyalni, miután – akkor már MNV volt, úgy emlékszem – a vagyongazdálkodóval nem tudtak megállapodni ennek a megfelelő értelmezésében. És többek között én is arra biztattam az MNV-t, hogy ezt a kérdést, miután a szerződésből következik, hogy tárgyalni kell, tárgyalásos megoldást kell keresni, ezért próbálják meg lezárni a Hochtief-fel olyan módon, hogy ez a két fél együttes megállapodása legyen, azaz ne bírósági útra kerüljön a kérdés a továbbiakban.

Tehát azt tudom mondani, hogy az én meglátásom szerint az én miniszteri időszakomban semmifajta olyan dolog nem történt, ami ellentétes lenne a szerződés fejlesztésre vonatkozó mellékletével, azon túlmenően, hogy volt olyan év, amikor nem tudták teljesíteni értékben azt, ami az éves érték volt, de a megállapodás ezt rendezte akkor, amikor én miniszter voltam. Erre Nagy János elnök úr és Tátrai Miklós vezérigazgató úr itt többször utalt. Én a számát most nem tudom megmondani annak a megállapodásnak, de az a megállapodás ezt a kérdést rendezte. Hogy mennyire helyesen jártunk el, azt az is mutatja, hogy a kormányváltást követő új MNV-vezetés ezt nem kifogásolta, sőt 2011-ben lezárta ezt a kérdést megállapodás szinten is a Hochtief-fel mint tulajdonossal. Ezért azt gondolom, hogy ebben a kérdésben az én miniszteri időszakomat illetően semmifajta kritikának ilyen értelemben helye nincs. A fejlesztések szerencsére elkezdődtek, jóval később annál, mint amilyen módon a szerződés aláírásakor egyébként prognosztizáltuk, de ez alapvetően nem a mi hibánkból, hanem azért történt, mert közben tulajdonoscsere volt, és azért, mert közben új feltételek merültek föl a fejlesztések végrehajtásának feltételeként is.

Én nem tudom, hogy Tátrai Miklós közgazdászként közzétett tanulmányának azon megállapítása, amely megállapítást ön most kommentáltatna velem, valós vagy nem valós. Én nem ismerek olyan kötelezettséget, amire Tátrai Miklós utal ebben a tanulmányában. Éppen ezért nem kívánok ilyet minősíteni. Erre én azt tudom mondani, hogy a magyar államnak

tényszerűen ebből a privatizációból semmilyen visszafizetési kötelezettsége nem származott; nem voltak igazak azok a Budai úr és mások által tett hazug állítások a nyilvánosságban, amelyek arra vonatkoztak, hogy utasszámcsökkenés, Malév-csőd vagy bármilyen más – madár száll arra – külső körülmény miatt a magyar államnak visszafizetési kötelezettsége lenne, akármilyen nagy értékben is. Miután ebben a kérdésben én perben állok Budai úrral, ezért azt gondolom, nem kívánok tovább ebben a kérdésben semmilyen megnyilatkozást tenni. Majd a bíróság eldönti ezt a részét is a kérdéseknek. Szóval, abszolút megalapozatlan állításokkal állt ki egy magasan fizetett kormányzati ember ebben az ügyben. Teljesen abszurd, azt kell mondjam, mindenfajta ilyen értelmű feltételezés.

A bevétel sorsa. Képviselő úr, akkor még az volt a szokás ebben a parlamentben, hogy a pénzügyminiszter, ha hívták, akkor elment a bizottság ülésére. Én elmentem a költségvetési bizottság ülésére, vegyék elő azt a jegyzőkönyvet: én pontosan elszámoltam a költségvetési bizottságnak a privatizációs bevétel államadósság-kezelésre fordításának a technikájáról is, a módszeréről is. Arról is, hogy milyen állampapírokat vásároltunk ebből vissza annak idején. Tehát azt tudom mondani, hogy mindenfajta más megállapítással szemben én továbbra is fenntartom az eredeti álláspontomat, és ez parlamenti költségvetési bizottsági jegyzőkönyvben is rögzítésre került annak idején. Ez a Fidesz-legendáriumnak a része, mint annyi más dolog, hogy akkor úgy gondolták, hogy ezt lehet piszkálni. Azt tudom mondani, hogy Katona Tamás államtitkár úrral közösen számoltunk be akkor a költségvetési bizottságnak arról, hogy ez a pénz pontosan milyen módon szolgálta az államadósság csökkentését a 2005 végi, 2006 eleji időszakban. Természetesen most nem áll rendelkezésemre erre vonatkozóan semmifajta hivatalos papír, de elő kell keresni a jegyzőkönyveket, és abban ez pontosan szerepel.

Köszönöm.

RIZ LEVENTE (Fidesz): Csak röviden reagálnék. Most már tényleg sokszor jártuk körül, hogy a fejlesztési kötelezettségek valójában menüt jelentettek-e vagy sem. Hadd pontosítsak, Tátrai úr is idézte, én is idézni fogom a szerződést: „A társaság saját belátása szerint dönthet arról, hogy a specifikus projektekre mekkora összeget bocsát rendelkezésre.” Ezt jelenti. Tehát a társaság saját maga eldöntheti, hogy az egyes felsorolt projektelemekre mennyi pénzt fordíthat. De arról nem dönthet, hogy önhatalmúlag elhagyja közülük bármelyiket is! És konkrétan ez történt, hogy önhatalmúlag elhagyott azokból a tételekből egyet. Tehát én azt gondolom, az én értelmezésem egyértelmű: az a szerződésben nincs meg, hogy válogathat közülük.

A másik pedig: én most miniszter úr részéről semmilyen konkrét választ nem hallottam arra vonatkozólag, hogy mire költötték a privatizációs bevételt. Ennek többféle eleme volt. Például a szerződés a vagyonkezelésért cserébe kapott durván 390 milliárd forintot: mentesítette az alól, lényegét tekintve lehetővé tette azt, hogy azt folyó állami kiadásra is költhessék. Örülnék, ha azt, amit a költségvetési bizottságban akkor levezetett, megismertetné velünk.

DR. VERES JÁNOS pénzügyminiszter: Akkor a kettő közül az első megjegyzésére: képviselő úr, az a mondat, amelyet most felolvasott, a magyar nyelv szabályai szerint tartalmazza azt, amit én állítok. Nem tudok ettől többet mondani. Ha a félre van bízva, hogy az egyes projektekre mennyi összeget fordít, és nincs olyan korlátozás benne, hogy de valamennyi projektet meg kell valósítania, nincs olyan korlátozás benne, hogy de minimum egymilliót kell fordítani bármely projektre, akkor a fél eldöntheti, hogy nulla összeget fordít arra a projektre. Ettől kezdve ez abszolút egyértelmű dolog. Tehát én nem látom azt, hogy... *(Riz Levente: Milyen szerződés ez?)* Parancsol? *(Riz Levente: Milyen szerződés ez?)* Hát, ez a hivatalos szerződés! *(Riz Levente: Ezt nem lehet így értelmezni!)* Na de képviselő úr, ön sem

gondolhatja komolyan! Nézzen ide: 260 millió euróból az ott felsorolt beruházásoknak negyedét, harmadát ha meg lehet valósítani, körülbelül. Erre azt tudom mondani, senki nem gondolta azt, hogy ez mind megvalósítandó 260 millió euróból. Erre senki nem gondolt annak idején! Föl sem merült ilyen ötlet!

Ezek a beruházási projektek voltak azok, amelyeket mindenki úgy gondolt, hogy különböző megfontolások alapján a lehető leggyorsabban, a privatizációt követő első években elkezdendők és minél hamarabb megvalósítandók. Tátrai úr részletesen beszélt arról, hogy ezek között van olyan, amely önmagában nyereséget kellene hogy termeljen, de meghatározott okok miatt, merthogy például a terület nem vehető ki a repülőtérből, ezért például hotelprojekt nem valósulhatott meg ott a repülőtér mellett.

Én csak azt tudom mondani, hogy ez annyira triviális, közgazdaságilag nem vitatható, jogilag sem vitatható kérdés, ezért azt gondolom, képviselő úr, hogy ha sosem fogunk egyetérteni egymással, sosem fog tudni engem meggyőzni arról, hogy itt ráadásul hibázott volna valaki. Még arról sem tud meggyőzni, tekintettel arra, hogy miután rá van bízva a privatizációt végrehajtó partnerre, hogy ő dönti el, mennyit fordít az egyes elemekre, egyetlenegy dolgot nem tudott ő eldönteni: melyik évben mennyi összeget valósít meg. Ez le van rögzítve a szerződésben, vita nélkül. Éppen ezért, amikor nem volt megvalósítva valamelyik évben a szerződésben rögzített összeg, akkor létre is jött az egyeztetés, a szerződés másik pontja szerint. Tehát a két fél között létrejött az egyeztetés. Amikor nem tudtak megállapodni, akkor próbálkozott a miniszterrel, aki visszautalta őket oda, ahova menni kell tárgyalni, és a végén az a bizonyos határozata a Nemzeti Vagyongazdálkodási Tanácsnak hozta azt a megállapodást, amely három év után rendbe tette ennek a kérdésnek az összegproblémáit. De hogy mindet meg kellene valósítani, az soha föl nem merült komoly gondolatként, lévén, még egyszer mondom, az összeg nagyjából az egynegyedére elégséges csak.

A másik kérdésére pedig azt tudom mondani, képviselő úr, hogy miután ez nem volt tárgya eddig az itteni kérdésnek, én nem hoztam magammal ilyen papírt, de a parlament honlapján ott van a bizottsági ülés jegyzőkönyve, megnézhető. Egyébként réges-régen nyilvános információ, és azt tudom mondani, hogy a Számvevőszékkel sok más kérdésben is volt vitája a Pénzügyminisztériumnak, csak példának okáért a vámelőjegyzésbe befizetett összegek kérdése sem úgy oldódott meg, ahogy azt a Számvevőszék gondolta annak idején. Ezért ebben a kérdésben is valószínűleg egy nyitva maradt vita van a Pénzügyminisztérium és a Számvevőszék között, de az akkori költségvetési zárszámadás ezt a kérdést eldöntötte. Erre már nem tudok mit mondani, az egy megszavazott ügy, utána vagyunk. Én teljesen biztos vagyok abban, amit ebben állítok, ezért nem kívánok ezzel a kérdéssel érdemben most többet foglalkozni.

RIZ LEVENTE (Fidesz): Miniszter úr, nagyon röviden válaszolok. Tehát akkor most már tényleg lezárhatjuk ezt a fejlesztés körüli polémiát, nem fogunk tudni egyetérteni. Minimum értelmezési különbség van közöttünk. Én is számos jogással konzultáltam, higgye el, hogy van egy ilyen értelmezése ennek a kérdésnek, különben nem ütném a vasat.

A másik pedig: ennek a vizsgálóbizottságnak a meghívására ön most a kérdésekre válaszol. Továbbra sem mondott semmit erre a kérdésre, hogy mi lett a privatizációs bevétellel. Azt mondta, hogy olvassuk el egy 2005-ös jegyzőkönyvben. Miniszter úr, kérem, hogy vezesse le nekünk, mi történt egészen konkrétan ezzel a bevétellel!

DR. VERES JÁNOS pénzügyminiszter: Az első kérdésre, képviselő úr: nem értelmezési kérdésről van szó az én megítélésem szerint, hanem egy világos és egyértelmű dologról. Hiszen nem azt írja elő a szerződés, amit ön hiányol, és bele szeretne érteni. A szerződésben ilyen nem szerepel. Ilyet soha senki nem állított.

És hogy mennyire igazam van, az önök által, az önök bizalmából kinevezett MNV új vezetése lezárta ezt a 260 millió eurós fejlesztési ügyet, és úgy zárta le, ahogyan most én mondom, nem úgy, ahogy ön mondja. Tehát azt kell mondjam, ha van is jogászok között egyet nem értés ebben a kérdésben, két jogászcsoport biztosan ugyanúgy látja: az MNV akkori jogásza és az önök által kinevezett jogásza az MNV-nek ugyanúgy látták egységesen ezt a kérdést. Ezért azt tudom mondani, hogy azért fölösleges erről már most beszélni, mert az önök kormánya idején lezárt ügyről van szó, és ők sem emeltek kifogást.

A másik ügyben pedig én nem tudok mást mondani, mint amit eddig is mondtam: az akkori kormány adósságsökkentésre fordította a privatizációs bevételt. Ezzel, még a technikai részleteivel is elszámolt a nyilvánosság előtt a parlament költségvetési bizottságában. Én voltam ott a bizottsági ülésen, Katona Tamás államtitkár kolléga is részt vett ebben a munkában. Ezért azt tudom mondani, hogy azt tessék megnézni. Nálam ilyen információ itt fejből nincs, fejből nem emlékszem egy hét vagy nyolc évvel ezelőtt történt dologra pontosan. Ezért azt tudom mondani, hogy ez valósult meg belőle. De ez már réges-rég eldőlt! Akkor a Fidesz szeretett ezen rágódni, és próbálkoztak fogást találni ezzel a dologgal, de sosem tudtak igazolni ezzel ellentétes állítást. Ma sem tudnak igazolni ezzel ellentétes állítást. A zárszámadási törvény azt az évet lezárta, mind a kettőt, tehát a 2005-öst és a 2006-ost is. Ettől kezdve törvényben van rögzítve ez a kérdés. Ezért ezen most még utólag..., hogy mondjam, lehet persze polemizálni, de ettől kezdve ez már nem szakmai, hanem teljes egészében politikai színezetű kérdés az én szempontomból. Mi azzal akkor annak rendje és módja szerint elszámoltunk. Mondom, azt megtettük, hogy miniszter és államtitkár is elment a parlament költségvetési bizottságába, hogy ebben a kérdésben a vitának a végére pontot tegyen.

Hogy a Számvevőszékkel fennmaradt a vita, mondom, sok ilyen kérdés maradt annak idején nyitva a Számvevőszékkel; nincs is ezen különösebben mit vitatkozni szerintem. Mi elszámoltunk ezzel a dologgal, utána vagyunk, kész. Most én nem tudok önnek ezt itt elmondani, hiszen fogalmam nincs természetesen, azonnal, pontosan egy nyolc évvel ezelőtti, pontos, számszerű elszámolásról. De mivel nyilvános információról van szó, ezért szerintem nem nekem kell ezt itt most elmondani.

Köszönöm.

ELNÖK: Bertha Szilvia!

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm, elnök úr. Elsősorban egy javaslatom lenne, amit már a múltkori bizottsági ülésen is megtettem, csak elnök úr már nem volt itt: hogy Jaklics Ervint hívjuk be meghallgatni az úgymond megvalósult fejlesztésekkel kapcsolatban, mert ő tudna erről hiteles tájékoztatást adni, hogy mi szerint mi történt, mennyi a valóságalapja annak, ami állítások elhangzottak, mi valósult meg és milyen tartalommal. Ezt szeretném kérni. Alelnök úr a múltkor azt kérte, hogy tartsuk meg a mostani bizottsági ülésre, hogy szavazzunk róla.

S lenne kérdésem is. Az egyik szintén az Állami Számvevőszékkel kapcsolatos. 2008-ban az Állami Számvevőszék kimondta, hogy több mint 40 milliós hátralék van éppen a fejlesztések miatt, amit be kellene hajtani a Budapest Airport tulajdonosán. Akkor ezt egy kormányzati döntéssel felülbírálták. Ennek mi volt az oka? Vagy mi adott jogalapot arra, hogy az Állami Számvevőszék jelentésében foglaltakat ilyen szinten figyelmen kívül hagyják?

A másik. Vélelmezem, hogy akkor miniszter úr azt sem tudja, hogy a privatizációs szerződés mellékletének részeként meglévő könyvvizsgálói jelentés tulajdonképpen azt mondja ki, hogy nem lehet véleményezni magát a privatizációs szerződést. Tehát nincs hozzá olyan könyvvizsgálói vélemény, amely jóváhagyná, hogy ez egy megalapozott és jó

szervződés. És két oldalon keresztül tárgyalja magát a kétségeket és kételyeket, hogy miért nem tartják jónak. Ennek ellenére valósult meg a privatizáció.

S még egy kérdésem van: a nyertes pályázat hol lelhető fel? Mert azt nem sikerült beszerezni.

Egyébként csak reflektálnék még az első témákra: a sajtóban jelent meg olyan információ, miszerint egyes pályázók, illetve egy pályázó konkrétan jogi eljárást kezdeményezett a privatizáció miatt. Merthogy arról volt szó, hogy senki nem lépett, holott volt egy ilyen pályázó, és ez megjelent a sajtóban. Ezt már csak megjegyzésként tettem hozzá.

Köszönöm, és várom a válaszokat.

DR. VERES JÁNOS pénzügyminiszter: Visszafelé haladva: a nyertes pályázat a Magyar Nemzeti Vagyonkezelőnél lelhető fel. Hiszen minden egyes privatizációval kapcsolatos irat ott van az irattárban, ott lelhető fel a nyertes pályázat.

Ami utoljára mondott: én miniszterként nem tudok arról, tehát az én miniszteri időszakomat érintően nem tudok arról, hogy bármilyen jogi eljárás folyt volna a Budapest Airport privatizációjával kapcsolatban. Hogy a sajtó mit írt, azt én nem tudom. Hozzám olyan irat, olyan kezdeményezés nem került el, ami alapján az ön által most mondott – hogy valaki kezdeményezett valamit – dologra sor került volna. Én nem tudok erről. Az is lehetséges, hogy ez alacsonyabb szinten került rendezésre. Hozzám mint miniszterhez ilyet nem hozott senki.

A privatizációs szerződés könyvvizsgálói részére utalt. Azt tudom mondani, hogy ugye ez két szinttel az alatt van, ahol én találkoztam az üggyel. Tehát ha valaki ilyet írt, akkor nyilvánvalóan az ÁPV – mert akkor ÁPV volt – döntéshozói kellett hogy megnézzék azt, hogy ez mit jelent vagy mit nem jelent tartalmilag. Egyébként az, ahogyan ön fogalmazott, biztos, hogy nem feltétele bárminek, hiszen könyvvizsgálónak a mérleget kell jóváhagyni; privatizációs szerződést könyvvizsgálónak jóváhagynia nem kell. Tehát az nem jogi feltétele egy szerződés jóváhagyásának, hogy egy könyvvizsgáló mit mond róla; ez egy pluszinformáció a döntéshozatal megelőző fázisban. Az én ismereteim szerint, pontosabban: ez nem került már abban a stádiumban elélem mint probléma, amikor az ÁPV a privatizációs pályázat értékeléséről döntési javaslatot fogalmazott meg.

Nem hagytuk figyelmen kívül az ÁSZ álláspontját ebben a 40 milliós ügyben. Én most elmondtam már harmadszor, most elmondom negyedszer: miután különböző okokból a nyertes nem abban az ütemben valósította meg értékben a beruházásait, mint ami szerepelt az eredeti szerződésben, ezért volt egy Tátrai úr által részletesen elmondott egyeztetési folyamat. Ezzel ők nem voltak megelégedve, jöttek hozzám panaszra, én visszaküldtem őket a Vagyonkezelőhöz. Ezt követően nem tudtak megállapodni egymással. Majd az immáron MNV kezdeményezett egy eljárást, ez az eljárás hozta azt, ami az itt a Nagy János és Tátrai úr által is hivatkozott olyan megállapodást jelentette, amely a Hochtief és a magyar állam vagyonkezelésével foglalkozó MNV közötti egyetértési vagy együttértelmezési megállapodás – nem tudom pontosan, milyen címet viseli –, amely ezt követően rögzítette azt, hogy mennyi az elismert fejlesztés egyik évben, másik évben, harmadik évben, és milyen ütemben pótolja vissza a korábbiakban végre nem hajtott fejlesztését a privatizátor. Az én értelmezésem szerint, miután '11-ben úgy zárult le ez a folyamat, immáron az új kormány jogászai és döntéshozói által, hogy elfogadták és elismerték a privatizációs szerződésben szereplő kötelezettség teljesítését, ezért semmiképpen nem esett ki az ön által mondott 40 millió az államtól, hanem más időpontban valósult meg. Az, ahogy erre vonatkozóan a Tátrai úr által elmondott érvek elhangzottak, nevezetesen, hogy ha pénzt hívunk le ezzel szemben, akkor a repülőtéren nem valósul meg a fejlesztés, az nem lett volna a magyar állam érdeke. Ezért azt gondolom, hogy helyesen járt el, aki megpróbálta a szerződésben rögzített – először tárgyalni, és csak aztán menni bíróságra – utat követni. És bizton állítom, hogy nem maradt el

semmilyen érték a szerződésben vállalt fejlesztési kötelezettségek megvalósításából. Mert én bízom abban és elfogadom, hogy a Fidesz-kormány által kinevezett Nemzeti Vagyonkezelő vezérkara kellőképpen értékelte az együttesen 260 milliónak a megvalósulását. Olyan biztos, hogy van, hogy nem abban az évben valósult meg valamilyen érték, mint amelyik évben szerepelt a 2005 decemberében aláírt szerződésben. Erre szolgált az az eljárásrend, ami itt elhangzott.

Tehát a magyar államot kár nem érte.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm. A könyvvizsgálatot csak azért kérdeztem, mert rendszeresen arra hivatkoznak, hogy szakértői anyagok alapján döntöttek, és így tovább. De hát akkor látszik, hogy mennyire vették figyelembe a szakértői anyagokat. Úgy gondolom, hogy egy könyvvizsgálói jelentés kellően szakértői anyagnak minősíthető – de hát ezek szerint nem.

A másik pedig, hogy elvileg ezek az anyagok persze megvannak az MNV-nél, csak éppen a bizottság már többször kérte, és egyszerűen nem jutunk hozzá rengeteg anyaghoz. Én is jeleztem elnök úrnak, elnök úr jelezte, hogy ő mindig megkéri, csak egyszerűen nem küldik az anyagokat. Tehát ez alapján lehet hivatkozni arra, hogy nézzük meg a 2005-ös ilyen-olyan jegyzőkönyvet, de ha egyszer nem kapjuk meg és nem tudjuk megnézni, akkor egyszerűen nem tudunk továbblépni és nem tudunk kérdezni. Úgyhogy itt egy kicsit akadályoztatva érezzük magunkat.

Köszönöm.

DR. VERES JÁNOS pénzügyminiszter: Képviselő asszony, amire én hivatkoztam, az nem MNV-s anyag. Én parlamenti jegyzőkönyvre hivatkoztam, amikor jegyzőkönyvre hivatkoztam.

Az MNV-nél pedig nem tudok mást mondani. Nekem otthon biztosan nincs a szerződésből példányom. Ebből következően nem tudok mást mondani, mint hogy a magyar állam erre följogosított és kijelölt szervezeténél kell lenni a pályázati anyagból is, meg a szerződésből is.

Ha jól emlékszem, talán Vági úr itt a bizottsági meghallgatásán említette azt, hogy ők komplett anyagot adtak le a levéltárba. Hiszen akkor a szabály azt írta elő, hogy az állami levéltárba is le kell adniuk a lezárt privatizációs tranzakció eredményeképpen. Én ezt nem tudom, sosem néztem meg. Parancsol?

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Abból ki vannak takarva részek, meg üres oldalak vannak benne. Tehát nagyon hiányos; pont a lényegi részek nem láthatók benne.

DR. VERES JÁNOS pénzügyminiszter: Én nem ismerem, ennek nem néztem utána. Azt tudom mondani, az bizonyos az érvényes jogszabályok szerint, hogy az MNV irattárában kell lenni az egészről komplett anyagnak, hiszen az az a szervezet, amely jogosult arra, hogy ezekből megőrizzen egy-egy példányt. Hogy aztán ők miért nem adják, azt ne kérdezze tőlem, mert ezt nem tudom megítélni. Fogalmam nincs róla, hogy kik dolgoznak ott.

Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Köszönjük szépen, miniszter úr. Én azt gondolom most már, hogy a meghallgatások nagy része lezárult.

Képviselő asszony javaslatára természetesen nyitottak vagyunk, és tájékoztatom a bizottság tagjait, alelnök urat, hogy november 28-án, szerdán elméletileg sor kerül az utolsó meghallgatásokra, beleértve Kamarás úr, Oszkó pénzügyminiszter úr – és aki még nem volt, nem olyan sok – meghallgatását. S ezt követően, én azt gondolom, már nincs más feladatunk,

mint hogy akkor az összefoglaló jelentés megszülessen, és azt megtárgyaljuk. Úgyhogy ha mindenki egyetért velem, nem nagyon tervezek most már mást. *(Riz Levente: Gyurcsány Ferenc miniszterelnök urat nem akarjuk meghívni?)* Hát, slusszpoénként az ötleten még gondolkozom... De nem szerepel a listán szerintem. Annyi miniszterelnök, miniszter volt már itt meghallgatva, hogy szerintem most már rendben van itt ez a dolog. *(Riz Levente: Csak vicceltem.)* Jó.

Nagy tisztelettel a mai ülést berekesztem, folytatás: november 28-án.

Köszönöm mindenki jelenlétét.

(Az ülés befejezésének időpontja: 13.00 óra)

Dr. Varga István
a bizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezető: Prin Andrea