



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

DR. SESZTÁK MIKLÓS
miniszter

Kormányzati K/6480/1

PKF/ 23404 - 5 / 2015-NFM

Érkezett: 2015 OKT 19.

**Szabó Tímea asszony részére
országgyűlési képviselő**

Budapest
Széchenyi rkp. 19.
1358

Tisztelt Képviselő Asszony!

Az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) és (9) bekezdéseiben foglaltak szerint hozzám intézett „**Milyen következményei lesznek a dízel-botrány magyarországi érintettségének?**” című, K/6480. számú írásbeli kérdésére az alábbi tájékoztatást adom:

A járműipari vállalatok szerepe megkérdőjelezhetetlen Magyarországon. Az ágazatnak jelentős szerepe van mind a feldolgozóipar teljesítményében, mind a foglalkoztatásban. Az autógyártás fontos eleme a magyar gazdaságnak, így az az érdekünk, hogy az egész szektor a Volkswaggal együtt túljusson a problémán.

A Német Közúti Közlekedési Hivatal (KBA) legfrissebb, 2015. október 15-ei tájékoztatása szerint az Európai Unió vonatkozásában, a Volkswagen ügyben a VW AG, az AUDI AG, az AUDI Hungaria Motor KFT, a SKODA Auto a.s. gyártók alábbi motorkódú EA189, 1,2l, 1,6l, és 2,0l-es dízel motorjai érintettek a szoftveres manipulációban:

Motorkód EA189, EU5		
CAG	CFF	CLC
CAH	CFG	CBD
CAY	CFH	
CBA	CFJ	
CBB	CFW	

CBE	CGL	
CDB	CJA	
CDC	CJC	
CEG	CKR	

Motorkód EA189, EU4		
CAG	CEG	CMG
CAH	CFW	CWX
CAY	CJA	CFF
CBA	CLC	CFH
CBB	CLJ	
CBD	CLL	
CBE	CLN	
CDB	CME	
CDC	CMF	

Motorkód EA 189, EU3		
CAG	CBA	CFF
CAH	CDB	
CAY	CDC	

A Nemzeti Közlekedési Hatóság nyilvántartása alapján 40.095 db fenti motorkóddal szerelt jármű forgalomba helyezését kezdeményezték Magyarországon. A járműnyilvántartást, amelynek alapján a járműforgalmazó a visszahívási akcióról értesíti majd a tulajdonosokat, nem a közlekedési hatóság, hanem a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala (KEK KH) vezeti.

Az uniós szabályozás szerint a járműgyártó a típus-jóváhagyási kérelmet egy tagállam jóváhagyó hatóságának köteles benyújtani. A Nemzeti Közlekedési Hatóság a gyártó vagy a forgalmazó kérelmére, a tagállam hatósága által kibocsátott EK-típusbizonyítvány alapján, típusvizsgálat nélkül bocsátja ki a Magyarországon érvényes típusbizonyítványt. Az ügyben érintett járművek, motorok esetében a típusjóváhagyó hatóság alapvetően a német hatóság volt, a Nemzeti Közlekedési Hatóság az érintett járműtípusokon típusvizsgálatot nem végzett.

Ha felmerül a gyanú, hogy a folyamatosan gyártott járművek nem felelnek meg a jóváhagyott típusnak, vagy a jármű komoly kockázatot jelent a közlekedésbiztonságra, a környezetvédelemre, a közegészségre, a gyártónak és az EK-típusjóváhagyást megadó hatóságnak együttműködve meg kell tennie minden szükséges intézkedést ahhoz, hogy a gyártott járművek megfeleljenek a szabályoknak. A megtett intézkedésekről (pl. a típusbizonyítvány visszavonásáról) a jóváhagyó hatóságnak tájékoztatnia kell minden tagállam jóváhagyó hatóságát és az Európai Bizottságot. A Nemzeti Közlekedési Hatóság a német hatóság folyamatban lévő vizsgálata eredményének ismeretében dönthet a további intézkedésekről.

A kormányzati gépjárműflotta üzemeltetésért felelős Közbeszerzési és Ellátási Főigazgatóság (KEF) a Volkswagen és a Skoda honlapján már ellenőrizhető adatok alapján megkezdte a gépjárműpark tételes vizsgálatát. Az üggyel kapcsolatba hozható járművek pontos darabszámát a gépkocsik egyenkénti ellenőrzése után lehet meghatározni.

Kérem, hogy válaszomat szíveskedjen elfogadni.

Budapest, 2015. október „19 .”

Üdvözlettel:

