



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/6423.**

Benyújtás dátuma: **2019-06-08 21:35**

Parlex azonosító: **1DYHPPXL0001**

Címzett: **Kövér László, az Országgyűlés elnöke**

Benyújtó: **Demeter Márta (LMP)**

Tisztelt Elnök Úr!

Az Alaptörvény 7. cikk (1)-(2) bekezdése, valamint az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) bekezdése alapján írásbeli választ igénylő kérdést kívánok benyújtani

Az írásbeli választ igénylő kérdés címzettje: **Szijjártó Péter, külgazdasági és külügyminiszter**

Az írásbeli választ igénylő kérdés címe: **"Kinek jó üzlet vasúti kocsik szállítása Egyiptomnak? (6)"**

Tisztelt Miniszter úr!

Legutóbb K/5966. számon tettem fel Önnek kérdéseket az Egyiptomnak szállítandó vasúti járművekkel kapcsolatos projektről. Ez az a projekt, amelyben a magyar kormány kivonult a kezdetben tendernyertes Ganz-csoport mögül, és egy riválisa mögé állította be a közel 280 milliárd forintos eximbankos hitelt. Így ma egy orosz-magyar konzorcium (a budapesti 3-as metró ügyében elhíresült céget is magában foglaló Transzmasholding, valamint a Dunakeszi Járműjavító Kft.) szállíthat vasúti kocsikat Egyiptomba.

Az eddigi kérdéseimre adott válaszokban rendre elkerülte a KKM, hogy bármit is mondjon arról, van-e kormányzati álláspont arról, hogy az orosz Transzmasholding megvásárolni szándékozza a Dunakeszi Járműjavító üzletrészesének felét, vagyis érdemi vagy akár többségi befolyást szerezhet az orosz cég a konzorcium magyar tagja felett.

Időközben kiderült, hogy nemcsak kormányzati álláspont, de döntés is van. A Kormány 1312/2019. (V. 28.) Korm. határozatával „külgazdasági szempontból jelentős ügylet megvalósításához szükséges kormányzati intézkedésként” úgy döntött, hogy versenyeztetés mellőzésével az orosz Transzmasholding tulajdonában levő TMH Hungary Invest Zrt-nek adja el a Dunakeszi Járműjavító Kft-t és annak ingatlanait. A Transzmasholding vezérigazgatója, Kirill Lipa 2018. április első napjaiban egy orosz üzleti lapban bejelentette – a magyar választások után 3 hónapon belül befejezi a tárgyalásokat a jelenleg állami tulajdonú Dunakeszi Járműjavító Kft. 50 százalékos tulajdonrészének megvásárlásáról. A bejelentetthez képest később, de mégiscsak megszületett a magyar kormányzati döntés, abban a formában, ahogyan azt tavaly az érintett orosz cég vezetője már előre látta.

Szakmai körökben az az értesülés is szárnyra kapott, hogy a magyar kormányzati döntés együtt jár a Dunakeszi Járműjavító Kft. és a Stadler közötti együttműködési megállapodás felmondásával, így az emeletes motorvonatok a továbbiakban kizárólag Minszkben fognak készülni. És az is nagy kérdés, hogy azok a kormányzati döntések, miszerint magyar cégek Magyarországon gyártanak a hazánkban használatba kerülő új kisföldalatti-, fogaskerekű- és HÉV-szerelvényeket, mellékvonali vasúti és intercity kocsikat, hogyan fog megvalósulni akkor, amikor az egyik legjelentősebb hazai kapacitás most orosz többségi tulajdonba kerül.

És nem először az orosz Ipari és Kereskedelmi Minisztérium jóvoltából értesülhet a közvélemény arról, hogy Ön miről is tárgyalt orosz partnereivel. Az orosz minisztérium honlapján is elérhető tájékoztatás szerint 2019. június 6-án a szentpétervári Nemzetközi Gazdasági Fórum margóján Gyenisz Manturov orosz ipari és kereskedelmi miniszterrel újólá megvitatták azokat az együttműködési kérdéseket, amelyeket március 21-i moszkvai tárgyalásaik során felvetette. Ezek közé tartozik a vasútikocsi-szállítási közös projekt is.

Mindezek fényében a következőket kérdezem Miniszter Úrtól:

1. Milyen indokai voltak annak, hogy a magyar kormány a Dunakeszi Járműjavító Kft.-ben lévő saját és MÁV-tulajdonrésznek a TMH Hungary Invest Zrt. számára történő eladásáról döntött? Mekkora összeget fizet a vevő, és összességében mekkorák azok a kötelezettségek, amelyeket a vevő a vételár mellett vállal?
2. Felmondásra kerül-e a többségi tulajdon eladásával a Dunakeszi Járműjavító Kft. és a Stadler közötti együttműködési megállapodás, ami kihat az emeletes motorvonatok gyártására?
3. Felülvizsgálják-e azokat a korábbi kormánydöntéseket, amelyek szerint magyar cégek Magyarországon gyártanak a hazánkban használatba kerülő új kisföldalatti-, fogaskerekű- és HÉV-szerelvényeket, mellékvonali vasúti és intercity kocsikat, miután az egyik legjelentősebb hazai kapacitás most orosz többségi tulajdonba kerül?
4. Előreláthatóan mikor kezdődik meg az Egyiptomnak szánt vasúti kocsik gyártása?
5. Az egyiptomi vasúti kocsik milyen részelemeit gyártja a Dunakeszi Járműjavító, és milyen elemek beszállításában vesznek részt majd magyarországi cégek?
6. Létrejöttek-e vagy a jövőben létrejönnek-e az egyiptomi vasúti kocsik gyártáshoz kapcsolódóan új magyarországi munkahelyek?
7. Milyen formában (pl. hitelnyújtás, refinanszírozás, garanciavállalás, hitelbiztosítás) és mely céget vagy cégeket segíti a magyar-orosz projekt megvalósításához kapcsolódóan az Eximbank és a Mehib?

Demeter Márta