

# E-útdíj az agráriumnak is

**A Mezőgazdasági Szövetkezők és Termelők Országos Szövetsége ismét a vidékfejlesztési miniszterhez fordult annak érdekében, hogy segítsen csökkenteni az e-útdíj agráriumra vonatkozó mértékét, illetve az aratás idejére eltörölni. A költségvetési bevételek javításának egyik új eleme az elektronikus útdíjrendszer bevezetése. A július elsején életbe lépett rendszert több mint 6500 kilométeres úthálózatra terjesztik ki, és az e-útdíjból 150 milliárd forint bevétellel tervezi a kormány. Az úthasználat miatti többletkiadás minden 3,5 tonnánál nagyobb megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsira vonatkozik, akár szőlőben, akár pótkocsival közlekedik, legyen a tulajdonos vagy az üzemeltető bárki vagy bármely fuvarozó és egyéb társaság. Így természetesen nem marad ki a sorból sem az agrárium, sem az élelmiszergazdaság.**

A mezőgazdaságban és az élelmiszeriparban is aránytalanul magas terhet jelent a termelőkre, feldolgozókra kiszabott e-útdíj, mivel a termelés jellege miatt általános, napi szintű és folyamatos a szállítási kényszerhelyzet. Gyakorlatilag nincs menekülési útvonal, ezért az alacsony jövedelem-tartalmú alapanyagot fajlagosan magas, az eredményességet rontó többletköltség sújtja.

Az e-útdíjat úgy határozták meg, hogy külön díja van a gyorsforgalmi utaknak és külön díja a kijelölt főútvonalaknak. A mértékét befolyásolja ezen kívül a szállító-fuvarozó tehergépkocsi tengelyszáma is. Így van két-, három-, illetve négy- és többtengelyes kategória. Mindebből végül úgy lesz tényleges díjtétel, hogy az adott e-útdíj-köteles elemi útszakaszon közlekedő két-tengelyes gépjármű környezetvédelmi kategóriájának besorolásától, függően még egy szorzótényezővel is korrigálnak. Ezáltal a legjobb környezetvédelmi osztályba sorolt kéttengelyes tehergépkocsik fizetik a legkisebb díjat a megtett út alapján, ami főúton kilométerenként 18,05 forint, gyorsforgalmi úton 42,42

forintot. A legrosszabb környezetvédelmi besorolású, négytengelyes kivételű tehergépkocsik fizetik a legmagasabb díjat a megtett úttal arányosan, főúton kilométerenként 81,12 forintot, gyorsforgalmi úton

130,06 forintot. Az összes többi esetben e két szélsőérték közötti vannak a díjtételek.

A feldolgozásra szánt mezőgazdasági termékek, alapanyagok mellett az inputanyag-szükségletet kielégítő fuvarok a meghatározóak: erőgépek, az önjáró betakarítógépek üzemeltetését szolgáló gázolaj, a tüzeléstechnikai célra szállított tartályos PB gáz, a talajerő-utánpótlást biztosító műtrágyák, valamint az állattartás alapját jelentő nagy volumenű takarmányszállítás.

Becsléseink szerint a többletköltségek mértéke ágazati szinten évente 20 milliárd forint, ami mind az eredményt rontó kiadás. Egyelőre csak ígéret van rá, hogy a mezőgazdasági termények szállítását végző saját gépjárművek számára az útdíjköteles szakaszok használata díjmentes lesz a termények betakarítása idején, valamint az állattartók számára is a saját

A MOSZ gabonaválasztmánya június 26-án összegezte az idei aratási kilátásokat. A megyék választmányi elnökeinek beszámolója alapján hazánk idei gabonatermés-kilátásai okot adnak a bizakodásra. Az őszi árpa betakarítása már javában tart, és van, ahol az őszi búza és az őszi káposztarepce betakarítását is megkezdték. A minőség általában ígéretes, ettől inkább csak lokálisan tapasztalható eltérés, például ahol korábban belvíz uralta a területet vagy ahol vihar okozott károkat.

A kedvező termés kilátások ellenére a gazdálkodók nem nyugodtak. Az értékesítési árak mintegy 20 százalékkal elmaradnak a tavalyi áráktól, és folyamatosan csökkenő tendenciát mutatnak. Emellett a gazdáknak komoly, a korábbi éveket meghaladó költségemelkedéssel kellett szembenézniük. A különböző helyi adók, az élelmiszerlánc-felügyeleti díj, a kamarai tagdíj, a tranzakciós illetékek és a legutóbb bevezetett elektronikus útdíj 10 százalékos többletköltséget jelentenek. Ezt tetézi a földtörvény módosítása, aminek következtében a földbérleti díjak is legalább 20-30 százalékkal emelkedtek az utóbbi időben. A műtrágya, a növényvédő szerek, és a vetőmagok is évről évre többre kerülnek. Az értékesítési árak ilyen ütemű csökkenése és a termelés költségeinek növekedése jelentősen rontja a gazdaságok jövedelemhelyzetét.

Az idei év terményértékesítése több tekintetben is kiszámíthatatlanságot és bizonytalanságot hozott a gazdák számára. A termékértékesítésre vonatkozó szerződés-kötés jogi szabályozásának változása összességében nem tett jót egyetlen piaci szereplőnek sem, hiszen a felvásárlók nem kötnek szerződéseket a termelőkkel. A termés várhatóan nagyobb lesz az elmúlt évinél, ugyanakkor a költségek növekedése aggodalomra ad okot. Ezen túlmenően a mezőgazdasági termékek árcsökkenéséből a fogyasztók nem részesülnek, az élelmiszerek (kenyér, liszt, sütőipari termékek) árának csökkenése nem tapasztalható.



tehergépkocsival történő élőállat szállításakor. Nem lesz útdíjmentes viszont termelői nyers tej szállítása, a vásárolt takarmányok telephelyre történő szállítása, vagy a termelői tojás csomagolóhelyre, válogatóba szállítása sem. Az is nehézséget jelent, hogy az egyes termékek szállítási igényét csak egyedi vagy speciális kialakítású tehergépjárművel lehet szállítani. Ilyen járművekkel a termelők általában nem rendelkeznek, ebből eredően egyértelműen kiszolgáltatott a helyzetük. Nem lesz útdíjmentes a megtermelt termények, termékek, alapanyagok telephelyről a felvásárlóhoz, a feldolgozóba, a malomba, a pékségbe történő szállítása sem. Az említettek mellett külön problémát jelent, hogy a várhatóan kedvező gabonatermés miatt csak elvi lehetőség lesz a saját gépjárművek útdíjmentes kedvezményére, mivel a termelők jelentős része nem rendelkezik optimális kapacitással a terményszállításához, vagyis csak bérfuvarozással tudnák veszteségmentesen elvégezni a betakarítást.

Fenti problémákat, illetve mérséklésük lehetőségeit az érdekképviselet jelezte a tárcának, kérve annak segítő támogatását. Ezzel együtt azt is várják, hogy a törvény mentesítési szabályait kezelő miniszteri rendelet minél hamarabb elérhető lesz, hiszen a betakarítás már megkezdődött.

– HAJTUN –