



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/9456.**

Benyújtás dátuma: **2020-03-03 11:45**

Parlex azonosító: **P7976HL10001**

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

Benyújtó: **Hajdu László (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: **Dr. Palkovics László, innovációért és technológiáért felelős miniszter**

Az írásbeli választ igénylő kérdés címe: **"Mi lesz a Nosztalgia Kft által tönkretett muzeális járművekkel?"**

Tisztelt Miniszter Úr!

A MÁV Nosztalgia Kft nosztalgia vonatokat üzemeltető nyereségérdekelt vállalkozás. E nosztalgiajáratokhoz muzeálisan védett vasúti járműveket is bérel a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumtól (MMKM), illetve a MÁV-tól. A bérleti szerződések minden bizonnyal rögzítik az átadott jármű üzemképes műszaki állapotának, az átvételkori állapot megővésének kötelezettségét, valamint a vonatkozó technológiai, karbantartási utasításoknak megfelelő folyamatos felújítást.

Hírek szerint azonban több olyan, a Kft által bérelt jármű is van, ami a használat során üzemképtelenné vált. Az MMKM tulajdonában van az egyetlen ÁRPÁD Motorvonat amelyet a Kft üzemképesen, kiváló állapotban vett át. Üzemeltetésének leállítását a szakma már régóta szorgalmazza, ám a Kft bevételei növelése érdekében ezt nem tette meg, sőt túlüzemeltette. A vonat motorján javíthatatlan törés keletkezett, amiről a Kft vezetése azt állítja, hogy anyaghiba következménye. Pártatlan szakértői vizsgálat ezt nyilván eldönthetné, tisztázva a felelősség kérdését is, ám semmi sem történik, holott a Múzeum évek óta tud a dologról.

Hasonló a helyzet a MÁV Zrt. tulajdonában álló több, muzeálisan védett járművel is. Tönkrementek például a 324 540 -es, a 269 -es és a 375 562 pályaszámú gőzmozdonyok, törések keletkeztek a rendeltetésellenes üzemeltetés során. A gőzösök évek óta az istvántelki járműjavítóban vannak, részben szétbontott állapotban, az sem bizonyos, hogy az alkatrészek még megvannak. Felelős itt sincs, a védett járművek tönkre téve állnak.

A Kft ügyvezető igazgatója egyben vezetője annak a Vasúttörténeti Parknak is, ahol az MMVM a muzeális értékű járműveket kiállítja. Amikor tehát Schvéd Norbert úr a Kft nevében bérebe veszi a járműveket a Vasúttörténet Parkból, akkor a szerződést, mint bérbeadó és mint bérbevevő, egyaránt ő írja alá.

Kérdezem ezért miniszter urat:

Hány vasúti járművet bérel a Kft a Múzeumtól? Ki és mikor ellenőrizte ezek állapotát, rendeltetésszerű üzemeltetését és javítását?

Hány vasúti járművet bérel a MÁV-tól? Ki és mikor ellenőrizte ezek állapotát, rendeltetésszerű üzemeltetését és javítását?

Nem áll-e fenn összeférhetlenség a Schvéd úr által betöltött kétféle tisztség között?

Dokumentálva van-e az ellenőrzés, a felelősség? Van-e határidő a károk kijavítására, az átvételkori műszaki állapot helyre állítására?

A Kft átalakításáról, megszüntetéséről, beolvasztásáról szólnak a MÁV-on belüli információk. A Kft „átszervezésével” elvész-e a felelősség és a kártérítési kötelezettség is, vagy előzőleg rendezik a fentieket?

Várom megtisztelő válaszát.

Budapest, 2020. március 2.

Tisztelettel:

Hajdu László

Demokratikus Koalíció