



POZICIJA

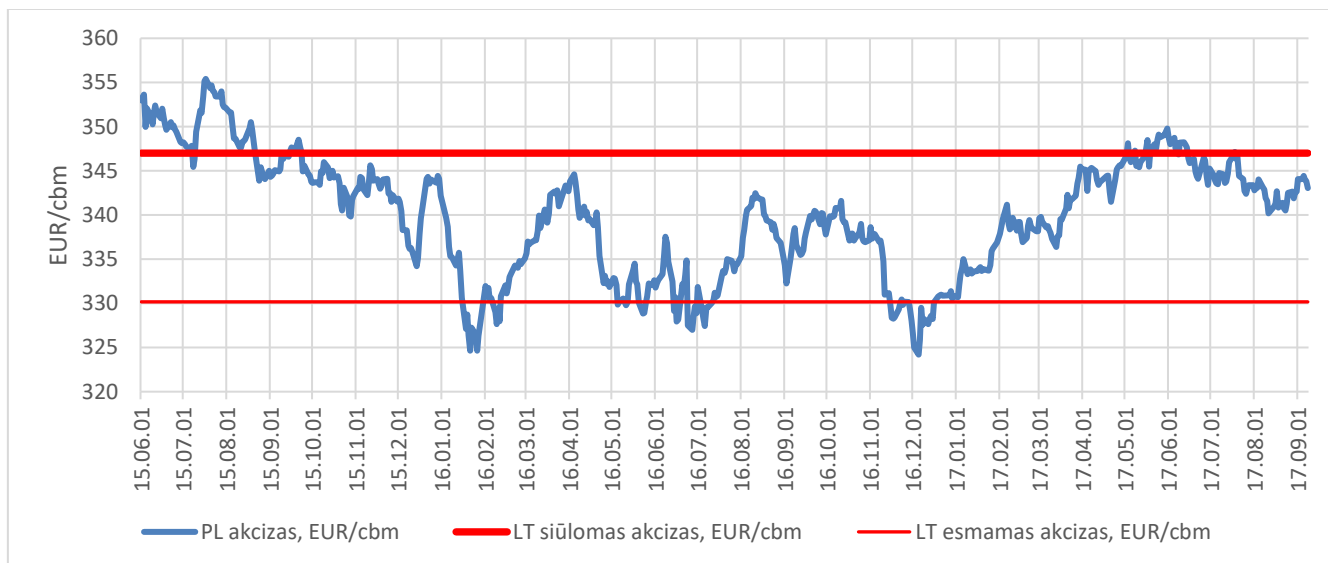
Dėl Lietuvos Respublikos akcizų įstatymo projekto

Lietuvos pramonininkų konfederacija (toliau – LPK) išnagrinėjo Finansų ministerijos derinti pateiktą Lietuvos Respublikos Akcizų įstatymo nr. IX-569 37 straipsnio pakeitimo ir 53 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projektą (toliau - Projektas), ir pateikė išvadas LR finansų ministerijai, LRS Ekonomikos komitetui, LRS Biudžeto ir finansų komitetui.

Projektu siūloma didinti dyzelino akcizą iki 347 €/1000 l. Šio siūlymo motyvai Projekto lydimojoje medžiagoje nėra atskleidžiami. **Nepritariame tokiam siūlymui** ir manome, kad jis vertas platesnės analizės.

Nors Projekte tai nėra detalizuota, darytina prielaida, kad būtent 347€/1000 l dydis, o ne koks kitas dydis, pasirinktas siekiant jį suvienodinti su Lenkijoje taikomu dydžiu. Pastebėtina, kad toks lygio suvienodinimas nėra visiškai tvarus dėl vienos esminės priežasties – valiutų kurso svyravimo. Šiuo metu (2017-09-08) euras kainuoja 4,25 Lenkijos zlotų, o prieš metus (2016-06-14) kainavo 4,43.

Lenkijoje akcizas (įskaitant degalų mokestį) dyzelinui siekia 1459,05 pln/1000 l. Tai reiškia, kad ir šiuo metu realus akcizo dydis Lenkijoje yra mažesnis už Projektu siūlomą 347€/1000 l dydį, o prieš metus jis buvo ženkliai mažesnis ir vos viršijo ES numatytą minimumą. Tai gerai matoma iš pateiktos lentelės, kurioje mėlyna kreivė rodo realų Lenkijos akcizo (kartu su degalų mokesčiu) dydį, įvertinus Lenkijos zlooto kurso svyravimus.



Šaltiniai: Europos Komisija, Lietuvos Bankas¹

Iš lentelės matyti, kad per pastaruosius dvejus metus Lenkijoje dyzelinui taikomas akcizo ir degalų mokesčio tarifas, su trumpomis išimtimis, buvo stabiliai mažesnis už Projektu siūlomą akcizo dydį.

Svarbu ir tai, kad pirmojoje 2017 m. pusėje Lenkijoje svarstyti projektai, kuriais siūlyta padidinti degalų tarifą dar 200 PLN/1000 l (iki 1659,05 PLN / 1000 l), nebuvo priimti. Tai reiškia, kad pritarus Projektui, rizika, jog Lietuvoje dyzelino kaina viršys Lenkijos - didėja.

Didelę dalį dyzelino pardavimų Lietuvoje sudaro Lietuvos ir kitų šalių tranzitinis krovinių transportas. Rinkos dalyvių duomenimis, šis skaičius siekia ne mažiau nei 20 % visų dyzelino pardavimų Lietuvoje. Lenkijos ir Lietuvos degalų kainų santykis yra ypač aktualus ne tik Lietuvos, bet ir Estijos, Latvijos krovinių transporto sektoriams, kurie itin jautrūs net ir mažiems degalų kainų skirtumams. Atitinkamai, prieš priimant sprendimą didinti akcizą dyzelinui, siūlome tinkamai įvertinti su Lenkijos zlooto kurso svyravimu susijusias rizikas, ypač - galimą ženklų Lietuvos degalų pardavimų sumažėjimą, o kartu – ir biudžeto pajamų iš akcizų ir PVM surinkimo mažėjimą, kritus degalų pardavimui Lietuvoje.

Taip pat **nepritariame akcizų tarifo didinimui gazoliams, skirtiems naudoti žemės ūkio veiklos subjektams žemės ūkio produktų gamybai**, kadangi tai lemtų produkcijos kainų didėjimą ir konkurencingumo praradimą.

Kartu norime atkreipti Jūsų dėmesį į tai, kad LPK raštu 2017-06-30 Nr. S. 325 Finansų ministrui pateikė siūlymus dėl kitų degalams taikomų akcizų tarifų pakeitimų kaip alternatyvos Projektu siūlomam akcizo tarifo dyzelinui padidinimo. Šie pasiūlymai išlieka aktualūs (žr. žemiau).

Projektu nėra sprendžiama esminė Lietuvos degalų apmokestinimo akcizais sistemos problema – mažiausiai taršiams degalams Lietuvoje yra numatyti itin dideli akcizai. Atitinkamai atsižvelgiant į Finansų ministerijos siekį įgyvendinti Europos Komisijos rekomendacijas mokestinėmis priemonėmis prisidėti prie aplinkosauginių tikslų, **siūlome sumažinti suskystintosioms naftos dujoms (SND) taikomą tarifą** iki minimalaus ES numatyto tarifo. Šiuo metu nustatytas bazinis akcizo tarifas SND – 304,1 €/1000 kg net 2,4 karto viršija ES nustatytą minimalų lygį (125 €). SND

1

http://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_ii_energy_products_en.pdf;

<http://www.lb.lt/lt/currency?currency=PLN&class=Eu&type=day>

yra švaresni degalai už benziną ir dyzeliną (direktyvos 2014/94 preambulės 7 p.). Turint omeny, kad akcizais yra formuojamas vartotojų elgesys, stebina pasirinkimas taip ženkliai apmokestinti švaresnius degalus. Toks sprendimas lemia mažesnę SND patrauklumą tarp vartotojų ir, atitinkamai, taršesnių degalų vartojimą vietoje SND. Būtent dėl mažesnės taršos ir CO₂ pėdsako, SND yra įtrauktos į ES alternatyvių degalų direktyvos (2014/94) skatintinų degalų rūšių sąrašą (direktyvos 2 str.).

Dėl tokių pačių priežasčių taip pat **siūlome sumažinti bešviniam benziniui nustatytą akcizo tarifą**. Pažymėtina, kad 2009 m. drastiškai pakėlus benziniui taikomo akcizo dydį iš esmės pakito Lietuvos degalų vartojimų struktūra ir ženkliai krito benzino suvartojimas, nors dyzelino vartojimas augo: benzino vartojimas transporto sektoriuje 2008 m. – 453 tūkst. TNE, o 2015 m. – 209 tūkst. TNE. Dyzelinas 2008 m. – 1070,5 tūkst. TNE, 2015 m. – 1314,6 tūkst. TNE). Dyzelizacija yra beveik visą ES apėmęs reiškinys, išryškines ir tokio visuotinio dyzelino vartojimo sukeltas problemas. Atsižvelgiant į tai, kad dyzelinui taikomas akcizo tarifas Lietuvoje yra 104€/1000 l mažesnis nei benzino (AĮ 37 str. 1 d.), tai akivaizdžiai atsispindi galutinėje produkto kainoje vartotojams (didesnio akcizo tarifo įtaka galutinei kainai yra apie 0.1 €/litru). Tai daro įtaką sprendimui naudoti būtent dyzelinu, o ne benzinu varomas transporto priemonės. Benziniui taikomo akcizo tarifo sumažinimas prisidėtų prie vartotojų sprendimo rinktis benzinu, o ne dyzelinu varomas transporto priemonės, o tai – savo ruožtu, prisidėtų prie oro taršos mažinimo. Svarbu pažymėti ir tai, kad į benziną įmaišoma biodegalų dalis gali būti didesnė nei į dyzeliną (10 procentų etanolio į benziną ir 7 procentai riebalų rūgščių metilo esterio į dyzeliną) ir nėra ribojama žematemperatūrinių biodegalų savybių. Dėl šios priežasties į benziną visus metus gali būti maišomas toks pats biodegalų kiekis, skirtingai nei dyzelino atveju. Padidėjęs benzino vartojimas leistų lengviau pasiekti Lietuvai keliamą tikslą, kad atsinaujinančių energijos išteklių dalis transporto sektoriuje 2020 m. sudarytų 10%. Akcizo tarifo sumažinimas benziniui leistų sumažinti galutinę degalų kainą vartotojams ir, vertinant praeities tendencijas – padidintų benzino vartojimą, daliai vartotojų dyzelinu varomas transporto priemonės pakeičiant į benzinines. **Manytina, kad benziniui taikomo akcizo mažinimas, o ne dyzelino akcizo didinimas yra efektyvesnė priemonė siekiant keisti vartotojų sprendimą renkantis degalus.**

Prašome Jūsų įvertinti aukščiau išdėstytus argumentus ir pasiūlymus bei į juos atsižvelgti.

2017 m. rugsėjo 18 d.