



Ikt.sz.: MVB/29-1/2012.

MVB-13/2012. sz. ülés
(MVB-13/2010-2014. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés A Malév Zrt. és a Budapest Airport Zrt. szocialisták és szabad demokraták általi privatizációjának körülményeit, továbbá a Malév Zrt. visszaállamosításának folyamatát, valamint jelenlegi fizetésképtelenségét és felszámolását előidéző, 2002-2010 között meghozott intézkedéseket, illetve az ebben az időszakban felmerülő döntéshozói felelősség kérdéskörét vizsgáló bizottságának

2012. december 5-én, szerdán, 13 óra 2 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>Oszkó Péter volt pénzügyminiszter meghallgatása</i>	5
<i>Kamarás Miklós, az MNV Zrt. volt vezérigazgatója, a Budapest Airport Zrt. igazgatósága volt elnökének meghallgatása</i>	23
<i>Dr. Jaklics Ervin, a repülőtér tervezőjének meghallgatása</i>	27
<i>Dr. Réczicza István ügyvéd meghallgatása</i>	32

Napirendi javaslat

1. Oszkó Péter volt pénzügyminiszter meghallgatása
2. Kamarás Miklós, az MNV Zrt. volt vezérigazgatója, a Budapest Airport Zrt. igazgatósága volt elnökének meghallgatása
3. Váradi József, a Wizz Air vezérigazgatójának meghallgatása
4. Dr. Jaklics Ervin, a repülőtér tervezőjének meghallgatása
5. Dr. Récicza István ügyvéd meghallgatása
6. Egyebek

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

Elnököl: **Dr. Varga István** (Fidesz), a bizottság elnöke, valamint
Dr. Veres János (MSZP), a bizottság alelnöke

Dr. Bácskai János (Fidesz)
Riz Levente (Fidesz)
Dr. Aradszki András (KDNP)
Bertha Szilvia (Jobbik)
Volner János (Jobbik)
Ertsey Katalin (LMP)

Helyettesítési megbízást adott

Dr. Gruber Attila (Fidesz) dr. Bácskai Jánosnak (Fidesz)
Dr. Józsa István (Fidesz) dr. Veres Jánosnak (Fidesz)
Volner János (Jobbik) megérkezéséig Bertha Szilviának (Jobbik)

Meghívottak részéről

Hozzászólók

Oszkó Péter volt pénzügyminiszter
Kamarás Miklós, az MNV Zrt. volt vezérigazgatója, a Budapest Airport Zrt.
igazgatósága volt elnöke
Dr. Jaklics Ervin, a repülőtér tervezője
Dr. Réciczka István ügyvéd

(Az ülés kezdetének időpontja: 13 óra 2 perc)

Elnöki bevezető, a napirend elfogadása

DR. VARGA ISTVÁN (Fidesz), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Tisztelettel köszöntöm a bizottság megjelent tagjait, tisztelettel köszöntöm miniszter urat.

Megállapítom, hogy a mai bizottsági ülésünk határozatképes, tekintettel arra, hogy Bácskai János helyettesíti Gruber Attilát, Bertha Szilvia Volner Jánost.

Bejelentem, hogy Váradi József úr sajnos nem tud eljönni, ő lett volna 14 órától; a többiek nem jelezték, hogy nem jönnek.

Aki a mai napirendet elfogadja, kérem, szavazzon. (Szavazás.) Megérkezett alelnök úr is. Alelnök úr, elfogadod a napirendet? (Dr. Veres János: Feltétlenül.) Jó. Akkor megállapítom, hogy egyhangúlag elfogadtuk a napirendet.

Oszkó Péter volt pénzügyminiszter meghallgatása

Tisztelettel még egyszer köszöntöm miniszter urat, bele is vágunk a közepébe. Ha megengedi, kérdéseket teszünk föl először, hogy haladjunk, és ha megfelel, egy kérdés–egy válasz következik; szerintem ez az egyszerűbb, hogy ne kelljen jegyzetelgetni.

Meg is ragadom az alkalmat. Az első kérdésem az lenne, hogy a Deloitte vezérigazgatójaként, a Malév Zrt. könyvvizsgálójaként milyen rálátása volt a cég helyzetére. Parancsoljon!

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Köszönöm a kérdését, elnök úr, és köszönöm a meghívást. Azt hiszem, mindannyiunk érdeke, hogy valóban tisztán lássunk a Malév ügyében, és ne csak politikai vagdalkozás történjen ebben a kérdésben.

Az első kérdésre nagyon röviden tudok válaszolni. Én a Deloitte Zrt. tanácsadó cégnek voltam a vezérigazgatója, a könyvvizsgálattal foglalkozó Deloitte Kft.-nek semmiféle vezetője vagy tisztségviselője nem voltam. A könyvvizsgálati folyamatban, könyvvizsgálati munkákban nem vettem részt, tehát nem volt Deloitte-vezetőként semmiféle kapcsolatom a Malévvvel.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Mielőtt még a képviselők és alelnök úr is belemelegednének, tisztelettel, elnöki jogomnál fogva föltennék még egy kérdést. Közben köszöntöm Riz Levente urat is.

Ön számos kérdésben publikált, illetve bizonyos dolgokban ezzel kapcsolatosan kifejtette az álláspontját. Ezt mi is ismerjük, illetve én is ismerem, nem mindet, de nagy részét, hogy mi volt önnek a véleménye. Ebből idézve azt kérdezem, fenn tetszik-e tartani azt az állítást, hogy a Borisz Abramovics által irányított cégcsoport szinte egyetlen vállalását sem teljesítette, kétes pénzügyi tranzakciókkal továbbterhelte és meg is szegte a privatizációs szerződés feltételeit.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Borisz Abramovics privatizációját, én azt gondolom, nem lehet terv szerintinek nevezni. Ez a legkevésbé sem azt jelenti, hogy a privatizáció folyamatában, a privatizáció idején ezeket a magatartásokat előre lehetett volna jósolni. Ilyen értelmű állítást nyilván nem is tettem. Viszont azt gondolom, kétségtelen tény, hogy azok a várakozások, amelyek abba az irányba mutattak, hogy Borisz Abramovics irányítása alatt a Malév majd sikeresen konszolidálódik, és növekedési pályára áll, és meg tud szabadulni a terhektől, a veszteségtől és az adósságtól, ezek nem teljesültek. Sőt, voltak olyan ügyletek, jelesül egy olyan viszontgarancia biztosításának az ügylete a Malév részéről, amit mi magunk kifogásoltunk, és eljárást is indítottunk ezzel kapcsolatban.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Ehhez kapcsolódik, hogy ön szerint akkor kit terhel a felelősség, hogy ilyen cégcsoportnak adták el a Malévet. Ki volt a felelős a privatizációs szerződés betartásáért? Milyen eszközök álltak az akkori kormány rendelkezésére, és mely eszközökkel éltek?

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Nézze, elnök úr, a privatizációs folyamatban én semmilyen módon nem vettem részt, maximum újságolvasóként követtem akkoriban. Úgyhogy azt gondolom, hogy önnek erről akár lényegesen több információja lehet, mint nekem a mai nappal. Úgyhogy nem tudok és nem is akarok semmiféle felelősöket megnevezni. Még olyan állítást sem tettem, hogy a privatizáció eleve elhibázott volt. Az, hogy a privatizáció során várt eredmények végül nem következtek be, nyilván olyasfajta, előre nem jósolható eseményeknek volt a következménye, amivel kapcsolatban egyáltalán már azt az állítást is, hogy mindenképpen felelősöket kell megnevezni, azt gondolom, korainak tartom, vagy én a magam részéről nem feltétlenül tartom megalapozottnak.

A privatizáció után egyébként a Magyar Nemzeti Vagyonkezelőnek maradt részvénye a Malévben, tehát nyilván a Nemzeti Vagyonkezelő volt az, aki részvényesként és a privatizációs szerződés szerződő feleként az ott zajló folyamatokat kellett hogy kontrollálja, és a szerződés betartásáért felelt. *(Volner János megérkezik az ülésre.)*

ELNÖK: Köszönöm szépen. Még egy kérdést, és utána tényleg bejezem a kérdéseket, Aradszki képviselő úr fog kérdezni.

Miniszter úr, mégiscsak idetartozik a dolog, hogy az eddigi meghallgatások során meg a rendelkezésünkre álló dokumentumokból egyértelmű, hogy ön tett egy büntetőfeljelentést, tehát mégiscsak tett egy büntetőfeljelentést. Illetve ezzel kapcsolatban azt kérdezem, mert az volt furcsa, hogy ez a büntetőfeljelentés emlékezetem szerint az utolsó napon, az ön minisztersége utolsó napján történt. Miért nem tetszett korábban tenni feljelentést?

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Nem én tettem a büntetőfeljelentést, hanem a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő. És nyilván nem az utolsó napon kértem erre vonatkozó eljárást, hanem ez a folyamat régóta zajlott.

A viszontgarancia ügyét említettem az előbb, miszerint egy olyan viszontgarancia terhelte meg a Malévet, amit mi lényegében a visszaállamosítás folyamatának az utolsó szakaszában ismertünk meg, tehát számunkra ez nem volt ismert, és úgy tűnt, hogy a minisztérium munkatársai, sőt a vagyonkezelő munkatársai sem voltak erről megfelelően tájékoztatva. Ennek a részleteit kértük kivizsgálni, a visszaállamosításról szóló szerződés aláírását követően közvetlenül belső vizsgálatot rendeltünk el a minisztériumban és a Nemzeti Vagyonkezelőnél is. Ennek a vizsgálatnak meg kellett várni az eredményét, és a vizsgálat lezárultát követően lehetett eljárási cselekményeket tenni. Ez történt lényegében március és május között. Nem gondolom egyébként, hogy bárki gyorsabban zárna le egy ilyesfajta vizsgálatot. De arra kifejezetten odafigyeltünk, hogy még a mi kormányzati időszakunk alatt vonjunk le ebből következtetést, és ezt ne hagyjuk az utódainkra. Ezt meg is tettük. Tehát szerintem nem negatív, hanem kifejezetten pozitív színben tűnik fel, hogy bár kevés időnk volt rá, de mégis eljártunk még ebben az ügyben. És a felkérésünkre a vagyonkezelő a feljelentést is megtette.

ELNÖK: Köszönöm. Aradszki képviselő úr következik... *(Jelzésre:)* Jó, Bertha Szilvia, bocsánat.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm a szót, elnök úr. Köszöntöm a miniszter urat, és köszönöm a lehetőséget képviselőtársamnak.

Én a visszaállamosítási folyamatról szeretnék egy pár kérdést föltenni. Az első, hogy itt volt egy megállapodás, amelyben benne van, hogy megmentési és szerkezetátalakítási tervet is kellett készíteni, amelyet az Európai Bizottsággal egyeztetni kellett. Erre vonatkozik az első kérdésem, hogy ez mi volt, miből állt ez a terv, megvan-e, és ezt egyeztették-e az Európai Bizottsággal. Ez a későbbi eljárás miatt fontos.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Így van. Már a Malév visszaállamosításának folyamatában is a Malév menedzsmentjének a kérésére nagy nemzetközi tanácsadó cégek és kifejezetten iparági szakértők dolgoztak ilyen szerkezetátalakítási terven. Nyilvánvaló és senki számára nem újszerű információ, hogy a visszaállamosítást annak a tudatával, annak a feltételével tudtuk elvégezni, hogy tudnunk kellett, hogy ez a visszaállamosítás olyan átalakításnak, olyan restrukturálásnak a feltételeit teremti meg, amelyet ha elvégzünk, akkor elkerülhető, hogy a visszaállamosítást magát tiltott állami támogatásnak tekintse az Európai Unió. Tehát amikor visszaállamosítottunk, akkor ilyen terveknek már a birtokában kellett lennünk, ilyen terveknek a birtokában voltunk. Ezeket olyan tanácsadók készítették, amelyek tudomásom szerint utána még a Fidesz-kormány is dolgozott. Sőt, miután tudtuk, hogy a visszaállamosítást követően a mi kormányzati periódusunkból meglehetősen csekély idő van hátra, ezeket a terveket legalábbis informális úton meg is osztottuk a Fidesz szakértőivel, jelezvén, hogy ezeknek a részleteit már neki kell végigvinni és neki kell megvalósítani ahhoz, hogy a Malév visszaállamosítása se minősüljön utólag tiltott állami támogatásnak.

Egyébként pedig a minisztériumban dolgozó kollégáim folyamatosan egyeztettek az Európai Unióval, jelezték az átalakítási elképzeléseiket, és megkezdték azokat a tárgyalásokat, amelyeket értelemszerűen folytatni kellett vagy kellett volna ahhoz – erről nekem nincs információ, hogy a Fidesz-kormány e körben mit tett –, hogy valós átalakítási munkákat elvégezve, az Európai Unió elfogadja ezt a koncepciót, és ne vitassa később a visszaállamosításnak a jogosságát.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm, és folytatnám, ha lehet.

Az, hogy pontosan milyen feltételekkel történt ez a visszaállamosítás, kinek a döntése volt, vagy milyen szakértői anyagokon alapult? Dióhéjban összefoglalva, mégiscsak 200 millióért eladták és 19 milliárdért visszavették a Malévat. Nyilván vannak más körülmények is, de azért sommásan ez mégiscsak így néz ki.

Illetve itt felmerül a meghatározó befolyás az 5 százalékkal, például az 50 millió feletti kifizetések esetére, aminek része volt aztán a Malév csődjében is. Ilyen feltételekről ki hozta meg a döntést, hogy ezzel így visszaállamosítsák?

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Én szomorúan hallom, ha a bizottság még ilyen mértékben pontatlan információkat tud a Malév visszaállamosításáról. A Malév visszaállamosítása során egy fillér vételár nem került kifizetésre; tehát azt gondolom, pontosítsuk a kérdésben elhangzottakat. Valóban vételárért került értékesítésre a Malév, de a Malév visszaállamosításakor a magyar állam kizárólag a légitársaságba juttatott vagyoni értéket. A légitársaság korábbi tulajdonosának egy fillért nem adott. Azt gondolom, ez itt fontos különbség. Tehát e tekintetben azért szeretném, ha pontosan fogalmaznánk, mert az valóban a közvélemény számára megütközést kelthet, hogy valaki valamit elad 200 millióért és visszavásárol sok milliárdért – nem ez történt.

De a kérdésére válaszolva: kormánydöntés született a Malév visszaállamosításáról. Egyébként több kormánydöntés is, hiszen egy meglehetősen terhes és kritikus tárgyalási folyamat zajlott az orosz tulajdonosi körrel, és több alkalommal kellett hogy kormánydöntés erősítse meg azt a fajta tárgyalási taktikát és stratégiát, amit mi folytattunk, és a visszaállamosítás végső koncepcióját is kormánydöntés hagyta jóvá, amelyet egyébként végül

a Pénzügyminisztérium, illetve a Pénzügyminisztérium instrukciói szerint a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő végzett el.

Több apró kérdést feltett még, egy részét próbáltam jelezni, hogy nem volt feltétlenül pontos. Tehát nem visszavásárlása történt a Malévnek, hanem feltőkésítése. Az állam nagyrészt lényegében a fennálló követeléseit használta arra, a fennálló és egyébként amúgy meglehetősen kétséges megtérülésű követeléseit használta arra, hogy 95 százalékos tulajdont szerezzen a Malévben. Ha nagyon le akarjuk egyszerűsíteni, volt egy olyan légitársaság, amit az orosz tulajdonos nem volt hajlandó finanszírozni, hanem, ha nem lép közbe az állam, meglehetősen egyértelmű, hogy a Malév egyszerűen összeomlott volna. Magyarán, ezek a követelések amúgy sem folytak volna be az államhoz. Ehelyett ezeket a követeléseket az állam kvázi arra használta, hogy feltőkésítse a Malévat, 95 százalékos tulajdont szerzett azoknak a követeléseknek a fejében, amit egyébként amúgy sem tudott volna végrehajtani egy összeomlófélben lévő légitársaságon. Tehát ezt rossz üzletnek eladni szerintem meglehetősen erőltetett lenne.

Arra a kérdésre pedig, hogy az orosz félnek miért maradt vétőjoga: nem azért, mert 5 százalékos tulajdona volt – azt gondolom, ezt is nagyon pontosan helyre kell tenni, mert nagyon sok helytelen állítás jelent meg a közvélemény előtt –, hanem azért, mert nagyságrendileg egy 100 millió eurós hitelállománnyal rendelkezett még a Malévvval szemben, a vétőjogai ehhez a követeléshez kapcsolódtak. Bármikor, bármelyik időszakban adott kormányzat dönthetett úgy, hogy ezt a hitelt visszafizeti, és abban a pillanatban megszabadult a vétőjogtól. Ezt csak azért mondom, mert a Fidesz-kormány alatt egyébként lényegesen sokkal több pénz folyt bele a Malévbe. Ha a Fidesz-kormány meg akart volna szabadulni a vétőjogoktól, akkor volt rá lehetősége: vagy a hitel elengedtetése útján, ha az neki sikerült volna – nekünk nem sikerült egyébként, de nem gondolom ezt kudarcnak, mert az utánunk jövő kormány sem ért el ebben sikereket –, vagy a hitel visszafizetése árán. Nem az 5 százalékos tulajdonrészhez kapcsolódtak a vétőjogok, hanem ahhoz a 100 millió eurós hitelhez, amelyhez minden finanszírozó, minden bank hasonló típusú vétőjogokat kapcsolt volna vagy kapcsolna. Amikor valaki ilyen mértékű hitelt ad egy egyébként kétes gazdálkodású vagy kétes nyereségességű cégnek, akkor bizony eszkozbiztosítékokat, vétőjogokat, minden mást ki szokott kötni. Ezt tette egyébként teljesen normál piaci feltételek szerint az orosz fél is a közös megállapodás aláírásának feltételeként.

ELNÖK: Bocsásson meg, és nem Bertha Szilviát akarom most megvédeni, de hát miniszter úr, az EU Bizottság határozata mondta ki, hogy az eredeti ár 127-szereséért vásárolták vissza a légitársaságot. Tehát nem Bertha Szilvia találta ezt ki, az EU Bizottság írta ezt le!

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Hát, ők is hibásan írták le ezek szerint...

ELNÖK: Persze, világos, de...

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: ...vagy hibás a fordítás. De könyörgök, a tényeket azért nehéz e tekintetben megmásítani!

ELNÖK: Világos, az EU is tévedett akkor ezek szerint. Világos.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Tőkeemelés történt, és nem vásárlás. Ez nem vitatható.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Akkor csak a tisztánlátás érdekében: 19 milliárd forintnyi adó- és járuléktartozást engedett el tulajdonképpen az állam. Tehát lehet, hogy nem visszavásárolta, de akkor is ennyivel rövidült meg az állam, és ennyi kötelezettsége maradt el az orosz tulajdonosnak.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Melyet egyébként, tegyük hozzá, semmilyen eszközzel nem tudott volna végrehajtani egy összeomló Malévből. Tehát nyilván azért értékelnünk kell az adott követelésnek a valós értékét.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Akkor ezt a mentalitást esetleg a devizahitelek kapcsán a bankok részére is javasoljuk.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Ezt meg, gondolom, véletlenül címezte nekem. *(Derűltség.)*

ELNÖK: Szerintem, a lovagiasság szabályai szerint ezt a polémiát hagyjuk.

Egyetlenegy dolog még – és Aradszki képviselő úré a szó –, hogy miniszter úr is tudja, ez az országgyűlési határozat meghatároz egy időintervallumot. Merthogy a Fidesz-kormányt tetszik emlegetni. 2010 második felében került ide a Fidesz-kormány, azért mondom, hogy tehát ez most nem a vizsgálódásunk tárgya. *(Dr. Veres János: Hát hogyan lenne!)* De lehet, hogy ez is egyszer vizsgálódás tárgya lesz a következő időkben. *(Dr. Veres János közbeszólására:)* Igen? *(Dr. Veres János: Persze.)*

Aradszki képviselő úr következik, utána Ertsey képviselő asszony.

DR. ARADSZKI ANDRÁS (KDNP): Miniszter úr, engedjen meg egy kis vicces dolgot. Ezek szerint nem bízik abban, hogy 2011 után önnek gondja lesz a devizahitelekkel.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Volt nekem már gondom a devizahitelekkel.

DR. ARADSZKI ANDRÁS (KDNP): Nem nagyon oldotta meg... Na, de mindegy.

Nekem van egy állandó vesszőparipám, minden bizottsági ülésen meg szoktam kérdezni; előtte két feltételezést hadd mondjak el, és ha arra igent mond, akkor felteszem a tényleges kérdést.

Az egyik feltételezésem mindig abból indul ki, hogy a Gyurcsány-, Bajnai-kormányok tagjai mind kiváló üzletemberek voltak, az üzleti világból érkeztek, így ön is. Ez igaz, hogy alapvetően a vállalkozói, üzleti szférából érkezett a kormányba? Megmondom, miért kérdezem – akkor felteszem a másik feltételezést is.

A másik feltételezésem az, hogy ön ettől függetlenül, hogy nem vett részt a Malév privatizációjában, azért feltételezem, hogy utólag, amikor már miniszter volt, és felelős döntéseket kellett meghoznia vagy előkészítenie, akkor azért megismerte a privatizációs szerződéseket, azokat a megvalósíthatósági tanulmányokat, üzleti elképzeléseket, terveket, amelyek alapján döntöttek akkor és abban az időpontban a privatizációról. Gondolom, ez igaz.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Ha már ilyen hosszú kérdést tett fel, hadd válaszoljak...

DR. ARADSZKI ANDRÁS (KDNP): Én nem tettem föl kérdést!

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Végül is két kérdést tett fel, és azok után akarja majd a többi kérdést feltenni...

DR. ARADSZKI ANDRÁS (KDNP): Nem, nem, én pontos voltam. Én azt mondtam, hogy van két feltételezésem, az egyik az, hogy ön az üzleti világból jött, a másik az, hogy megismerte a Malév privatizációjának a módját, előkészítettségét, annak az esélyét...

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Képviselő úr, vagy válaszolhatok, vagy szívesen hallgatom végig a kérdést – döntsük el, hogy melyiket a kettő közül.

DR. ARADSZKI ANDRÁS (KDNP): Erre a kettőre esetleg ha válaszolna, aztán majd utána.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Jó. Azért annyi kommentárt hadd tegyek hozzá az eddig elhangzottakhoz is, hogy én tényleg azzal a céllal jöttem ide, hogy a Malévról, a Malév ügyeiről beszéljünk, és azt tisztázzuk. Beszélhetünk devizahitelezésről is. Fontos lenne eldönteni, hogy a bizottsági meghallgatás célja az, hogy nekem kelljen személyemet érintő és engem rossz színben feltüntető megjegyzésekre reagálni. Erre is kész vagyok, de akkor félek, hogy elkanyarodunk a témától. Azt gondolom, minden, a miniszterségem alatt tett cselekményemért szívesen vállalom a felelősséget, és szívesen igyekszem elmagyarázni, hogy annak mi volt a célja. Így van ez a devizahitelezéssel is vagy bármi mással.

A konkrét kérdéseire azt tudom mondani – vagy feltételezéseire –, hogy az első valószínűleg csak formális. Tehát valóban, én az üzleti világban szereztem a tapasztalataimat, és most is ott dolgozom egyébként. Egy évig miniszterkedtem. Gyurcsány-Bajnai-kormányban nem, Bajnai-kormányban miniszterkedtem; ezt is egyfajta ilyen – elnézést a megfogalmazásért – hangulatkeltő kifejezésnek érzem, amit a Fidesz manapság gyakran használ. Minden kormány a saját tevékenységéért tud felelősséget vállalni, és azt gondolom, már a Gyurcsány-kormányból is itt többen elmondták a saját tapasztalataikat és élményeiket a Malév kapcsán. És ahogy visszaolvastam a jegyzőkönyveket, meglehetősen alaposan meg tudták védeni magukat. Az én dolgom a saját időszakommal kapcsolatban kifejtteni a véleményemet és elmagyarázni az akkor történeteket.

A másik kérdése, hogy megismertem-e a privatizáció körülményeit. Értelemszerűen minden olyan tekintetben vagy olyan mértékben, ami a visszaállamosításnak az ügyét befolyásolta és szolgálta. Minden olyan esetben, amikor úgy láttam, hogy bármiféle visszaélés vagy visszaadás történt, ott eljárást indítottam, de jelzem, egy ilyen esettel találkozunk: a viszontgarancia ügyével. Ennél kirívóbb vagy ehhez hasonlóan kirívó ügyekkel nem találkoztunk, de valóban, a mi egyébként szűkös, egy évre szabott kormányzati időszakunkat nem azzal töltöttük, hogy közéleti botrányokat próbáljunk kelteni bizonyos társaságok körül, hanem inkább azzal, hogy próbáljunk megoldást találni a továbbélésükre. Tehát az én kifejtett energiámnak a döntő többsége arra irányult, hogy a Malév továbbélését segítsük, és nem arra, hogy a Malév körüli, a nyilvánosság számára hírértékkel szolgáló botrányokat keltsünk.

DR. ARADSZKI ANDRÁS (KDNP): Miután kiderült, hogy hasonlóan a Gyurcsány-, Bajnai-kormányok legtöbb tagjához, a Bajnai-kormány egyik tagjaként is az üzleti világból érkezett, és azt is elmondta, hogy megismerte a Malév privatizációjának menetét, illetve a legfontosabb dokumentumokat, és gondolom, az üzleti modellt is, mert az kellett a későbbi döntéshez, mint üzletembert szeretném megkérdezni, teljesen teoretikus módon: ön szerint – mint üzletembert kérdezem, hangsúlyozom – a Malév privatizációjakor, az akkori döntéshozók kellően előkészített, üzletileg végigvihető, jó üzleti modell mentén döntöttek-e, vagy lehetett-e látni azokat a kockázatokat, amelyekből az következett, ami bekövetkezett,

hogy később a tulajdonos nem tudott helytállni a vállalt kötelezettségeiért? Ez az egyik része a dolognak.

Nem furcsállotta-e azt, miközben készítette elő a Malév visszaállamosítását – és az előbb elmondta, hogy nem az 5 százalékos tulajdonrészhez kapcsolódott a különböző többletjogoknak a biztosítása az orosz fél felé, hanem a hitelnek a bebiztosítása érdekében –, ezeket a feltételeket, hasonló feltételeket a privatizációs szerződésből miért nem hiányolta, vagy hiányolta-e egyáltalán? Mert ott azért nem voltak ilyen szigorú viszontgaranciák, garanciák annak biztosítására, hogy ugyancsak alaptőke-emeléssel valósítsa meg, egyrészt alaptőke-emeléssel valósítsa meg az orosz fél a privatizációt, szolgáltassa az ellenértéket, vagy valami eléggé dodonai és homályos módon a privatizációs szerződés értelmében biztosítson iksz millió eurót a Malév részére. Ezeknél a feltételeknél nem furcsállotta-e, hogy a magyar állam részéről nem voltak olyan szigorú feltételek, mint amit az orosz állami tulajdonban lévő bank egyébként normális módon – ahogyan ön mondta –, szokásos piaci magatartást gyakorolva ki tudott magának harcolni? Ebből a szempontból is, ha lehet, kérem, értékelje, ha tudja, a privatizáció dolgait. Hangsúlyozom, kicsit lépjen hátra, ha kérhetem, és mint üzletember, racionálisan gondolkozó üzletember, s nem mint politikus mondja el a véleményét. *(Dr. Veres János: Nem ez a feladata! Nem ezért van itt!)*

Köszönöm szépen.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Köszönöm a kérdést. Azt rögtön az elején jelezni kell, hogy nekem egyféle véleményem van. Lehet, hogy bizonyos emberek tudnak többféle szerepben többféleképpen gondolkodni, én üzletemberként is, volt miniszterként is alapvetően szakmai alapon fogalmaztam meg mindig a véleményemet, és ez nem változott attól, hogy milyen pozíciót töltöttem be. Tehát egyféle vélemény tudok közölni.

A privatizációs szerződéssel kapcsolatban attól tartok, önök részletesebb tudással rendelkeznek, és felkészültebbek, mint én. Nem én kötöttem és nem is én hajtottam végre a privatizációs szerződést. A visszaállamosítás során a szükséges mértékben megismertem, de mivel nem az én munkám volt, nem hozzám kötődik, ezért nyilván erről már csak homályos emlékeim vannak. Annyi viszont mindenképpen van, hogy komoly tőkeemelési kötelezettségek voltak ebben a privatizációs szerződésben, sőt ezeket mindenféle lehívható bankgaranciákkal biztosította be magának akkor a magyar kormány. Jelzem, erre azért emlékszem meglehetősen élesen, mert mi magunk hívtuk le ezt a bankgaranciát, tehát kifejezetten volt kemény szankció a magyar állam, illetve a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő kezében akkor arra vonatkozóan, hogyha valaki nem tartotta be a privatizációs szerződést; oly mértékű bankgarancia, amelyet egyébként a visszaállamosításkor a magyar fél nem nyújtott az orosz államnak.

Ezt azért tartom fontosnak elmondani, mert e tekintetben, azt gondolom, egyébként sokkal keményebb szerződést kényszerített rá a privatizációkor a magyar állam, mint amilyen szerződést egyébként az oroszok próbáltak sikertelenül ránk kényszeríteni a visszaállamosításkor. A visszaállamosítás során folytatott vitának egy jelentős része az volt, az orosz fél azt kérte, hogy a Malév tartozásaival kapcsolatban nekik nem elegendők azok a vétőjogok, amelyeket a Malévvval kapcsolatban kapnak, mert ha a Malév egyszer nem tud fizetni, akkor ők nem is tudnak mit csinálni. Ez egyébként mára bebizonyosodott, az orosz fél fut a követelése után. Ők kifejezetten állami garanciát kértek volna, olyan típusú garanciát, amivel biztosítva látják, hogy ha a Malév nem tud fizetni, akkor az állam fizet. Ezeket teljes egészében visszautasítottuk.

Ha megnézzük mindezt a fordítottjára, hogy a privatizációs szerződésben a magyar állam miket kötött ki és miket tudott érvényesíteni, ott bizony egy tőkeemelési kötelezettség elmulasztásának az esetére, meg finanszírozási kötelezettség elmulasztásának az esetére a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő kezében volt egy olyan bankgarancia, amelyet az orosz

állami fejlesztési bankkal szemben érvényesíthetett és le is hívhatott és le is hívott, mi magunk hívtuk le. Úgyhogy én azt gondolom, e tekintetben nem feltétlenül néz ki rosszul az a privatizációs folyamat.

S egy gondolatot szeretnék még elmondani. Fontos tudni, hogy ebben a piaci és szabályozási környezetben, ami a Malév számára lényegében az uniós csatlakozás után egyfajta tényszerű adottság volt, az egyes kormányok rendre olyan döntési helyzetbe kerültek, hogy hogyan biztosítható a Malév továbbélése. Nyilvánvaló, hogy a korábbi privatizáció idején is az akkori kormány olyan helyzetben volt, hogy az uniós szabályok mellett gyakorlatilag korlátlan veszteségfinanszírozási lehetősége nem volt; arra kellett megoldást találnia, hogy vagy tud finanszírozó társat találni, vagy a Malév össze fog omlani. Lehet azon vitatkozni, hogy a legjobb privatizációs ajánlatot találta-e meg az állam, de olyan sok ajánlattevő nem volt. És azt viszont nehéz elvitatni, hogy 2007-től bizony még jó pár évig a Malév létezett, működött. Ugyanez a döntési helyzet volt

2010-ben is: akarjuk-e biztosítani a Malév továbbélési lehetőségét, rengeteg akadállyal, rengeteg problémával, de találunk-e rá megoldást vagy sem? 2010-ben is nyilván egy csomó kényszerrel együtt élve, de erre kellett megoldást találni, és erre találtunk megoldást. Tehát az előző kormányoknak biztosan sok kérdést lehet feltenni, és sok kényszerrel kellett megküzdeniük, de ezeknek a kényszerű helyzeteknek a kezelésével mégis megtalálták azt a megoldást, hogy a Malév továbbéljen. Én azt gondolom, egy időpont van, amikor az adott kormány nem tudta ezt megtalálni, és én sajnálom, hogy a bizottságnak erre nem terjed ki a vizsgálata, merthogy ez a bizottságnak a hitelességét és a reputációját rontja igen jelentős mértékben. 2012-ben omlott össze a Malév, nem 2007-ben és nem is 2010-ben. Tehát kétséges, hogy ez a bizottság egyáltalán fog-e tudni eredményre jutni a tekintetben, hogy beazonosítsa, miért is omlott össze a Malév.

DR. ARADSZKI ANDRÁS (KDNP): Köszönöm.

ELNÖK: Ertsey képviselő asszony!

DR. ARADSZKI ANDRÁS (KDNP): Nekem még van kérdésem.

ELNÖK: Még van? Értem.

DR. ARADSZKI ANDRÁS (KDNP): Hát, igen. Az más kérdés, hogy a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. ezeket a garanciákat nagyon későn, túl későn alkalmazta.

Azt szeretném megkérdezni, hogy azért egy ilyen visszaállamosítás egy komoly üzleti döntés, igaz? Általában, ahogy én ismerem, az ilyen üzleti döntéseket meg szokta előzni egy részletes átvilágítása annak a gazdasági társaságnak, amelyben részesedést kíván szerezni a magyar állam. Adatszoba, szakértők garmadája, szerződések ellenőrzése, kintlévőségek piaci értékelése, behajthatóságok értékelése. Folytatott-e a magyar állam képviselőjében valaki hasonló részletes átvilágítást, elemzést a tekintetben, hogy érdemes-e, üzletileg indokolt-e a magyar államnak részt vennie ebben az üzletben? Nyereséges társaságot kap-e vagy nem? Magyarul: volt-e ilyen döntés-előkészítő szakasz annak idején, azaz volt-e adatszoba, volt-e minden, ami ilyenkor szokásos az üzleti életben, azt elvégezték-e?

Köszönöm.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Akkor megint hadd pontosítsak: a magyar állam tulajdonos volt a Malévben. Az üzleti életben valóban szokásos olyan társaságok megszerzése esetén átvilágítást, adatszobát és mindenféle értékelést elvégezni, amikor egy valakitől független társaságot az adott vevő megvásárol. De a magyar állam részvényes volt a

Malévben a többségi tulajdon megszerzését megelőzően is, rendelkezésére álltak információk, sőt a privatizációs szerződés alapján lényegében folyamatosan tudta követni a Malév működését. Tehát szükségtelen lett volna egy olyan társasággal kapcsolatban egy olyan átvilágítást elvégezni, amelynek során minden olyan információ, ami felszínre kerülhet, az a magyar államnak egyébként a birtokában kellett hogy legyen, hiszen korábban is egy darab részvény tartásával tulajdonos volt, és ilyen információkba betekinthezett. Nem volt semmiféle meglepetés a Malév helyzetében, e tekintetben folyamatos információval rendelkezünk.

A Malév visszaállamosítása nem pusztán egy üzleti döntés volt, illetve nem a Malév állapotára vonatkozó üzleti döntés volt. Nyilván a Malév visszaállamosítása kapcsán alapvetően azt a mérlegelést kellett elvégezni, hogy azon az áron, amilyen áron a Malév többségi állami tulajdonba vonható, érdemes-e ezt a lépést megtenni, annak érdekében, hogy a nemzeti légitársaság fenntartásával, minden ahhoz kapcsolódó járulékos nemzetgazdasági előny is megmaradjon. Nem véletlenül nem minisztériumi szintű, hanem kormány szintű döntés született a Malév visszaállamosításáról, melynek során nyilván mérlegelni kellett a Malév-foglalkoztatottak helyzetét, a Malév alvállalkozóinak helyzetét, a reptér helyzetét, a magyar turizmusra kifejtett hatását a Malévnek, és ennek alapján született ilyen döntés. Jelzem egyébként, hogy az üzleti döntés is viszonylag egyszerű, mert ahogy az előbb erről már beszéltünk, lényegében nulla értékű és behajthatóságú követelések apportálásával vált az állam a Malév tulajdonosává. Tehát önmagában üzletileg lehet azt mondani, hogy miért érdemes megszerezni egy veszteséges társaságot, de e veszteséges társaság megszerzése lényegében olyan követelések felhasználásával történt, amelynek a behajtására egyébként semmiféle esély nem volt. Tehát üzletileg is akár megvédhető, tehát pusztán a Malév helyzetére vonatkozó üzleti döntésként is megvédhető ez a döntés, de nyilvánvaló, hogy a kormány azért ennél szélesebb körben mérlegelte a szempontokat.

DR. ARADSZKI ANDRÁS (KDNP): Csak egy megjegyzés. Azért, bár tulajdonosa volt a magyar állam a Malévnek, de azért úgy tudom, nem volt birtokában annak az információnak, hogy történt a Malév részéről egy viszontgarancia adása.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Így van, és ez megszegése is volt a privatizációs szerződésnek...

DR. ARADSZKI ANDRÁS (KDNP): Tehát azért nem ártott volna egy átvilágítás. Köszönöm.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: ...ez megszegése is volt a privatizációs szerződésnek, ami miatt fel is léptünk. Ugyanúgy egy adatszobában is eltitkolhatók egyébként adatok, tehát egy adatszoba önmagában nem garantálja azt, hogy amit egyébként szerződéshez való módon valaki eltitkol, azt pont egy adatszobában ne titkolná el.

ELNÖK: Képviselő asszonyé a szó.

ERTSEY KATALIN (LMP): Köszönöm szépen, elnök úr. Részben a jegyzőkönyvnek mondanám azt azért, de akinek új ez a hangvétel és ez a tartalom, ami itt folyik, annak azért talán fontos tudni, hogy mi természetesen beadtunk egy módosítót arra, hogy a bizottság hatásköre egészen a Malév földre állásáig, sőt tovább terjedjen. Ez természetesen le lett szavazva. Ennek ellenére én, ha nagyritkán eljövök ebbe a színházba, akkor arra vagyok kíváncsi, hogy az egész folyamatot hogyan tudjuk tanulságokkal együtt a jövő kormányai számára megismerni. Ezért két kérdésem lenne.

Az egyik az, amit Budai Gyulától egypárszor már megkapott. Az akkori válaszok a sajtóból megismerhetők voltak, most kihasználnám az alkalmat és megkérdezem, a Wizz Air-beli IT-tagságával kapcsolatosan milyen mondandója van. Azt gondolom, ez azért egy korrekt, nem sajtóbeli párbeszédet megérdemel, ha már Malév-bizottságról van szó.

Illetve a másik, amiről szintén a sajtóból értesültünk, hogy Varga Mihállyal önök egyeztettek. Mi volt az, ami ebből elmondható, mi az, ami ennek tekintetében tanulság lehetett volna a kormány részére? Hiszen az egész történetnek, ismétlem, az a célja, hogy valamiféle tanulságot vonjunk le. S ebben a tekintetben érdekelne, hogy mi az a pár mondatos tanulság, amit az egész történetből, a kezdetétől a legvégéig, túlhaladva a bizottság jogkörén, esetleg elmondana a nyilvánosságnak.

Köszönöm szépen.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Köszönöm szépen. Két vaskos témát kérdezett meg a képviselő asszony.

A Wizz Airrel kapcsolatban. Már azt is láttam, hogy a kiküldött kérdéslistában is meglehetősen merész, lényegében kérdés formájában megjelölt állítások hangzanak el, úgyhogy erre mindenképpen muszáj reagálnom, merthogy olyasfajta sugallatok vannak ezekben a kérdésekben, amelyeket cáfolni kell, különben megint rossz irányt vesz, és nem tényfeltárás, hanem tényhomályosítás lesz a bizottság munkájának az eredménye.

Kezdjük az elejéről! Nyilvánvaló volt, ahogy eddig is elmondtam, hogy a visszaállamosításkor folytatott tárgyalások meglehetősen kiélezettek voltak, és bizony minden pillanatban fenyegetett annak a veszélye, hogy ha nincs megállapodás, akkor a Malév összeomlik. Erre vonatkozóan, erre felkészülve számos tárgyalást folytattunk, egyébként több légitársasággal, pusztán azt tudakolva, hogy ha nem a mi akaratunkból, hanem a mi akaratunkkal szemben, azért, merthogy az orosz tárgyalódelegációval nem tudunk megegyezni, a Malév a kormányzati szándék ellenére befejezi a működését, akkor mely légitársaságok milyen módon tudják mentesíteni a külföldön maradt utasokat, s a többi, s a többi. Ilyen típusú egyeztetés folyt egyébként a Wizz Airrel is, de egyébként sok más nagy európai légitársasággal. Jelzem, ezt nem is én folytattam, hanem részben egyébként a Gazdasági Minisztérium munkatársai, mint akik a légi közlekedésért felelős szakértők voltak.

Ezt csak azért mondom el külön, merthogy láttam a kérdésekben valamiféle ilyen feltételezést, hogy a Malév összeomlása esetére a Wizz Air megkapta volna a piacot. Erről szó nincs, és jelzem, 2010-ben nem is omlott össze a Malév, sőt kifejezetten a mi munkánk eredményeként maradt életben. Tehát ebből semmilyen európai vagy régiós légitársaság üzletet nem tudott csinálni, sőt éppen attól esett el.

Arra vonatkozóan is folytak tárgyalások, hogy ha a Malévat visszaállamosítjuk, akkor szakmai befektetőként más iparági szereplő a már létező Malévben tud-e szerepet vállalni, meg tud-e jelenni. Ilyen egyeztetéseket egyébként nyilvánvalóan a Fidesz is folytatott a későbbiekben, hiszen a megalkotott átalakítási terveknek az egyik koncepciója az volt, hogy valamiféle iparági befektető részvételével sikerül a Malév tevékenységét továbbvinni. Egy ilyesfajta magánpiaci résztvevőnek a szerepe egyébként garantálhatta volna, hogy az Európai Unió nem talál kifogást az állami szerepvállalásban. Ilyen kérdést egyébként kapott is a Wizz Air, meg sok más légitársaság. A Wizz Air rögtön nemet felelt erre, tehát e tekintetben is nyilvánvaló, hogy igen távol estek egymástól az akkori kormánynak és a Wizz Airnek az elképzelései.

A kérdésfeltevést, ami nem az ön kérdésfeltevése, hanem itt az írásos kérdések között szerepel, azért tartom viccesnek, merthogy arra utal, miszerint a Bajnai-kormány és az én pénzügyministerségem tevékenységéből bármiféle hasznot húzott volna a Wizz Air – épp az ellenkezője történt! Hasznot a 2012-es összeomlásból húzhatott a Wizz Air, meg abból, hogy egyébként a jelenlegi kormánytól megkapta később a repülési jogokat. A mi kormányunk

ennek az ellenkezőjét csinálta: senkinek nem adott oda repülési jogokat, és úgy járt el, hogy biztosította a Malév továbbélését 2010 utánra. Tehát ebből más európai légitársaság, nemcsak a Wizz Air, de senki más nem húzott hasznot, és nem szerzett piacot. A piacszerzés később történt, és mondom, ez egy pikáns részlet, hogy ráadásul a mostani kormány még repülési jogokat is adott ezt követően annak a légitársaságnak, amellyel kapcsolatban engem vádol, hogy üzletet csináltam nekik. Tehát fontos itt is, hogy a tényekhez ragaszkodjunk, és ne feltétlenül az újságokban szereplő politikusi kiszólásokhoz.

Ezt követően, kétségtelen tény, hogy én magam, ahogy jeleztem, egy évig vállaltam a miniszterséget, és utána az üzleti életben kezdtem el dolgozni. Egyébként több helyen vállaltam vezetői, illetve igazgatósági megbízatásokat is, ahol értelemszerűen az ember az általános szakmai képességeit igyekszik kamatoztatni. A Wizz Air egy évvel később keresett meg egy igazgatósági tagságra vonatkozó felhívással, nem csak engem, hanem rajtam kívül két másik jelöltet hallgatott meg, és e tekintetben egyébként arra volt kíváncsi, hogy a jelöltek milyen régiós tudással és milyen pénzügyi szakértelemmel rendelkeznek. Már akkor kiderült, hogy egyébként nem is érdekli a Malévvval kapcsolatos bármiféle információ a Wizz Airt, meg valószínűleg legalább annyit, ha nem többet tudnak a saját piaci versenytársaikról, mint én akkor tudhattam. Tehát megint az ebben a kérdésben szereplő kitétel, miszerint én bármiféle értéket adhattam volna a Wizz Airnek azért, mert bármit is tudtam a Malévról, magas fokú tájékozatlanságról tesz tanúbizonyságot, hogy ilyen diplomatikusan fogalmazzak. A piaci versenytársak annál lényegesen jobban ismerik egymást, mintsem hogy egy pozícióból korábban távozott, egyébként miniszteri szintű információkkal rendelkező ember ehhez bármit hozzátehetett volna. De ezen túl is, miután a Wizz Air engem választott igazgatósági tagnak, kifejezetten kínosan és precízen figyeltünk arra, hogy a Malév ügye, Malévvval kapcsolatos kérdések fel se merüljenek, akár még csak igazgatósági üléseken. De jelzem, egyébként a Wizz Air akkori üzleti tevékenységének kevesebb, mint a 10 százaléka esett Magyarországra, tehát meglehetősen csekély mértékben izgatta egyébként a Malév sorsa és működése, ennél lényegesen nagyobb és fontosabb piacokon igyekezett terjeszkedni.

Hogy ebből mégis botrány pattant ki, azt gondolom, az a politika sajátossága. Egyébként akár kész vagyok elismerni, az az én óvatlanságom is, hogy arra nem figyeltem, hogy ez akár a Malév összeomlása esetén egy botránykő is lehet. Jelzem, én reménykedtem abban, hogy a Malév nem fog összeomlani, tehát én alapvetően nem arra terveztem az üzleti pályámat, hogy majd a Fidesz-kormány alatt úgyis összeomlik a Malév, és nekem arra kell készülnöm, hogy ezzel kapcsolatban milyen támadások érnek. Bíztam benne, hogy a Malév tovább fog élni. De e tekintetben is óvatlan voltam, úgy tűnik. De amint látszott, hogy ez a közéleti viták keresztútjába kerül, jelzem, számomra egy érdekes, de nem a fő tevékenységemet jelentő szakmai kitérő volt a Wizz Air igazgatósági tagság, tehát erről le is mondtam, és úgy gondolom, innentől messzemenően nem érhet az a vád, hogy én bármilyen módon bármiből is hasznot húztam. A Wizz Airrel baráti módon elbúcsúztunk egymástól, és a továbbiakban semmi nem köt minket egymáshoz. A kérdések között szerepel, azért válaszolom csak meg: tulajdoni részem sem akkor, sem azóta, sem előtte, sem utána, soha nem volt a Wizz Airben. Tehát ez viszonylag könnyen tisztázható, tekintsük félreértésnek, és ne vádaskodásnak a dolgot.

Röviden ennyit tudok válaszolni a Wizz Air-es kérdésre. Ha ezzel kapcsolatban van még bármi más, akkor szívesen folytatom, de úgy gondolom, ez egy mesterséges kitérő, mert a tények meglehetősen erőteljesen magukért beszélnek. A 2010-es visszaállamosítás nem a Wizz Air kedvére, hanem annak ellenére, kifejezetten akár a Wizz Air, akár bármely más piaci szereplő nemtetszése mellett történt. Tehát ezzel az akkori kormány nem hogy szívességet nem tett, hanem borsot tört a többi piaci szereplő orra alá. A többi piaci szereplőnek az tett szívességet, aki aztán hagyta a Malévet összedőlni; mondom, a repülési jogokról akár már ne is beszéljünk.

Bocsánat, a másik kérdése mi volt? (*Ertsey Katalin jelzésére:*) Igen, igen.

Az teljesen világos volt számunkra, hogy ha a Malév visszaállamosítása mellett döntünk is, azt követően nem tudjuk végigkísérni a Malévet azon az úton, hogy egy önfenntartó és stabil működésű légitársaság legyen. Visszaállamosítani csak akkor volt értelme, ha meggyőződhattünk arról, hogy az utánunk jövő kormány egyébként felelősséggel kezeli ezt a kérdést, és ő maga is szeretné a Malév továbbélését, és ezzel foglalkozni fog. Ha mi informális megbeszéléseken azt a választ kaptuk volna a Fidesztől, hogy eszük ágában sincs egyébként a Malévvvel foglalkozni, az egy púp az ország hátán, és egyébként úgy gondolják, hogy hiba visszaállamosítani, valószínűleg kétszer meg gondoltuk volna, hiszen nyilvánvaló lett volna, hogy visszaállamosítjuk, aztán lesz egy olyan kormány, aki elengedi a Malév kezét, és onnantól fogva ezzel értelemszerűen nem érdemes foglalkozni. Teljesen egyértelmű volt a Fidesz részéről, ugyan csak szóbeli megbeszéléseket folytattam, de mégis, szóbeli megbeszéléseken emlékeim szerint az is elhangzott, hogy még elnökségi döntés is született róla, hogy igenis, a Malév továbbélése fontos; egyébként Orbán Viktor is nyilatkozta, hogy ez nemzetgazdasági érdek, ezzel foglalkozni kell. Tehát joggal feltételezhattuk azt, hogy a Fidesz komolyan fogja gondolni a Malév kérdését, és érdemben olyan, mondjuk úgy, kormányzati cselekményeket tesz, ami biztosítja a Malév további működését. Nyilván ennek a tudatában végeztük el a visszaállamosítást, ennek a legalább sejtése nélkül kétséges lett volna, hogy van-e értelme.

Ezt követően pedig úgy gondoltuk, hogy olyasfajta információkat kell átadni és egyeztetéseket folytatni a Malév visszaállamosítása kapcsán, amelyek, mondjuk úgy, helyzetbe hozzák az új kormányt, tehát megérti, milyen a légitársaság helyzete, és megérti, hogy mi az, amit lehet vele csinálni, mi az, amit egyáltalán érdemes vele tenni, milyen taktikával lehet biztosítani az életben tartását. Ennek kapcsán, ahogy jeleztem, az elkészült szakértői tanulmányokat a Fidesz rendelkezésére bocsátottuk informálisan. Jeleztük, hogy milyen forгатókönyvek mellett képzelhető el egyáltalán a Malév továbbélése, és folyamatosan jeleztük, hogy egyébként nincs idő halogatásra, nincs idő arra, hogy az átalakítási munkálatokat, a restrukturálást, az új koncepció felállítását megkezdjük, vagy akár befektetői tárgyalásokat folytassunk más piaci szereplőkkel. Még akár a választási kampány sem írhatja felül ezeket az érdekeket, hanem igenis folytatni kell ezt a munkát, mert a Malév életében minden hónap veszteség. Erre a kormányváltás időszaka alatt, tehát a választási kampányban és utána az ügyvezető kormányzati időszak alatt nem sikerült rávenni a Fideszt, bár mint már jeleztem, ezt minden eszközzel próbáltam megtenni. Utána pedig nyilván semmi befolyásunk nem volt arra, hogy az új kormány mit csinált. Én is csak kívülről követtem az eseményeket, de hát nem hajtotta végre azokat az átalakításokat, amelyeknek mi az előfeltételeit, előzményeit kidolgoztuk. Tehát látható volt, hogy az a fajta figyelem és az a fajta érdemi, szakmai tudással alátámasztott szándék, ami kellett volna a Malév tartós továbbéléséhez, az, hát mondjuk úgy, hiányt szenvedett.

Az, hogy én ezt utána megosztottam a nyilvánossággal, annak az az oka, hogy valóban, a beszélgetések nagy részét Varga Mihállyal folytattam – egyébként nem csak vele, hanem más szakértők is voltak jelen olykor a megbeszéléseken –, és jeleztem neki személyesen, hogy sajnálatosnak tartom, hogy – leegyszerűsítve megfogalmazva – a Fidesznek beletört a bicskája a Malévbe. De nem volt könnyű ügy a Malév, tehát nem arról volt szó, hogy egy régóta sikerpályán haladó légitársaságot csak lényegében helyzetben kellett volna tartani; tehát nyilvánvaló, hogy nagyon nehéz ügyet vett át a Fidesz, szerintem nem megfelelő figyelemmel és ráfordítással. De történt, ami történt. Viszont én végtelenül inkorrektnek tartottam azt, hogy e tekintetben megint az a szokásos politikai reflex került elő, hogy kenjünk mindent az elődeinkre. Tehát hogy lényegében, miközben a legjobb szándékkal és egyeztetve igyekeztem eljárni a Malév visszaállamosítása és továbbélésének a biztosítása ügyében, egyszer csak olyan helyzetben találtam magam, hogy ugyan ismeretlen tettes ellen

megfogalmazott feljelentésekben, de a sajtóközleményekbe mindig belefogalmazták a nevem, dobálták rám a sarat, s a többi, s a többi. Tehát jeleztem Varga Mihálynak, hogy úgy gondolom, innentől minden részletről tájékoztatni kell a nyilvánosságot, amúgy is, de a saját magam megvédése érdekében is. És jeleztem neki, hogy innentől ekképpen fogok eljárni, és teszem ezt azóta is.

(*Ertsey Katalin jelzésére:*) Igen, hát ez a legnehezebb kérdés. Mert azt gondolom, hogy akár évek, ha nem évtizedek kellene ahhoz, hogy a Malév ügyéből a tanulságokat levonjuk. De azt gondolom, rövid távú tanulsága a Malév történetének mindenképpen az, hogy amikor a politika, a politikai érdek, a hatalompolitizálás, az egymás lejáratása, karaktergyilkolása megelőzi az ésszerű szakmai és üzleti szempontokat, akkor annak ilyen fontos ügyek eshetnek áldozatul. Ha csak egy példát akarok mondani, mert Budai Gyula neve elhangzott – bár én nem akartam budaigyulázással tölteni ezt a bizottsági ülést –, de Budai Gyula a Malév összeomlása előtt hónapokkal korábban bejelentette, hogy meg fogja keresni a felelősöket a Malév összeomlásáért. Hát, könyörgök, még össze sem omlott a Malév! A Malév-menedzsment kétségbeesetten próbálta helyretenni, hogy uramisten, hát a mások pocskondiázása már ne legyen fontosabb, mint a Malév megmentése! Akkor inkább dolgozzon mindenki azon, hogy továbbéljen a Malév, és ne mondjuk hónapokkal az előtt, hogy egyébként tényleg végletesen elveszett a Malév, hogy már most ezt az egészet igazából egy politikai balhéként akarjuk használni!

Nekem ez egy nagyon erős tanulság. Fontos minden kormányzatnál helyretenni az érdekeket, és eldönteni, hogy az egyébként fontosnak kikiáltott ügyek vagy az abból gyártott botrányok a fontosabbak. És ha az abból gyártott botrányok a fontosabbak, akkor az ügyek olykor elvesznek.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Nagy tisztelettel arra kérem miniszter urat és a bizottság tagjait is, hogy tényleg az országgyűlési határozatnak megfelelően járjunk el, és bár tudom, hogy van, aki számára fájdalmas, hogy 2010 után is kellene vizsgáldni, de még egyszer mondom, most még nincs olyan felhatalmazás és nincs olyan országgyűlési határozat, amelyik azt mondaná, hogy 2010 után vizsgálódjunk. Lehet, hogy a következő kormány ezt majd meg fogja tenni, ismervén a politikai ingát, ideleng, odaleng, de hát most ehhez kell ragaszkodni.

S még annyit talán, képviselő asszony, hogy én a bizottság elnökeként és a bizottság tagjai nevében is kikérem magamnak azt, hogy színháznak tetszik ezt nevezni. Egyébként a színi előadásra pedig el kell járni – nem tetszik színi előadásra járni. Ez nem színház, ez egy parlamenti vizsgálóbizottság. És azt is hangsúlyoztuk, de azt hiszem, a hangulatból miniszter úr is erre rájött, hogy mi itt nem olyan vizsgálóbizottságot csinálunk, amelyik bűnbakokat keres, hanem megpróbáljuk felderíteni, mi történt tulajdonképpen az elmúlt időszakban, és mindenki szabadon elmondhatja a véleményét, és nem a büntetőjogi felelősséget keressük. Sokan mindig összekeverik ezzel a vizsgálóbizottságot – szó sincs arról, hogy mi bármilyen büntetőjogi felelősségre vizsgálódnánk.

Ami pedig sajnálatos módon a sajtóban megjelent vagy megjelenik ezzel kapcsolatban, én azt hiszem, ez ma már Magyarországon természetes. Tudjuk ennek a mélységeit, hogy hol van a mélysége a bulvársajtónak.

Tisztelettel, Bácskai képviselő úrnak megadom a szót.

DR. BÁCSKAI JÁNOS (Fidesz): Köszönöm szépen. Az EU bizottsági jelentésből olvasnék két mondatot; pontosabban egy, csak hosszú.

„Egyetlen magánbefektető sem vállalta volna ezt a pénzügyi terhet hasonló helyzetben, különösen, hogy nem volt reális esély a vállalat újbóli életképessé válására, Magyarország által a Malév javára végrehajtott intézkedéseket kizárólag közpolitikai

célkitűzések ösztönözték, és azok nem a vállalat jövőbeni nyereségességével kapcsolatos megfontoláson alapulnak.”

Itt miniszter úr említett már lépéssorozatokat, talán döntési folyamatot is. Az elvekről ha hallhatnánk részletesebben, és arról, hogy ki döntött végül a visszaállamosításról, esetleg hogy kinek a javaslatára.

Köszönöm.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Az utolsó kérdést már megválaszoltam szerintem: kormánydöntés volt a visszaállamosításra. Ennek a Pénzügyminisztérium volt az előterjesztője értelemszerűen, de a döntést maga a kormány hozta meg, majd a minisztérium a Nemzeti Vagyonkezelővel végrehajtotta.

Azt, hogy magánbefektető egyébként a Malév bármilyen formájában történő továbbműködtetésében részt vett volna-e vagy sem, ma már nehéz eldönteni, merthogy erre, azt gondolom – próbálok udvariasan fogalmazni –, nem folytak le a kompetens eljárások. Én magam leköszönő miniszterként tapasztaltam, hogy egyébként arra vonatkozóan, hogy valamiféle Malév név alatt működtetett nemzeti légitársaságba magánbefektető beszálljon, arra több érdeklődő volt. Értelemszerűen mi ezekkel már kompetensen nem tudunk tárgyalni, hiszen nyilvánvaló volt, hogy 2010 májusában olyan kormányváltás történik, ahol egy ilyen koncepciót egy új kormány tud végigvinni. Tudomásom szerint ilyesfajta tárgyalásokat egyébként az új kormány is folytatott. Hogy azok miért akadtak el, miért nem vezettek sikerhez, és hogyan jutott végül erre az eredményre a kormány, illetve hogy ehhez képest a Fidesz-kormány alatt miért történt folyamatosan olyan veszteségfinanszírozás, ami egyébként nyilvánvalóan az uniós jogba ütközött, és uniós joggal ellentétessé tett korábbi lépéseket is, mint például a visszaállamosítás, hiszen erre hivatkozva tudta azt mondani az Európai Bizottság, hogy kérem szépen, nyilvánvaló, hogy a visszaállamosítás nem restrukturálást szolgált, mert utána nem történt semmilyen restrukturálás, hanem az azt követő kormány folyamatosan finanszírozta a veszteségeket; hogy ezek miért történtek, valójában ezeket a kérdéseket kellene megvizsgálni ahhoz, hogy tudjuk, miért omlott össze a Malév. Ez ezek szerint egy közös sajnálat a részünkről, hogy ezeket a kérdéseket nem vizsgáljuk és nem tárgyaljuk. De mégis, el kell döntenünk, hogy most vagy 2010-ig vizsgálódunk, akkor az Európai Bizottság illetén határozata ugye kilóg az időszakból; vagy pedig előveszünk 2010 utáni nyilatkozatokat, eseményeket, határozatokat is. De akkor nem fogjuk tudni megüszni, hogy beszéljünk arról, hogy mi történt a kormányváltás után, és milyen módon nem talált a Fidesz-kormány magánbefektetőt, milyen tárgyalásai voltak sikeresek vagy sikertelenek, és azok miért. És egyébként miért választotta a veszteségfinanszírozásnak azt a módját, ami, mondom, minden korábbi időszakkal kapcsolatban arra vezette az Európai Bizottságot, hogy kimondja, hogy itt végső soron üzleti cél nem valósult meg, csak közpolitikai cél.

Tehát ilyen csonka módon tudok válaszolni a képviselő úr kérdésére, hiszen valójában a bizottság mandátuma korlátozza, hogy 2010 utáni kérdésekkel foglalkozzunk.

ELNÖK: Ez így van. Volner képviselő úré a szó.

VOLNER JÁNOS (Jobbik): Köszönöm szépen. Tisztelt Miniszter Úr! Az eddigi bizottsági üléseken jellemzően az volt, hogy megkérdeztünk konkrétan, személyi felelősségre irányuló kérdéseket tettünk föl, és gyakorlatilag senki semmire nem emlékezett. Most önt szeretném megkérdezni, hiszen az ön időszakára esett: először is, ki tette azt a bizonyos feljelentést? Mert itt ez is ellentmondásos volt, mert az előző ülésen még Veres képviselő úr azt mondta, hogy ön tette, aztán mégsem ön tette, hanem más tette, hanem a Nemzeti Vagyonkezelő tette. *(Dr. Veres János: Én ilyet nem mondtam!)* Tehát ebben egyrészt tisztán szeretnénk látni.

A másik fontos kérdés pedig az, hogy ki felel azért, hogy az orosz Vnyesekonombanknak megtörtént a viszontgarancia nyújtása. Ki az, aki pozíciójából adódóan ezért a döntésért felelt? Ki az, aki tudhatott róla? És ki az, akinek ezért a döntésért az ön véleménye szerint vállalnia kell a felelősséget? Ez volna az első fontos kérdés.

A másik fontos kérdés: szocialista kormányzati ciklusok alatt történt, még ha nem is az ön pénzügyminisztersége idején, de hát nyilván értesülnie kellett róla, ugye, hogy egy technikai társaságon keresztül szervezték ki a Malév hiteleit. A technikai társaság gyakorlatilag úgy szerveződött, hogy sem apparátus, sem szaktudás gyakorlatilag egy ilyen hitelállomány kezeléséhez nem állt rendelkezésre. Magyarul, a felelős vagyongazdálkodás feltételei a társaságnál – ezt nemcsak én mondom, hanem az Állami Számvevőszék is mondja – nem álltak fönt. Az a kérdés, hogy ezért ki volt a felelős. Indult-e vizsgálat? Föltártak-e ezzel kapcsolatban valamilyen hiányosságot? A felelősökkel mi történt? Hiszen nyilván szeretnénk azt is látni, hogy Magyarország nem következmények nélküli ország. Egyáltalán mi volt a „jutalma” annak, hogy láthatóan nem gondos gazda módjára bántak az állam pénzével?

Szeretném azt is megkérdezni miniszter úrtól, szintén nyilván az előző időszakra vonatkozik, hogy a repülőtér és a légitársaság összeolvasztásáról, fúziójáról gondolkodtak-e. Ugye, itt az volt a problémája a légitársaságnak is, hogy az Európai Unió versenyjogával ellentétesnek minősítették a tőketámogatásokat, amit az állam rendszeresen a veszteség finanszírozására és a légitársaság életben tartására juttatott. Értelemszerűen fölmerülhetett volna – én azt gondolom, talán föl is merült, nem tudom, sor került-e erre –, hogy a két társaság fuzionáljon, és ilyen módon az egyik társaság nyereségéből a másik társaság veszteségét kipótolják. Itt csak arra emlékeztetnék, hogy annak a múltkori ülésen is emlegetett Fehér könyvnek a tanúbizonyosága szerint 70 milliárd forint költségvetési pluszt termelt a magyar államnak a Malév még a működésének utolsó időszakában is.

Fontosnak tartanám megkérdezni miniszter urat, hogy akkor, amikor kiderült, hogy a légitársaság privatizációs céljai nem valósultak meg, az orosz fél gyakorlatilag nem is teljesítette a privatizációs feltételeket, akkor mennyire gyorsan lépett a kormány, mennyire gyorsan intézkedtek arra, hogy a légitársaság visszavásárlásra kerüljön, illetve ki volt az, aki ezt a lépést kezdeményezte.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Ügyrendi kérdésben alelnök úré a szó.

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Köszönöm. Azért kértem ügyrendi lehetőséget, mert Volner képviselő úr rosszul emlékszik. Én ebben a bizottságban a viszontgaranciával kapcsolatban azt mondtam, amit mindig is mondtam, hogy nem volt róla tudomásom. Feljelentést ebből következően a viszontgarancia miatt nem is tehettem, nem is kezdeményezhettem. (*Volner János: Nem is ezt mondtam.*) De, bocsánat, ön úgy fogalmazott, mintha ebben a dologban nekem lett volna bármilyen aktivitásom! Akkor jó, ha tisztázzuk: itt a bizottsági ülésen annyi hangzott el, ez pedig az MNV jogi vezérigazgató-helyettesétől hangzott el ezzel kapcsolatban, hogy ők tettek ebben az ügyben följelentést az akkori pénzügyminiszter felhívása alapján.

Ezt csak azért tisztázom, hogy ne hangozzék olyan el, ami esetleg megzavarja vendégünket a kérdés elhelyezésében a térben (*Derültség.*), lévén, hogy én biztosan nem vállaltam olyat magamra, amihez nem volt közöm.

ELNÖK: Alelnök úr, tudjuk, hogy csavaros eszű, tehát ezzel nem is volt gond idáig. Ez személyes érintettség volt, ez nem ügyrendi volt egyébként (*Dr. Veres János: Igen, így van.*), de mindegy.

János, szintén személyes érintettség?

VOLNER JÁNOS (Jobbik): Csak szeretném eloszlatni itt a félreértést. Én nem is azt mondtam, hogy Veres úr tett feljelentést, hanem csak egyszerűen kíváncsi vagyok arra, hogy most a végén ki volt az, aki ezt a feljelentést megtette. *(Dr. Veres János: Rendben van.)*

ELNÖK: Miniszter úré a szó.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Köszönöm szépen. Előzetesen általános válaszként, azt gondolom, közös örömünk az, hogy Magyarország olyan típusú jogállam, ahol személyes felelősség kérdését bíróságok állapítják meg. *(Elnök: Így van.)* Ilyen módon véleményeket lehet ezekben az ügyekben közölni, de nem feladatunk bárkinek polgári jogi vagy büntető jogi felelősségével kapcsolatban egyértelmű vagy meg nem fellebbezhető kijelentéseket tenni.

S akkor próbálok sorrendben haladni, de ha ne adj' isten kihagyok valamit, akkor kérem, hogy segítsen, képviselő úr, mert sokat kérdezett.

A viszontgarancia ügyében tudomásom szerint, emlékeim szerint a Pénzügyminisztériumban készült egy olyan belső jogvélemény, miszerint a viszontgarancia lényegében a privatizációs szerződés olyan sérelme, amelynek a sértett fele a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő, ilyen módon nem a miniszter, nem a minisztérium, hanem a vagyonkezelő javasolt, hogy feljelentést tegyen, és ezért emlékeim szerint a vagyonkezelő is tette meg ezt a fajta büntetőfeljelentést.

A viszontgarancia aláírója emlékeim szerint Borisz Abramovics volt. És annak a kérdése, hogy ennek a kibocsátásáról ki milyen fázisban milyen mértékben szerzett tudomást, ideértve a Malév igazgatóságát, a Nemzeti Vagyonkezelőt, a Pénzügyminisztérium belső vizsgálata nem jutott egyértelmű eredményre. Ilyen módon ezzel kapcsolatban következtetést a nyomozó hatóságok tudnak levonni. Tehát olyan kérdést tesz fel nekem képviselő úr, amivel kapcsolatban majd nyilván egyszer lesz egy végső tényállás és végső döntés. De épp azért bocsátottuk ezt a büntető- és nyomozati eljárás útjára, mert úgy gondoltuk, hogy mi magunk nem tudjuk tisztázni és rendezni ezt a kérdést.

Segítsen, képviselő úr – mi volt a következő kérdése?

VOLNER JÁNOS (Jobbik): Az, hogy ki tudhatott ön szerint erről, kinek volt erről a viszontgarancia-ügyletről tudomása.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Erre válaszoltam. Tehát hogy az igazgatóság, illetve a vagyonkezelő munkatársai milyen időpontban, milyen időszakban tudtak erről, erre vonatkozóan nekünk nem volt sem bizonyítékunk, sem kellően biztos információnk. Tehát ez a nyomozati eljárásnak lesz a feladata, hogy ezt kiderítse. És azt gondolom, a viszontgaranciával kapcsolatosan ilyen módon tudtam válaszolni a kérdésekre.

Kérdezett képviselő úr a reptér és a Malév esetleges összeolvadásáról és egyéb, a privatizációval kapcsolatos kérdésekről. Megmondom őszintén, korlátozott mértékben, ha egyáltalán tudok arra válaszolni, hogy 2007-ben, illetve az azt megelőző kormányzati munka során milyen ötletek merültek fel, és minek a vizsgálata történt. Ezzel kapcsolatban a kérdéseket nyilván feltették az akkori kormányzati tisztségviselőknek, akik erre érdemben tudtak válaszolni. Nem érzem úgy, hogy az én találgatásaim ebben bármiféle pluszinformációval szolgálnának. Tehát semmi olyan pluszadatom nincs erről, amivel képviselő urat ebben a tekintetben még további érdekességekkel tudnám traktálni. Úgyhogy ezt az általánosságot tudom mondani a korábbi időszakokkal kapcsolatban, hogy feltételezem, hogy miután ennek a bizottságnak a vizsgálata egy ideje már zajlik, és önök igen részletesen

kikérdeztek és meghallgattak akkor dolgozó politikusokat, kormányzati tisztségviselőket, ezért én ehhez már keveset tudok hozzátenni. Saját időszakomra vonatkozóan nyilván minden részletes kérdést megválaszolok.

ELNÖK: Parancsoljon, Volner képviselő úr!

VOLNER JÁNOS (Jobbik): Miniszter úr, megkaptam én egy nyolcoldalas, nyomozást megszüntető határozatot, amely arról szólt, hogy tulajdonképpen nem is bűncselekmény az, hogy a Vnyesekonombank részére viszontgarancia nyújtása történt. Mi erről a véleménye?

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Tudomásom szerint az ügyészség később magához vonta és újranyitotta a nyomozást. Tehát tudomásom szerint zajlik azóta ez a nyomozás. Valóban, a rendőrség részéről volt egy nyomozást megszüntető határozat, majd ezt követően az ügyészség részéről született egy olyan döntés, amelyben újraindították a nyomozást.

ELNÖK: Riz Levente képviselő úr, utolsó előtti kérdésre. *(Derültség.)*

RIZ LEVENTE (Fidesz): Remélem, nem olyan kérdést teszek föl, amit esetleg már válaszában érintett, miniszter úr.

A visszaállamosítással kapcsolatban szeretném megkérdezni, hogy tájékoztatták-e az Európai Uniót erről az úgynevezett visszaállamosításról. Ha igen, pontosan melyik uniós szervvel álltak kapcsolatban, milyen formában történt az egyeztetés és a tájékoztatás?

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Folyamatosan egyeztettünk, és informális tárgyalások is zajlottak az Európai Unióval. Eljárás egyébként csak 2010 decemberében indult tudomásom szerint, tehát onnantól vált formálissá az egyeztetés az uniós Bizottsággal, de a versenyhatóságnak a kifejezetten erre az iparágra szakosodott szakértőivel tárgyalt az a kollégám, aki a vagyongazdálkodásért felelős szakállamtitkár volt akkor a minisztériumban. Tehát ő több alkalommal Brüsszelben a helyszínen tárgyalásokat folytatott a Malév ügyében.

RIZ LEVENTE (Fidesz): És Brüsszel álláspontja mi volt a visszaállamosítással kapcsolatban?

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Ugye, még eljárás sem zajlott ebben az időszakban, tehát Brüsszelnek teljesen formális, kifejtett álláspontja nem is lehetett.

RIZ LEVENTE (Fidesz): És informális?

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Informális álláspontja nyilván az az általunk is sokszor elmondott tény volt, hogy a visszaállamosítás akkor nem fog tiltott állami támogatásnak minősülni, ha az előfeltétele egy olyan restrukturálásnak, olyan átalakításnak, ami aztán önfenntartó működési pályára állítja a Malévo, akár önálló állami, akár egyébként magánpiaci befektető részvételével. És ahogy itt is elhangzott, mindannyian azt tartottuk valószínűnek, hogy ez már csak magánpiaci befektető részvételével valósulhat meg.

ELNÖK: Alelnök úr az utolsó kérdés. *(Bertha Szilvia: Ó, én még szerettem volna kérdezni!)*

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Tessék parancsolni!

ELNÖK: Akkor képviselő asszony, igen, tessék!

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm szépen, akkor egyben két kérdés. (*Derültség.*) A visszaállamosítási megállapodás előírja, hogy a részvéncsere részét képező jogok és kötelezettségek tekintetében vagyonértékelést kellett végezni, amelyet független könyvvizsgálónak kellett hitelesíteni. Ez a vagyonértékelés megtörtént-e? Amennyiben igen, akkor viszont szeretném kérni a bizottságot, hogy kérjük be ezt is.

ELNÖK: Jó.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): A másik kérdésem, hogy elvileg a Számvevőszéknek kellett kijelölnie a Malév felügyelőbizottsági elnökét a visszaállamosítás megtörténtekor. Ez megtörtént-e?

Köszönöm.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Az első kérdésre határozott igen a válasz, hiszen eszközapport egy társaságba nem történhet meg könyvvizsgálói értékelés nélkül. Tehát nyilván alapvetően cégjogi kíváncsóság is volt, hogy ilyen könyvvizsgálói értékelés megtörténjen. Tehát ez biztos, hogy megtörtént, és rendelkezésre áll. Feltételezem, hogy a vagyonkezelőtől bekérhető.

A második kérdésre egy feltételes „igen” a válasz. Semmilyen mulasztásról nem tudok, de nyilván ezek már a vagyonkezelő szintjén zajló folyamatok voltak. Tehát a szerződés kidolgozása, megkötése minisztériumi koordinációban történt, de alapvetően a már megkötött, ismert szerződésnek a végrehajtása a vagyonkezelő feladata volt. (*Bertha Szilvia: Köszönöm.*)

ELNÖK: Alelnök úr a kérdezés lehetősége.

DR. VERES JÁNOS (MSZP): Köszönöm. Itt az eredetileg a bizottság által elfogadott menetrendben van egy olyan kérdés, amelynek van egy olyan félmondata – IV. Egyéb vizsgálendő kérdéskörök 4. pontja –, amely azt mondja: „A Bizottságnak maradt-e levele megválaszolatlanul a Malévvel összefüggésbe hozható ügyben bármely magyar minisztériumban?” Van-e erről bármi tudomása miniszter úrnak?

A másik kérdésem az lett volna, amit megkérdezett Riz úr, nevezetesen, hogy volt-e tájékoztatva a Bizottság a folyamatról. Értelemszerű, a válasz elhangzott, ilyen értelemben tehát az a kérdés már nem kérdés.

Ez a másik kérdés azért izgalmas, mert az nyilvánvaló miniszter úr szavaiból, hogy nem volt folyamatosság a kormányváltást követően a megkezdett folyamat továbbvitelében. Ezért teszem fel a kérdést, hogy van-e arról ismerete.

Köszönöm.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Értem. Biztos tudásom a Pénzügyminisztérium és a mi kormányzati időszakunkról lehet, ebben az időszakban folyamatos tárgyalások zajlottak, és nem volt megválaszolatlan levél. Sőt, viszonylag magabiztosan tudom jelezni, hogy az előző időszakban sem, hiszen akkor is folyamatos egyeztetések zajlottak.

Hogy ezt követően mennyire volt ellenséges vagy baráti a viszony az Európai Bizottsággal, és mennyire volt együttműködő a hangulat, efelől csak sejtéseim lehetnek, megmondom őszintén. De hát a bizottsági eljárás végeredménye semmiképpen nem azt

mutatja, hogy a kormány sikeresen járt volna el. Különösen szomorú, hogy láthatóan még ebben az időszakban is más uniós tagállamok kormányai ebben a régióban sikeresen tudták elfogadtatni saját nemzeti légitársaságuk átalakítási terveit.

ELNÖK: Miniszter úr, köszönjük szépen, hogy eljött.

OSZKÓ PÉTER volt pénzügyminiszter: Köszönöm a meghívást.

ELNÖK: Köszönjük a válaszokat, és befejezetté nyilvánítom a meghallgatását. *(Ertsey Katalin távozott az ülésről. – Oszkó Péter távozik az ülésről.)*

Alelnök úrnak átadom az ülés vezetését egy rövid időre; nemsokára visszajövök. *(Dr. Varga István kimegy az ülésteremből.)*

(Az ülés vezetését dr. Veres János, a bizottság alelnöke veszi át.)

Kamarás Miklós, az MNV Zrt. volt vezérigazgatója, a Budapest Airport Zrt. igazgatósága volt elnökének meghallgatása

ELNÖK: Tisztelettel köszöntöm Kamarás urat a bizottság ülésén. A kialakult menetrend szerint lehetőséget szoktak kapni a meghívott vendégek arra, hogy ha az adott témában van felvezető szövegük, összefogott néhány gondolat, akkor azt minden további nélkül elmondhatják; aztán a kérdésekre és válaszokra kerül sor. Kamarás úr, élni kívánsz-e ezzel a lehetőséggel, hogy ezt a bizonyos felvezető szöveget megtedd? Parancsolj!

KAMARÁS MIKLÓS, az MNV Zrt. volt vezérigazgatója, a Budapest Airport Zrt. igazgatósága volt elnöke: Köszönöm szépen. Tisztelt Bizottság! Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Megjelentek! Szeretném először is az érintettségemet és az aktivitásomat pontosítani a tisztelt bizottság előtt. Az ÁPV Rt.-nél 2004. december 31-én szűnt meg a tevékenységem, addig vezérigazgatóként és az igazgatóság tagjaként tevékenykedtem. Azt követően egy rövid, nem egészen négy hónapos időszakban a Budapest Airport igazgatóságának elnöke voltam, majd utána, hosszabb szünet után, 2009 júliusától az MNV Zrt. vezérigazgatója voltam, egészen 2010. júniusig, amikor átadtam a vagyonkezelést az új kormány által kinevezett vezetőknek.

Ebben az időszakban gyakorlatilag, az egyszerűség kedvéért, a Budapest Airportra vonatkozó információkat szeretném megadni. Ez a néhány hónap felkérése az elindult privatizáció előkészítésére vezethető vissza, akkor azonban ebben a néhány hónapban két fontos tevékenységen kívül érdemi dolog az igazgatóság munkájában nem merült föl. Az egyik elvárása az volt a vagyonkezelőknek, hogy egy olyan éves zárlatot produkáljunk könyvvizsgálói elfogadó nyilatkozattal, ami támogathatja az információs memorandum összeállítását, és támogassa majd a leendő befektetőkkel a menedzsmentinterjúk eredményes lefolytatását. A másik pedig a leendő tanácsadóval majd az adatszoba előkészítése és megfelelő tartalmú feltöltése és az adatszoba működési szabályának kidolgozása volt. Ezen túl ebben az időszakban a privatizációs előkészítése ügyében a BA-nál semmiféle érdemi tevékenység nem hárult az igazgatóságra.

Egyébként megjegyzem, hogy a rövid igazgatósági elnöki tevékenységemet a lemondásom szüntette meg, ugyanis az első körös pályázók egyik konzorciumában a MOL is részt vett, és én abban az időben a MOL igazgatósági tagja voltam. Ezt az elején összeférhetetlen körülménynek értékeltem, és mihelyt ez tudomásomra jutott, lemondtam, és az ÁPV Rt. ezt a lemondást el is fogadta.

A 2009-2010-es időszakban már egy konzolidálódott kapcsolatot találtam az MNV Zrt. és a Budapest Airport együttműködésében. Azt megelőzően lezajlott egy közös

értelmezési nyilatkozat hosszú tárgyalásokon való tisztázása és kölcsönös aláírása, s ennek eredményeként a legkritikusabb privatizációs követelmény, a fejlesztési követelmény átütemezése megtörtént. Ezt követően tehát az MNV Zrt.-nek a privatizációs kötelezettségek nyomán követése volt az egyik legfontosabb feladata. Ennek a kezdeti csúszások után meg is tudtunk felelni, de kétségtelen, hogy 2009 szeptemberében tudta a Vagyontanács jóváhagyni a 2007. évi, már a közös értelmezési nyilatkozat szellemében és gyakorlatában összeállított jelentést. Viszont akkorra már bekövetkezett egy késedelem a 2008. évi beszámoló beküldéséről, amelyet a Vagyontanács határozata alapján meg is kellett sürgetnünk, ami év végére bejött, és a 34 millió eurós előírást túlteljesítve 8 millió euróval, ezt nyugtázni tudtuk, és visszaigazoltuk az időszakos teljesítést.

A 2009. évi beszámolóval kapcsolatban tartalmi kifogásunk az volt, hogy mintegy 25 millió eurós lemaradást tapasztaltunk az átütemezett kötelezettségekhez képest, és ezzel kapcsolatban éltünk a szerződés szerinti jogunkkal, és hiányossági felszólítást küldtünk ki április végén a menedzsmentnek. Ennek a beérkezése már a mi működésünket követően történt meg. Tehát érdemében erre vonatkozóan nem tudok mást mondani.

Ami megemlítenék az MNV Zrt. és a Budapest Airport ebben az időszakban zajló együttműködéséről, ott különösen azon a tárgyaláson merült föl a BA részéről egy előkészített aktivitás, amikor magyarázták a 25 millió eurós lemaradásukat, akkor kész ingatlanfejlesztési tervekkel és ingatlanhatárvonal-elképzelésekkel tájékoztatták az MNV Zrt. vezetését, ami azt szolgálta volna, hogy a magyar állam gondolja meg a repülőtér közvetlen működtetéséhez szükséges határvonalait, ezáltal a kívül álló területekre mint nem egy kincstári tulajdonba tartozó területre nyissa meg a fejlesztés esélyeit. Ugyanis ha a terület ilyen tartós kincstári tulajdonban marad, akkor a privatizációs szerződés értelmében a 75 év vagyonkezelés lejáratát után minden ott létesült felépítmény a magyar állam tulajdonába került volna. Ahogy a Budapest Airport tájékoztatott bennünket, nagyon sok befektető ezt a fajta kitéletet az ő befektetései megtérülése szempontjából nem tartotta elfogadhatónak, ezért az Airport elkezdett dolgozni egy olyan beavatkozáson, ami az állami vélemény megváltoztatását célozza. Az erre vonatkozó írásos és műszaki dokumentációval ellátott dokumentumokat az átadás-átvételi dokumentumok között mi annak idején elhelyeztük. *(Dr. Varga István visszatér a terembe.)*

Egy említésre érdemes eredményünk volt a Budapest Airporthal való együttműködésben. Ez pedig, hogy több tárgyaláson sikerült elérni, hogy a Malév milliárdos nagyságrendben felhalmozódott operatív tartozásának a jogi behajtásától tekintsen el, és ennek során minden lényeges olyan körülményről, ami a Malévról az állami gondolkodásból a vagyonkezelés során kiadható információ rendelkezésünkre állt, mindent felhasználtunk arra, hogy erre a túsra, erre a nemfizetési állapotnak az elfogadására rábírjuk a menedzsmentet. Ezt egészen a folyamat végéig, a Malév visszaállamosításáig sikerült is megtartani, tehát nem indítottak eljárást a Malév fizetési képtelensége miatt.

A Malév ügyéről két vetületben szeretnék beszélni, az egyik a vagyonkezelési, a másik a visszaállamosítási. A privatizációjáról nem igazán tudok közvetlenül, mert abban az időszakban nem vettem részt a vagyonkezelő munkájában.

2004-et megelőzően is talán igaz az az állításom, hogy a Malév a leggyakrabban napirenden lévő cége volt a mindenkorai vagyonkezelőnek. Ez pedig származott a mindenkorai kritikus pénzügyi helyzetéből, származott a rendre veszteséges gazdálkodásából, de itt említeném meg még a vezetési kríziseket is. Amikor egy vállalat gyenge működése napvilágra kerül, akkor a vagyonkezelő mindig keresi azokat az okokat és tüzi ki azokat a célokat, feladatokat, akár az üzleti terven keresztül, akár a vezetői érdekeltségein keresztül, akár a konkrét intézkedési terveken keresztül, amiről azt gondolja, hogy az a menedzsment képes úrrá lenni a kialakult helyzeten. Emellett azonban fontos megjegyezni egy nagyon lényeges körülményt. A magyar állami vagyonkezelés mindig és mindenkor a költségvetési törvény

által meghatározott kereteken belül tudott gazdálkodni. Ez számára előírta a bevételeket, és számára meghatározta iránymódot a kiadásokat. Tehát a magyar vagyonkezelés számára nagyon sokszor nem adatott meg az az éven belüli lehetőség, hogy mi éppen akkor tudunk valami fejlesztési elgondolást, akár csak egy gépcserét vagy bármiféle nagyobb horderejű támogatást nyújtani, amikor a Malév menedzsmentje ezzel a javaslattal előállt. 2003-ból szeretnék megemlíteni egy olyan fordulópontot, amikor is egy menedzsmentváltás következtében egy reorganizációs terv született, és a reorganizációs terv alapján a kormány úgy gondolta, hogy megéri a Malév-problémának a kormány szintű kezeléseként egy 7 milliárd forintos tőkeemelésről dönteni, majd ekkor születtek az állami kezességvállalás melletti fejlesztési hitelek, amit önök több vonatkozásban már hallhattak: a Magyar Fejlesztési Banktól és az EIB-től közel 100 millió eurós nagyságrendben felvett hitelek voltak. A reorganizációs terv mellett az ÁPV Rt. ezt a kormány által jóváhagyott és a mindenkori rjgy szerint engedélyezett hitel-kezességvállalási folyamatot és a tőkeemelést még azzal tetézte meg, hogy nagyon részletes intézkedési tervet rendelt a reorganizációs terv mellé, és ennek az intézkedési tervnek a vagyonkezelő szervezet általi ellenőrzését köthette ki. Így indult el 2003-ban tehát egy olyan beavatkozás, amikor támogattuk a Malévet, nemcsak lelkesítéssel, hanem anyagilag is.

2004-ben kormányhatározat alapján megkezdte a vagyonkezelő a Malév magánosításával kapcsolatos tevékenységét. Ez egyfordulós nyílt eljárásnak történt meg 2004-ben két ízben, 2005-ben, ahogy utólag megismertem, még egy ízben, eredménytelenül. S e három eredménytelen, érdeklődés hiányában eredménytelen kiírást követően került sor arra a privatizációra, amelyet a bizottság vizsgál; ennek nem voltam a részese.

2009-ben egy olyan időpontban kerültem a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő élére, amikor is a kormány már 2009-ben, azt hiszem, július 1-jével hozott egy határozatot, és egy nagyon rövid határidővel a pénzügyminiszter felelősségébe kiadta az orosz féllel való olyan egyeztetést, amely a Malév problémájának a rendezéséhez vezető utat megszabta. Ez volt tehát az első olyan lépés, amikor a pénzügyminiszter részvényesi jogok gyakorlója határozatával felfüggesztette azokat a privatizációs kötelezettségek behajtására szolgáló MNV Zrt.-s intézkedéseket, akciókat és kísérleteket, amelyek azt a célt szolgálták, hogy a nemteljesítés miatti kötelezettségeket behajtsa, mintegy behajtsa az MNV Zrt. az AirBridge-en, illetve a Vnyesekonombankon. Ezek a kísérletek az elődeim információi szerint eredménytelenek voltak, viszont a jogi helyzet, a jogi státusz megőrzése érdekében mégiscsak fontosak voltak. Augusztus 13-án Oszkó Péter pénzügyminiszter úr kiadta az első arra vonatkozó részvényesi jogok gyakorlója határozatát, hogy az MNV Zrt. ezt követően tartózkodjon mind a Vnyesekonombankkal, mind a Malévvál szembeni saját, illetőleg a Malév Vagyonkezelő Kft. részéről való követelések behajtásától és sürgetésétől. Ez tehát egy nyitányaként értékelhető a visszaállamosításnak.

Szeretném azt itt megemlíteni, hogy ebben az időszakban a Malévvál kapcsolatos MNV Zrt. tevékenysége és döntési jogköre meglehetősen korlátozottá vált. Ugyanis teljesen egyértelmű volt, hogy a pénzügyminiszter tulajdonosként, a kormány határozatainak megfelelően, részvényesi jogok gyakorlója határozatával felkérte az MNV Zrt.-t a következő és mindig a soron következő lépések és intézkedések megtételére. Ebben a dologban tehát egyértelművé szeretném tenni azt, hogy az MNV Zrt., ezen belül a Magyar Nemzeti Vagyonkezelési Tanács fegyelmében, a részvényesi jogok gyakorlója határozatának legtisztább értelmezése alapján, az abból származó operatív, saját hatásköri feladatainak ellátásával, különböző konzultációkon, megbeszéléseken, információátadásokon való részvétellel vett részt, de kifejezetten szeretném kiemelni, hogy a részvényesi jogok gyakorlójának a határozata szellemében. Ez alatt az időszak alatt egyetlen alkalommal sem merült föl a kormányzat bármelyik szerve vagy maga a tulajdonosi jogokat gyakorló pénzügyminiszter részéről, hogy az MNV Zrt. ezeket a szándékokat ne vagy csak részben

teljesítette volna. Én azt állíthatom, hogy az MNV Zrt. a legnagyobb aktivitással és fegyelmességgel vett részt ebben a folyamatban.

Szeretném kiemelni a február 26-ai részvényesi jogok gyakorlója határozatát, amely azt a közgyűlési mandátumot előzte meg, ami a Malévnál akkor már többször elnapolt közgyűlés után a végső reményt jelentette, hogy megállapodás fog születni az érintett felek között, nevezetesen, hogy a magyar–orosz kapcsolatok idestova hét hónapja tartó csatározásából kialakul egy olyan megállapodás, mely megállapodásnak magyar részről a pontosítása és szövegezése a Pénzügyminisztériumban zajlott, orosz részről pedig, feltételezem, hogy a Vnyesekonombankon kívül az orosz kormány illetékesével is egyeztetésre került. Hogy mitől tartott ilyen sokáig ez az egyeztetés, ezt még így utólag is nagyon nehéz értelmezni. Sokszor már a korábbi eredménytelen Malév-közgyűlések során is fölmerült annak a reménye, hogy létrejön a megállapodás, az utolsó pillanatban az orosz fél mégis néhány fontos részletkérdésben nem volt hajlandó engedni.

Az a megállapodás...

(Az ülés vezetését dr. Varga István, a bizottság elnöke veszi át.)

ELNÖK: Bocsásson meg, nem akarom félbeszakítani – átveszem közben az elnöklést –, de ha lehetne, már eléggé elcsúsztunk az időben, én megpróbálnék villámkérdéseket föltenni. *(Kamarás Miklós: Jó.)* Én pedig megígérem a bizottság elnökeként, hogy lightosabbak leszünk, mint a pénzügyminiszter úrnál. *(Derültség.)* Mert úgy hallottam, igen koncepciózusak voltak a kérdések és a hangulat is, bár én nem voltam ott ezen az interjún, de este majd biztosan látni fogjuk a tévéfolyamon keresztül ezt, hogy milyen durva kérdéseket tettünk fel neki. Úgyhogy megpróbálok lightosabb lenni, hogy minden csatornának megfeleljünk – bár tudom, hogy ez lehetetlen, de megpróbáljuk.

KAMARÁS MIKLÓS, az MNV Zrt. volt vezérigazgatója, a Budapest Airport Zrt. igazgatósága volt elnöke: Köszönöm szépen.

ELNÖK: Akkor, hölgyeim és uraim, ki szeretne először kérdezni? Bertha Szilvia feláldozza magát. Parancsoljon!

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm, elnök úr. Üdvözlöm Kamarás urat.

Igazából az első kérdésem az lenne, hogy a két cégben milyen tisztségeket és meddig töltött be; tehát a Budapest Airporthról és a Malévról beszélünk. Ezt most még tisztázzuk le így az elején, mert időnként itt fel szokott merülni, hogy nem jó időszakot kérdezzünk.

KAMARÁS MIKLÓS, az MNV Zrt. volt vezérigazgatója, a Budapest Airport Zrt. igazgatósága volt elnöke: A Budapest Airport igazgatósági elnökeként 2005. február–május hónapokban vettem részt, tehát nem egészen négy hónap időtartamban. Az MNV Zrt. vezérigazgatója és a Vagyontanács tagja pedig 2009 júliusától 2010 júniusáig voltam. *(Dr. Veres János: És a Malévban nem.)* A Malévban nem volt tisztségem, bocsánatot kérek.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm. Volt valamilyen elképzelésük arra nézve, hogy mit kezdenek a Malév Vagyonkezelő Kft.-vel?

KAMARÁS MIKLÓS, az MNV Zrt. volt vezérigazgatója, a Budapest Airport Zrt. igazgatósága volt elnöke: Ez a Malév Vagyonkezelő Kft. a privatizáció konstrukciójának az egyik terméke volt. Ebben a folyamatban nem vettem részt. Az, hogy milyen megfontolások voltak a privatizációs konstrukció megalkotói között, azt én nem tudom megmondani. Én

örököltem ezt a problémát mint egy párhuzamos problémát a Malév és a Malév Vagyonkezelő együttes problémájának, de mégiscsak különálló feladatainak a kapcsán, amikor az MNV Zrt.-hez kerültem. Hiszen a Malév Vagyonkezelő felé az AirBridge, illetőleg a Malév nem minden kötelezettségét teljesítette, és a Malév Vagyonkezelő ezért állandó likviditási hiánnyal küszködött, illetve még egyéb jogi problémái is voltak, nevezetesen, hogy a hitelek átvállalásával a Malév Vagyonkezelő eszközöket kapott a Malévtől. És az egyik eszközről kiderült, hogy az két helyre is kvázi fedezetként került, egyrészt tulajdonjogilag egy CIB-fedezetként följánlott repülőgépet birtokló Malcolm nevű társaság kapta meg. Ezzel kapcsolatban, amikor ez kiderült, a legjobb tudomásom szerint az akkori vagyonkezelő még feljelentést is tett, amikor számukra ez nyilvánvalóvá vált. Isten őrizz, hogy analógiát keressek a másik feljelentéses ügyben, de akkor ezt a feljelentést a rendőrség azzal az indoklással zárta le, hogy miután a CIB nem váltotta be ezt a kezességet, ezért nem érte kár a Malév Vagyonkezelőt, ezen a jogcímen a nyomozást megszüntette. Elég tanulságos mindenesetre...

ELNÖK: Akkor én kérdeznék egyet. A visszaállamosítás során milyen feladatai voltak az MNV Zrt.-nek, és volt-e beleszólásuk ebbe a folyamatba?

KAMARÁS MIKLÓS, az MNV Zrt. volt vezérigazgatója, a Budapest Airport Zrt. igazgatósága volt elnöke: Egyértelműen szeretném azt mondani, hogy a visszaállamosítás a magyar kormány döntésein alapult. Az MNV Zrt. a tulajdonos pénzügyminisztertől kapott részvényesi jogok gyakorlója határozatainak a végrehajtására volt kötelezve. Erre hadd említsem meg a február 26-ai rjgy-t, amely mögött az általam aláírandó megállapodás tételes és pontos szövege is meg volt adva. Ennyire egyértelművé tette a vagyonkezelő tevékenységét.

ELNÖK: Bertha Szilvia még egy utolsó-utolsó előtti kérdésre kért szót.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm, elnök úr. Kamarás úr véleménye szerint hogyan privatizálhatták 2005-ben a Budapest Airport Zrt.-t, ha a repülőtér hasznosítási jogának alapját képező vagyonkezelési szerződés jogszerűen még mindig a FUF Kft.-nél volt?

KAMARÁS MIKLÓS, az MNV Zrt. volt vezérigazgatója, a Budapest Airport Zrt. igazgatósága volt elnöke: Hát, érdemben nem fogok tudni önnek válaszolni, hogy hogyan privatizálhatták. Ez a körülmény a privatizáció kiírása során ismert volt. Én nyolc évet eltöltöttem a magyar vagyonkezelés különböző időszakában, különböző beosztásokban, nyilván a távozásom után is, legalábbis a sajtó gazdasági híreiben nyomon követtem, de én úgy ismertem, hogy a magyar állam biztosítékot adott minden pályázónak arra, hogy a FUF Kft.-vel kapcsolatos ügyet leválasztja a Budapest Airportról, és kvázi garanciát adott arra, hogy annak semmiféle következménye nem terhelheti a leendő tulajdonost. *(Bertha Szilvia: Köszönöm.)*

ELNÖK: Köszönjük szépen a megjelenést, és akkor befejeztük.

KAMARÁS MIKLÓS, az MNV Zrt. volt vezérigazgatója, a Budapest Airport Zrt. igazgatósága volt elnöke: Köszönöm szépen.

Dr. Jaklics Ervin, a repülőtér tervezőjének meghallgatása

ELNÖK: Tisztelettel köszöntöm Jaklics urat, tessék szíves helyet foglalni.

Tekintettel arra, hogy a Jobbik képviselőcsoportja indítványozta, én nagy tisztelettel átadnám a kérdezés lehetőségét és jogát, és rögtön kérdéseket tennék föl.

Tessék parancsolni! Bertha Szilviáé a szó.

BERTHA SZILVIA (Jobbik): Köszönöm szépen. Először is üdvözlöm Jaklics Ervin urat. Három kérdést tennék föl.

Az első, hogy milyen jogi kapcsolatban áll a reptérrel. A második, hogy a repülőtér fejlesztése során, tehát a kérdéses időszakban milyen jogtalanságok merültek fel, és van-e vagy volt-e ezek miatt folyamatban per, peres ügy. És szakmailag mit tud elmondani az építkezésről, illetve a végeredményekről, ár-érték arányban, a jelenlegi beruházásokról.

Köszönöm, és várom a válaszokat.

ELNÖK: Tessék parancsolni!

DR. JAKLICS ERVIN, a repülőtér tervezője: Tisztelettel köszöntöm a bizottság elnökét és a bizottságot. Dr. Jaklics Ervin vagyok. A meghívó tanúsága szerint a repülőtér tervezője, ami nem, mondjuk azt, hogy egy hívatlan címe a személyemnek, tudniillik szeretném elmondani röviden, hogy 1983-84-ben terveztem a 2A terminált mint az UVATERV osztályvezetője, 1994-95-ben a 2B terminált mint a KÖZTI vezérigazgatója, és 2000-2001-ben az 1-es terminált mint a Lakóterv tulajdonosa és vezérigazgatója.

A személyemet illetően felmerülhetne a kérdés, hogy miért nem én terveztem a SkyCourtot. Ezt nagyon egyszerűen meg lehetne magyarázni, de nem ilyen egyszerű, és a kérdésre egyben választ is adok.

A jelenlegi jogi kapcsolatom a repülőtér vezetésével, a Hochtief-fal, ha tetszik, vagy a Budapest Airport Zrt.-vel. Egy vele szemben álló időpontban és annak a folyamatként értetlenül álltam, amikor Stefan ... úr, a BA Zrt. jelenlegi beruházási osztályvezetője, de mondhatnám azt, hogy a Hochtief, a KÖZTI-vel, hogy úgy mondjam, lepaktálva, holott elismerték utólag is, addig is az én szerzői jogaimat, a KÖZTI tervezésében óhajtották megvalósítani ezt a létesítményt. Még annak ellenére is, hogy a korábban privatizáción első helyezteként az angol pályázó nyerte el a repülőtér hasznosítási jogát, és ők már velem tárgyaltak, hogy ezt a tervezést velük közösen kellene megcsinálnom. Tehát ez ennek ellenére történt, és gyakorlatilag az időközben felmerült nézeteltérések odafajultak, hogy nemcsak a szerzői jogaimat, tehát a személyhez fűződő szerzői jogaimat voltak kénytelenek szinte az első pillanatban elismerni, hanem a szerzői vagyoni jogokat is nekem ítélte egy idestova négy és fél éves pereskedés után a Kúria, régi szóhasználattal élve a Legfelsőbb Bíróság. Ez a per a jogállást tekintve eldöntetett, fellebbezésnek már helye nincs. Tehát állok vagy ülök itt abban a hitemben, hogy a szerzői vagyoni jogoknak a tulajdonosa vagyok, és jelen pillanatban egy, a bíróságoknál változást okozó nyugdíjazás, bírák nyugdíjazása miatt az első fokra azért tették vissza azt az apróságot, hogy „mit érdemel az a bűnös”, azaz a KÖZTI, hogy megállapítsák az én szerzői vagyoni és a szerzői jogaimat illetően a nekem járó úgymond kielégítés összegét.

Gyakorlatilag az első pillanatban – tehát ez a jogállásra vonatkozó válaszem lenne – kézzel-lábbal kapálóztam a sajtó útján megismertek alapján, és végül is az első pillanatban a XVIII. kerületi önkormányzat mint az engedélyező hatóság el is ismerte az én szerzői jogaimon keresztül az ügyféli jogállásomat, és ezt az ügyféli jogállást kihasználva én többszöri fellebbezéssel éltem, hogy az építési engedélyt kiadták. Ezt a XVIII. kerületi önkormányzat minden létező és lehetséges fórumon megpróbálta annullálni és megmásítani. Annyira, hogy például az őáltaluk nekem írt válaszleveleket, ajánlott válaszleveleket az általam csak mint sétáló budapesti polgár által ismert Pozsonyi útra egy lakásba irányította, ahol is nem vették át, és a „címezett ismeretlen” szóhasználattal – a postai szóhasználatot nem akarom most idézni – gyakorlatilag kézbesítettnek tekintették. Ma, öt-hat év után a

Belügyminisztériumtól kaptam meg a felmentésemet az ügyben, hogy elnézést kértek a kódorgó levelekért, fellebbezésre adott válaszokért. De gyakorlatilag ezt mindenki tudhatja, hogy ez most már, magyar szóhasználattal élve, eső után köpönyeg.

Mi volt az én bűnöm az akkor még hihető jogállásomat illetően, amiért megorrolt rám a Hochtief? Az egész repülőtér-építési engedélyezési ügy a legeslegelső pillanatban szabálytalan volt, és azért volt szabálytalan, mert a részletes rendezési tervnek a hiánya nem tette volna lehetővé ennek a repülőtéri épületnek az engedélyezését. Ha megengedik, mert építész vagyok, ha ezt a nagyon kicsi kis rajzocskát a titkárságvezető hölgy odaadná az elnök úrnak vagy esetleg a kérdező hölgynek; ezt azért adnám át, hogy értelmezhető legyen, miről is beszélek. Ennek az RRT-nek, ami az alapja, alfája és ómegája a mai építési engedélyezési ügymenetnek, ennek a hiánya nem megbocsátható. Tudniillik ebbe a rendezési terv által korábban szabályozott területbe teljes egészébe belóg a két finger, amiről most már lemondtak, és nem építik meg, de akkor létező valóság volt, és amelynek a mai központi épületrésze, az úgynevezett SkyCourt ugyancsak belóg 5-5,5 méterre, tehát szabálytalan volt az építési engedélynek a kiadása. Semmiféle ellentmondást és semmiféle helyesbítést nem voltak hajlandók figyelembe venni; véleményem szerint főleg a XVIII. kerületi önkormányzat a ludas ebben.

Ma ennek a rendezési tervnek, mondjuk, a pótlására vagy a rendezéstervmódosításnak a pótlására ide-oda futkosnak kerületről kerületre a megfelelő személyek. Mert ugye a repülőtér a XVIII., a XVII. kerületi, a vecsési és az ecseri önkormányzatnak, érintőlegesen, nem érintőlegesen, részben a territórium, és a hatáskörébe tartozik. Ha a forgalmi épületben akarnak valami változtatást, akkor a XVIII. kerületnél kezdeményeznek eljárást, ha a cargotelepítésben, akkor a vecsési önkormányzatnál, ha a másikban, nem akarom sokáig nyújtani...

ELNÖK: Bocsásson meg, nem akarom félbeszakítani, de engedje meg, ezzel kapcsolatosan Riz képviselő úr szeretne kérdezni, mert ez pont idevág. Parancsoljon, képviselő úr!

RIZ LEVENTE (Fidesz): Tisztelt Jaklics Úr! Hadd kérdezzem meg, ismervén azt, hogy milyen vállalatokat tett a Budapest Airport a privatizáció során, ön hogyan értékeli azt, azokból a vállalatokból mi valósult meg. Számos ígervény volt, ön is tudja, melyek ezek, a jegyzőkönyvbe korábbi tárgyalásainkon ezt már elmondtuk. De ami megvalósult, arról mi a véleménye?

DR. JAKLICS ERVIN, a repülőtér tervezője: Egyrészt a terminált illetően elég lesújtó, mert a terminált igen jól ismerem az A és a B terminál tervezése révén. A közbenső területet úgymond kibombázták, és ezt a „csodálatos” bevásárlóközpontot építették középre, amelyet ők SkyCourt-ként becéznek. De ennél sokkal jobban nehezményezem azt, hogy a repülőtér kapacitását nemhogy bővítették volna, mert ugye elmaradtak a fingerek, amelyek nyolc-nyolc beszállóhidat jelentettek volna, de a helyén lévő és a sarkokon lévő beszállóhidakat levágták; van, amelyeket nem is találnak ma a repülőtér területén, hogy hol lehet darabjaiban. És ezzel körülbelül négy beszállóhiddal csökkentették a korábbi 14 beszállóhidat, ami, lehet, hogy nincs forgalom a repülőtéren ma annyi, hiszen tudjuk a gazdasági válság, a Malév távozása okozta anomáliákat, de akkor is, a lehetőségét sem adja meg annak, hogy legalább a korábbi 10 millió utas/év kapacitást valamikor is ezen a megoldáson belül helyre lehetne állítani.

Kettő. A privatizációs szerződésben is tudomásom szerint sarkalatos pont volt azon repülőtéri és korábbi LRI és a privatizáció előtti BA Zrt. elvárásainak megfelelően, hogy Budapest egy úgynevezett hub-and-spoke rendszerű repülőtér lett volna, azaz ideáramlanak a Távol-Keletről, Amerikából a nagy befogadó képességű utasszállító repülőgépek, és itt

szétosztják őket a kisebb desztinációk felé Európába vagy visszafelé Kis-Ázsiába, s a többi. Ennek az elvárásnak elsődleges kritériuma az lett volna, hogy a schengeni–nem schengeni utasokat valami egészen korszerű módon átáramoltatják az A és B terminálok között, és az elfogadott privatizáció során prezentált tervekben benne volt a jelenlegi SkyCourt légterében átívelő gyalogoshíd, épületen belül, amit egyszerűen valamikor a beruházás közepén elhagytak és töröltek a beruházásból, illetve az építkezésből. Tehát nem működik a schengeni–nem schengeni átszállás. Ha valaki jól ismeri ma is, vagy főleg régen ismerte a repülőteret, ma is az érkező utasok ugyanabba az A és B terminál érkező forgalmi előtérrrel azonos szinten lévő területére lépnek be. Semmiféle módosítás nem volt, és semmiféle ilyen megoldás nem történt.

Beharangozták a két fingernek az építését. Én ott az elnök úr kezébe került rajzokon direkt pirossal beszíneztem – a most készült fénymásolaton az fekete-fehér –, teljes egészében elhagyták a kétoldali tranzitterületnek az összekötését. Ma csak a SkyCourton keresztül, whiskyvel, egyebekkel töltött bevásárlókosarat rugdosva kerülnek át az utasok a megfelelő desztinációk irányába. Annyira rossz ez, hogy annak idején, amikor a 2A-B terminálokat, de főleg a B terminált, de a 2A-t is átadták, Európa egyik legkorszerűbb repülőterének titulálták a hozzászólók, nevezetesen azért, mert a biztonsági kontrollok a beáramlás egyenes vonala miatt teljesen tiszták voltak, és a különböző repülőtéri atrocitásokat, ha lehet, majdnem száz százalékig elkerülték vele. Másrészt pedig ha valaki feladta a csomagját, akkor 50-60 méteren belül beszállhatott a repülőgépbbe. Tehát igen rövid volt az ilyen sétaút. A mai értelemben véve jobbra-balra elkanyarítják a két check-in pultsor mellől az utasokat, bemennek egy központi security controlon keresztül ebbe a SkyCourtba, és nagyon bölcsen fölírták – és nyilván a tervező is ezzel egyetértett –, a belépő utasok az irányító, illetve információs tábla jobb felső sarkában azt látják fölírva, hogy innen 200 méteren belül elérhető a legtávolabbi gépállóhely is. Ami azt jelenti, hogy a check-in pult előtt elkanyarodik jobbról vagy balról az utas, megveszi a megveendőket, ha megveszi, és utána visszakanyarodik, ugyanazt az utat megteszi, és megy valahova, ahova repülni szeretne.

Erről a SkyCourtról egyetlen eset jut eszembe, hogy amikor a Ferihegy 1-es terminált terveztük, akkor már a vége felé létezett a privatizáció során bekerült Hochtief, és egy ausztráliai repülőternek a vezetője lett alkalmazva a beruházás vezénylésére, és azt mondta, hogy az ausztráliai repülőterek bevételének több mint a fele bevásárlásokból keletkezik. Tehát nem repülni óhajt és utasokat kiszolgálni, hanem a SkyCourtban megvásároltatni azt, amit meg akarnak venni esetleg.

A másik kérdés – ha jól emlékszem még, mert nem írtam le közben –, hogy az ár-érték arányról mit tudok. Illetve először talán arról, hogy mit vállaltak és mit nem teljesítettek. Hát, egy nagyon, mondjuk, szerény úton hozzám került bemutatást hoztam én el magammal. Tudomásom szerint a repülőtéri terminálátalakításon kívül a Hochtief felelősséget vállalt a cargoépületeknek a bővítésére vagy beruházására, ami azért lenne igen fontos, mert a mai napon 15-20, esetleg 30 tonnás cargokapacitással működik Ferihegy, ami azt jelenti, hogy inkább a menetrend szerinti repülőgépeknek a gyomrában viszik el a megfelelő árut; az utolsó félórában a szilvalekvárt meg a konzerveket a pilóta befogadja súlymérés után, hogy még mi fér fel a repülőgépre. Ugyanakkor Budapestnek szüksége lenne 150-200 ezer tonna kapacitású cargoépítményre. Mert így tudná felvenni a versenyt az osztrák, bécsi vagy schwechati repülőtérral, a pozsonyi, vagy egy távolabbit már nem szívesen mondok, repülőtérral. A cargoberuházásból csak fantazmagóriák születtek, és az is rossz helyen, mert Vecsésen megbénítják a jelenlegi repülőgép-forgalmat a gurulóutak átszabásával, újak behúzásával, baleset-veszélyesen, sokszor szinte a nemzetközi előírásokat áthágva próbálnak ilyen csinálni. De egyetlen tonna kapacitás nem készült.

A harmadik, amit ők beígértek, hogy egy olyan parkolórendszert fognak a városi forgalmi előtéren kialakítani, ami egy szintbe is emelheti akár a parkolóból beáramló utasokat

a repülőtéri terminálok felé. Ebből ma semmi nem valósult meg. Húzzák, szabják, vonják a repülőtéri egy szinten a parkolás lehetőségét, és nyilván ennek kapcsán emelik a parkolási költségeket; félóránként 1200 forint a parkolási díj a repülőtéren.

Nem akarom itt most kisebb részekre is lebontva ezeket a hiányokat tovább sorolni, de a terminál rossz, a parkolás nem készült el, a cargoépületekből semmit nem látunk.

Az ár-érték arány. Tudomásom szerint 260 millió euróban mutatta ki a Hochtief vagy a Budapest Airport Zrt. a jelenleg eddig elköltött, beruházásnak nevezhető költségeket a repülőtéren. Ez szerintem mélyen nem igaz, vagy ebbe bele lettek keverve olyan összegek is, amit nem az én tisztem megítélni; mondanám inkább azt a nagyon egyszerű szóhasználatot, amit Danczkay úr is használtak a 2B terminál beruházása idején, hogy 20 millió dollár a repülőtéri épület, ez a hard cost, és a soft cost még egyszer ennyi, és az a soft cost az sok értelmezést nyerhet a mi ismeretségeink alapján. Én teljes mértékben egyetérték azzal a BA Zrt. működéséről, beruházásáról készült jelentéssel, ahol gyakorlatilag az MNV Zrt. mélyen ár alatt jelölte meg 2009-ben a repülőtéri beruházás összegét, 38,6 millió euróban a terminált és a többi 126 millió euróban, a BA Zrt. által 152 millió euró volt jelentve annak idején, tehát 2009-ben, és ez messze elmarad a 260-hoz képest. Az nagyon egyértelmű, hogy a BA Zrt. leállított beruházásokat azzal a felkiáltással, ami elvileg igaz, hogy a forgalom csökkent, nincs Malév, nincs ez, nincs az. Ezt én nem teszem gyakorlatilag többre, mint erre a 150 millió euróra, ami eddig ott beépítésre került.

Még egy mondatot engedjenek meg, miután a felsorolásomba belefoglaltam az 1-es terminál tervezését. Az 1-es terminál az átadásakor műemléki épületből repülőtéri terminállá átalakított épületként egyedülállóan volt titulálva a svéd királyi család által alapított Europa Nostra-díj odaítélése okán, és kapott egy ilyen Europa Nostra-fejlesztést a repülőtér és a tervezőgárda. Egy kis ünnepség keretében a Hochtief ki is tette a bejárat melletti jobb oldalon a falra. De gyakorlatilag egy szégyenfoltja ma a repülőtérnek, hogy bezárták az 1-es terminált, műemlék dacára csillárokat lógatnak fel – nem mintha az nem lehetne jó, de nyilván nem műemléki megoldás – a nagy csarnokokban, és rendezvények céljára hasznosítják. Kikergették – ilyen csúnyán mondván – az utazóközönséget a terminálról, és ez a fapados utazóközönség ma gyalog közelíti meg a 2B terminálból az induló repülőgép-állóhelyeket.

Annak idején volt szerencsém egy jó pár európai repülőteret megnézni, és akkor kicsit nevetve vettük tudomásul, hogy a Szovjetunió közepén, szélén, akárhol, olyan repülőterek működnek, ahol füves leszállópályára szállnak le a repülőgépek, Il-18-as, meg ilyen, ma már korszerűtlen gépek, és kint ülnek a batyujukkal a grúzok, a kirgizek, nem tudom én, kik, és várják az érkező repülőgépet, és utána beszállnak a gépbe. Hát, igencsak hasonlatos kezd lenni a budapesti nemzetközi repülőtér is erre a megoldásra, mert a sátorábró, amit felépítettek a kifutópályák mellett, hogy a tisztelt utazóközönségnek a szükségleteit ellássák, még azt sem tudja ellátni, mert itt sokan tudják azt, hogy a sátornak a belső oldalát használják toalettként a várakozó utasok, a fűtés körülbelül 7-8 Celsius-fokra viszi fel a belső hőmérsékletet. Nyugodtan lehetne hasonlítani ezt a sátorábrót a török-afgán határon vagy a török-kurd határon felépült sátorábróra, ahol a menekültek húzzák meg magukat addig, amíg a sorsuk eldőli. Hát, tisztelettel mondván, ez a szégyene a budapesti nemzetközi repülőtérnek!

ELNÖK: Parancsoljon, képviselő úr!

VOLNER JÁNOS (Jobbik): Köszönöm szépen. Érdeklődéssel hallgattam Jaklics úr bővebb gondolat kifejtését ezzel a repülőtéri tervezéssel kapcsolatban. Én magam egyébként azon lepődtem meg, hogy ha igazán koncepció lett volna arra, hogy a repülőteret fejlesszék, akkor valószínűleg a schengeni forgalmat elkülönítetten kezelték volna az EU-n kívüli forgalomtól.

Magam egyébként elég sokat repültem, a közelmúltban éppen Prágában jártam, ott szerintem lényegesen jobban oldották meg ezt a kérdést, illetve lényegesen színvonalasabban sikerült: beszállóhídra érkeztünk, és mind a két alkalommal onnan sikerült továbbutazni, és értelemszerűen többet is költöttünk, illetve több lehetőségünk volt a pénzköltésre is akár, ha ilyen utasforgalmi szempontból nézem.

A másik, amit szeretnék ezzel kapcsolatban elmondani, hogy az a fajta fejlesztés, ami most aztán kicsúcsosodott ezeknek a sátraknak a felállításában, gyakorlatilag mondhatjuk azt, hogy példa nélkül álló. Olyan végtelenül balkáni körülményeket, mint amit most láthatunk, nem is tudom, hogy hol tapasztaltam. Számomra egyszerűen megdöbbentő, hogy ilyen állhat Európa közepén, mint ez az új sátotábor. Nem tudom, ön tud-e erre vonatkozóan példát? Mondjuk, Nyugat-Európában hasonló repülőtér hasonló funkcióval létezik-e? Mert számomra ez annyira megdöbbentő volt, és elég sokat repülő ember vagyok, legalábbis voltam néhány évvel ezelőttig, mielőtt képviselő lettem; egyszerűen döbbenetes számomra ez az egész.

Köszönöm.

DR. JAKLICS ERVIN, a repülőtér tervezője: Ilyen végleges megoldásnak is – mondanám idézőjelben – beillő sátotáborról nem tudok. Esetleg még régi emlékeimben ha kutakodok, földrengés sújtotta területeken, Olaszország déli részén, Görögországban – mindegy, hogy hol, a példa nem érdekes –, ott a repülőtereket kiegészítésként ilyen sátorokkal szokták felszerelni. Én magam Algériában dolgoztam jó pár évet, és akkor volt a tiareti földrengés, aminek mi voltunk az első főszereplői, mert égő benzineshordókat raktunk le a leszállópálya mellé, hogy a segélyszállító és mentő repülőgépek éjszaka is le tudjanak jönni. Ugye, ott több tízezer halott volt; mi is a földrengés sújtotta házból úgy menekültünk ki. Ott voltak gyakorlatilag ilyen sátotáborok.

ELNÖK: Elnézést kérek, nagyon érdekesítő, és nagyon szépen köszönjük a kimerítő választ, de arra tekintettel, hogy még egy meghallgatásra sor kerülne, én nagy tisztelettel még egyszer megköszönöm, hogy el tetszett fáradni. Köszönjük szépen.

DR. JAKLICS ERVIN, a repülőtér tervezője: Köszönöm.

Dr. Réczicza István ügyvéd meghallgatása

ELNÖK: Folytatjuk az ülést. *(Dr. Réczicza István helyet foglal a meghallgatottak asztalánál.)*

Tisztelettel köszöntöm önt. Mielőtt elkezdenénk, hallottam, hogy az ügyvédi titoktartással kapcsolatosan vannak önnek aggályai. Ha ezt megosztaná velünk, mielőtt belekezdünk – parancsoljon!

DR. RÉCZICZA ISTVÁN ügyvéd: Tisztelt Bizottság! Én is szeretettel köszöntök mindenkit.

Az ügyvédi törvény 8. §-a, illetve a szabályzat 4/e pontja alapján az ügyvédek a hivatásuk gyakorlása során tudomásukra jutott körülmények, tények vonatkozásában titoktartás kötelezi. Ennek megfelelőképpen sajnálatos módon a bizottság munkájában sok segítséget én nem fogok tudni nyújtani.

ELNÖK: Nyilvánvaló, hogy ezt ön fogja eldönteni, nem akarok én ezzel kapcsolatban polemizálni; magam is gyakorló ügyvéd vagyok, ha esetleg kisebb volumenekkel foglalkozom is, mint ön. De annyit azért hadd mondjak, hogy itt olyan szerződésekről kérdeznénk a kolléga urat, szerződéseket értelmeznénk, amelyek nyilvánosságra kerültek. Ha ön úgy gondolja – de ön tudja, nyilvánvaló –, hogy az ügyvédi titoktartás erre is kiterjed,

akkor természetesen nem fogok erősködni; és nyilván akkor be is fejeztük, nem fogunk kérdéseket föltenni.

DR. RÉCZICZA ISTVÁN ügyvéd: Természetesen az én értelmezésemet mindenképpen befolyásolja mindaz a szerződést körülvevő körülmény, tehát a tárgyalások, azok előkészítései, amelyek vonatkozásában mi nem tudunk ettől elvonatkoztatni, és én úgy gondolom, ezért minden dokumentumra és minden körülményre ez az ügyvédi titoktartás fennáll.

ELNÖK: Köszönjük szépen akkor a megjelenést.

DR. RÉCZICZA ISTVÁN ügyvéd: Nagyon szépen köszönöm.

ELNÖK: Ezzel a mai ülést bezárom.

(Az ülés befejezésének időpontja: 15 óra 5 perc)

Dr. Veres János
a vizsgálóbizottság alelnöke

Dr. Varga István
a vizsgálóbizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezető: Prin Andrea