



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/7869.**

Benyújtás dátuma: **2019-10-31 11:45**

Parlex azonosító: **GPSZEGPZ0001**

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? (7)"**

Tisztelt Miniszter Úr!

2018 nyara óta hatszor 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 hitelkeretet. 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 üzletrészének 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.

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 kiszolgáló-, fogaskerekű- és HÉV-szerelvényeket, mellékvonali vasúti és intercity kocsikat, hogyan fog megvalósulni akkor, amikor az egyik legjelentősebb hazai

kapacitás most orosz többségi tulajdonba kerül.

Mára szinte megszokottá vált, hogy 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 újólag megvitatták azokat az együttműködési kérdéseket, amelyeket március 21-i moszkvai tárgyalásaik során felvetette. Ezek közé tartozik a vasútkocsi-szállítási közös projekt is. Magyar kormányzati részről az elmúlt hónapokban is feltűnően kerülték azt, hogy bármilyen konkrét részletet is mondjanak a vasútkocsi-szállítási projektről vagy a Dunakeszi Járműjavító tulajdonos-váltásáról.

2019. október 29-ei interpellációra válaszoló államtitkára újra elkerülte az érdemi válaszadást, és arra hivatkozott, hogy 1300 vasúti kocsi hazai gyártásról szól a projekt, ám ugyanaznap arról írt a Direkt36 az Önök közlése alapján, hogy az eximbanki hitelhez szükséges legalább 50 százalékos magyar beszállítói arány úgy fog teljesülni, hogy a megrendelt 1300-ból „legalább 651 vasúti kocsi Magyarországon kell, hogy elkészüljön.” Az Egypt Today című lap témában megjelent cikkében arról írt, hogy szerződés szerint 650 kocsi Magyarországról, 500 Oroszországból fog érkezni, a maradék 150-et pedig Egyiptomban gyártják majd orosz felügyelettel.

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. Mikor került sor a Dunakeszi Járműjavító Kft-ben lévő magyar állami és MÁV-tulajdonrésznek a TMH Hungary Invest Zrt. számára történő átruházására?
3. Felmondásra kerül-e a többségi tulajdon eladásával a Dunakeszi Járműjavító Kft. és a Stadler közötti együttműködési megállapodás, ami kihat az emeletes motorvonatok gyártására?
4. Felülvizsgálják-e azokat a korábbi kormánydöntéseket, amelyek szerint magyar cégek Magyarországon gyártanak a hazánkban használatba kerülő új kisérdalatti-, fogaskerekű- és HÉV-szerelvényeket, mellékvonali vasúti és intercity kocsikat, miután az egyik legjelentősebb hazai kapacitás most orosz többségi tulajdonba kerül?
5. Előreláthatóan mikor kezdődik meg az Egyiptomnak szánt vasúti kocsik gyártása Dunakeszin és összesen hány darabot gyártanak majd Magyarországon?
6. Az egyiptomi vasúti kocsik milyen elemeit gyártja a Dunakeszi Járműjavító, és milyen elemek beszállításában vesznek részt majd magyarországi cégek? Összességében mekkora lesz a magyar hozzáadott érték a vasúti kocsik tekintetében?
7. A Dunakeszi Járműjavító a vasúti kocsik magyarországi gyártásához mekkora mértékben és összegben veszi igénybe a Transzmasholdingot vagy valamely cégét berendezés-, alkatrész-, eszköz- vagy szolgáltatás-beszállítóként?

8. Létrejöttek-e vagy a jövőben létrejönnek-e az egyiptomi vasúti kocsik gyártáshoz kapcsolódóan új magyarországi munkahelyek?

9. 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

LMP