



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/11351.**

Benyújtás dátuma: **2020-07-15 14:35**

Parlex azonosító: **1JMP22DK0001**

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

Benyújtó: **Dr. Vadai Ágnes (DK)**

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: **Orbán Viktor, miniszterelnök**

Az írásbeli választ igénylő kérdés címe: **"Mekkora a kihasználtsága a 45 milliárdos zalaegerszegi járműipari teszt pályának? (Ha jól láttam a beszámolómból, legalább 700 milliós veszteséget termelt egy év alatt.)"**

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

A zalaegerszegi járműipari teszt pálya kialakításáról többek között a lenti jogszabályok szólnak:

92/2017. (IV. 10.) Korm. rendelet a zalaegerszegi járműipari teszt pálya megvalósításához kapcsolódó közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról;

1507/2017. (VIII. 11.) Korm. határozat a járműipari teszt pálya megvalósításához szükséges forrásbiztosításról;

1677/2018. (XII. 13.) Korm. határozat a járműipari teszt pálya-projekt második szakaszának megvalósításához szükséges forrásbiztosításról.

A g7.hu portálon megjelent „Reménytelen, hogy valaha is megtérüljön a 45 milliárdos zalai teszt pálya” cikk szerint:

„Még a legtöbb profitot termelő Millbrook eredményeit figyelembe véve is 23 évre lenne szükség, hogy tőkeköltség nélkül megtérüljön a beruházás. Ehhez azonban nem csak pályát kéne építeni, hanem több száz mérnököt foglalkoztatni, és be kellene törni az autóipari tesztelés magas hozzáadott értékű piacára. Elgondolkodtató, hogy a vizsgált hat cég együttesen tud egy év alatt körülbelül 5,6 milliárd forint profitot termelni.

A zalai pálya akkor sem tudna nyolc év alatt megtérülni, ha a hét vezető európai teszt pálya cég teljes profitját meg tudná szerezni a cég és nem lenne a beruházásnak tőkeköltsége.

Természetesen kíváncsiak voltunk arra is, hogy a tesztpályát fejlesztő cégnél mit gondolnak erről. Megvalósíthatósági tanulmányt nem kaptunk (nem is világos, hogy készült-e egyáltalán ilyen), néhány választ viszont igen. A tesztpályát építő állami cég szerint:

A projekt középtávon százas nagyságrendű munkahelyet teremt közvetlenül; ezek azok a szakemberek, akik a pálya működtetésében, valamint a teszteléseket támogató műszaki és mérnöki szolgáltatások nyújtásában vesznek részt.” Meg nem erősített információink szerint a projektben, ha majd elindul, nagyjából 150 főt foglalkoztathatnak majd. Tehát egy munkahely várhatóan 300 millió forintba fog kerülni, ami elképesztően magas.

A közvetlen tesztpálya üzemeltetői létszámnál sokkal jelentősebb az a hatás, amelynek eredményeként a tesztpálya közvetlen közelében megjelennek, betelepülnek fejlesztő cégek (pl. az AVL mérnöki cég már létrehozta a zalaegerszegi telephelyét, további szereplőkkel folynak tárgyalások), illetve az országba települnek további nagy hozzáadott értékű tevékenységekre alapuló munkahelyek (ilyen fejlesztés például, amelynek Magyarországra telepítésében a tesztpálya közrejátszott, a Continental budapesti új fejlesztőközpontja több száz új munkahellyel, vagy a Jaguar budapesti fejlesztőközpontja). Csakhogy ezek a munkahelyek túlnyomó többségében akkor is itt lennének, ha tesztelni más országban kellene, hiszen így is sok járműipari innovatív fejlesztés a relatíve olcsó és tehetséges magyar mérnököket választja. A Knorr-Bremse is tesztpálya nélkül döntött úgy, hogy a magyar részlege fejleszti az önvezető kamionokat, erről a projektről részletesen is beszámoltunk.

Mint minden stratégiai kutatási célú infrastruktúra, így a tesztpálya projekt megtérülésénél is a teljes nemzetgazdasági hatást kell vizsgálni; e tekintetben a zalaegerszegi tesztpályának már most, az építés szakaszában is vannak mérhető eredményei. Természetesen emellett a pálya közvetlen működtetése is fenntartható kell legyen.” Semmilyen számítással nem igazolták ezt, ami megalapozhatta volna ezt az állítást. De ha csak egy betonkockát építenek minden hasznosítás nélkül, annak is vannak mérhető hatásai, hiszen az állami megrendelések ennél is bevételt eredményeznek cégeknél.”

Ugyanezen cikk azt írja, hogy „a igazi rejtély persze az, hogy miért kellett egyáltalán belevágni ebbe a projektbe, ha egyszer az államnak már most van egy hasonló pályája, amit éppen most foglal vissza a természet: a Rábaring. Az állami többségi tulajdonban lévő Rába Nyrt. kihasználatlanul álló tesztpályája Győr mellett, Écsen található, és sok szempontból erősen hasonlít a most milliárdokból épülő zalai pályára.”

Kérdezem Önt:

Mekkora a kihasználtsága a 45 milliárdos zalaegerszegi járműipari tesztpályának?

Budapest, 2020. július 15.

Tisztelettel:

Dr. Vadai Ágnes

Demokratikus Koalíció