



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/10206.**

Benyújtás dátuma: **2020-04-21 10:08**

Parlex azonosító: **C6JDIZMQ0001**

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? (13)"**

Tisztelt Miniszter Úr!

2018 nyara óta számos alkalommal tettem fel Önnek kérdéseket és interpelláltam Önt 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. A Kormány által az eladásra megállapított határidő már régen lejárt, de máig nem tudni, mi lesz a sorsa a Dunakeszi Járműjavítónak. És legfőképpen, mi lesz az ott dolgozó emberekkel, az ő munkahelyeikkel.

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

házánkban használatba kerülő új kisközdalatti-, fogaskerekű- és HÉV-szerelvényeket, mellékvonali vasúti és interciti kocikat, hogyan fog megvalósul akkor, amikor az egyik legjelentősebb hazai kapacitás most orosz többségi tulajdonba kerül. Önök érdemben nem cáfolták, hogy a Dunakeszi Járműjavító egy tulajdonosváltással elvesztheti az eddigi vagy eddig remélt megrendeléseket, amikor legutóbbi kérdésemre adott válaszukban azt írták, hogy más cégek is el tudják látni kisközdalatti-, fogaskerekű- és HÉV-szerelvényeket, mellékvonali vasúti és interciti kocik gyártását.

Időközben az ügylet megkapta az első hitelrészletet 2019 végéig a magyar Eximbanktól és az orosz Roszeximbanktól, és az első szállítmányt 2020 első negyedévének végére ígérték a sajtóban. A Transz Masholding közlése alapján tudható, hogy az egyiptomi ügyletet érintő többoldalú finanszírozási szerződés időközben 2020. április 20-án hatályba lépett.

Orosz források szerint az első (1 db) 61-4514 típusú személyvagon, amely a Transz Masholdinghoz tartozó tveri vagongyárban készült, március 25-én leszállították Egyiptomba, ahol a szükséges futáspróbákat kell elvégezni. Ennek a vagonnak a tesztelését első körben Tverben, majd Magyarországon végezték a BME ITS Zrt. közreműködésével, jelenleg pedig Magyarországon tesztelik a második (újabb 1 db) vagon.

Mindezek fényében kérdzem Miniszter Urat:

1. Mi volt az oka annak, hogy nem a gyártásban érdekelt valamely szereplő, hanem a főtevékenységét tekintve vagyonkezelő holdingként működő TMH Hungary Invest Zrt. kapta az Eximbank hitelét az egyiptomi ügylethez?
2. Tudják-e már, hogy ki és hol gyártja majd Magyarországon az Egyiptomnak szállítandó vasúti kocikat?
3. Előreláthatóan mikor kezdődik meg az Egyiptomnak szánt vasúti kocik gyártása Dunakeszin?
4. A TMH Hungary Zrt. közléséből tudható, hogy a dél-afrikai SME Export társaság szállíthatja a klímaberendezéseket azokhoz a vasúti kocsihoz, amelyekhez klímát is rendelt az egyiptomi állami vasúttársaság. Az egyiptomi vasúti kocik milyen elemeit gyártja a Dunakeszi Járműjavító, és milyen elemek beszállításában vesznek részt majd magyarországi cégek vagy csak külföldi székhelyű cégek kerülnek bevonásra az ügyletbe?
5. A Dunakeszi Járműjavító a vasúti kocik magyarországi gyártásához mekkora mértékben és összegben veszi igénybe a Transz Masholdingot vagy valamely cégét berendezés-, alkatrész-, eszköz- vagy szolgáltatás-beszállítóként?
6. Létrejöttek-e vagy a jövőben létrejönnek-e az egyiptomi vasúti kocik gyártáshoz kapcsolódóan új magyarországi munkahelyek?

Demeter Márta