



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/8251.**

Benyújtás dátuma: **2019-11-25 15:33**

Parlex azonosító: **CQLGW8440001**

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? (8)"**

Tisztelt Miniszter Úr!

2018 nyara óta hétszer tettem fel Önnek írásban és három alkalommal szóban kérdéseket az Egyiptomnak szállítandó vasúti járművekkal 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. Igaz, közben az előzetesen kitűzött időpontra nem sikerült nyélbe ütniük az eladást, és november 29-én a saját maguknak szabott, meghosszabbított határidő is lejár.

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 kislejtalatti-, fogaskerekű- és HÉV-szerelvényeket, mellékvonalai vasúti és interciti kocikat, hogyan fog megvalósul 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. A Transzmasholding november 22-én bejelentette, hogy az első típuskocsi leszállítása Egyiptomnak már 2020 első negyedévében megtörténik. Ebből a szállításból hány vasúti kocsi készült Magyarországon, hány magyar dolgozó működött közre ezek legyártásában, mely munkafázisban?

Demeter Márta

LMP