

2021-11-05

KAM: **Lietuvos Respublikos finansų ministerijai**
Lukiškių g. 2, 01512 Vilnius
finmin@finmin.lt

KOPIJA: **Lietuvos Respublikos vyriausybės kanceliarijai**
Gedimino pr. 11, 01103 Vilnius
LRVkanceliarija@lr.lt

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AKCIZŲ ĮSTATYMO NR. IX-569 1, 2, 3, 27, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 43, 53, 54, 55, 581, 59 STRAIPSNIŲ, II SKYRIAUS PENKTOJO SKIRSNIO PAKEITIMO, 40 STRAIPSNIO PRIPAŽINIMO NETEKUSIU GALIOS IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 4 PRIEDU ĮSTATYMO PROJEKTO

2021 m. spalio 12 d. buvo įregistruotas Lietuvos Respublikos akcizų įstatymo pakeitimo projektas Nr. 21-30921¹ (toliau – Įstatymo projektas), kuriuo siekiama įgyvendinti Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos² ir Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano³, nuostatas, susijusias su žaliosios mokesčių pertvarkos iniciatyvomis, su teisingesne ir augti palankia mokesčių sistema, taip pat tarptautiniu mastu keliamus su klimato kaita susijusius tikslus. Paminėtina, kad tarp numatytų iniciatyvų, nurodytų Įstatymo projekto aiškinamajame rašte, yra ir siekis 2023–2025 metais siaurinti iškastiniam kurui taikomas akcizų lengvatų apimtis arba jų atsisakyti, taip pat nuosekliai didinti gazoliams, akmens anglims, koksui ir lignitui taikomus akcizų tarifus. Šis klausimas, be kita ko, yra aktualus ir Lietuvos naftos produktų prekybos įmonių asociacijai (toliau – Asociacija), kuri, teikdama šį raštą Lietuvos Respublikos finansų ministerijai (toliau – Ministerija), siekia atkreipti Ministerijos dėmesį į Asociacijos manymu, tam tikrus svarbius aspektus bei pareikšti nuomonę dėl siūlomos priemonės įgyvendinimo.

I. Dėl taikomo akcizų tarifo kaimyninėse šalyse

Pirmiausia, Asociacija nori atkreipti dėmesį į tokią susidariusią situaciją: tiek iš Europos automobilių gamintojų asociacijos pateiktų duomenų⁴, tiek iš pasaulinės verslo duomenų platformos „Statista“ viešinamos informacijos⁵ matyti, kad didžioji dalis komercinių automobilių (įskaitant ir tarptautinių reisų automobilius) yra varomi būtent dyzelinu (pavyzdžiui, Europos automobilių gamintojų asociacijos 2021 metų duomenimis, Europos Sąjungoje beveik 98% sunkvežimių bei vilkikų yra varomi dyzelinu). Šiame kontekste pabrėžiama ir tai, kad remiantis Oficialiosios statistikos portalo duomenimis, 2020 metais Lietuvos transporto sektoriuje daugiausia buvo sunaudota būtent kelių transporto dyzelino⁶. Asociacija, pateikdama visus aukščiau minėtus duomenis, kartu pažymi žinomą

¹ [Įstatymo projektas](#) dėl Akcizų įstatymo Nr. IX-569 pakeitimo.

² [Nutarimas](#) dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos.

³ [Nutarimas](#) dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano.

⁴ Europos automobilių gamintojų asociacijos [straipsnis](#).

⁵ Statista pateikiami [duomenys](#).

⁶ Oficialiosios statistikos portalas. [Kuro ir energijos suvartojimas \(2020 m. leidimas\)](#).

faktą, kad Lietuvą - tranzitinę šalį, ir visa pateikta informacija leidžia daryti pagrįstą prielaidą, kad Lietuvoje žymi dyzelino dalis yra nuperkama būtent komercinių automobilių, įskaitant ir tarptautinių reisų automobilius, valdytojų.

Svarbu pabrėžti, kad Lietuvos transporto sektorius – vienas iš pagrindinių įrankių šalies konkurencingumui tarptautinėje plotmėje didinti. Tai - svarbi aplinkybė dideliais tempais besivystančioje ekonominėje globalizacijoje. Todėl, Asociacijos nuomone, labai svarbu vertinti kiekvieną faktorių, galintį daryti neigiamą įtaką minėto sektoriaus konkurencingumo išlaikymui. Šiame kontekste Asociacija atkreipia Ministerijos dėmesį į Europos Komisijos pateiktas akcizų muitų lenteles (konkrečiai – gazoliams taikomus akcizus), kuriose nurodyti iki 2021 m. liepos mėnesio surinkti duomenys⁷. Iš nurodytų lentelių matyti, kad Lietuvai artimose šalyse, tokiose kaip Lenkija, Latvija ar Estija, gazoliams taikomas akcizų tarifas šiai dienai padeda Lietuvai išlaikyti tam tikrą konkurencingumą tarptautinėje rinkoje: kaimyninėje Lenkijoje gazoliams taikomas šiek tiek didesnis nei 330 eurų už 1 000 litrų produkto akcizų tarifas (kuris kartu yra ir minimalus galimas Europos Sąjungoje akcizų tarifas), tačiau Estijoje taikomas akcizų tarifas sutampa su šiuo metu Lietuvoje esančiu akcizų tarifu (t.y. 372 eurų už 1 000 litrų produkto), o Latvijoje minėtas tarifas yra pats didžiausias ir siekia 414 eurų už 1 000 litrų produkto akcizų tarifą. Įvertinus šiuos duomenis, būtų sunku nepastebėti, kad tiek Lietuva, tiek transporto sektoriaus konkurencingumą užtikrinančios įmonės, atsirastų nepalankioje situacijoje, jeigu gazoliams taikomas akcizų tarifas būtų padidintas iki 410 eurų už 1 000 litrų produkto. Akivaizdu, kad pakilus akcizų tarifui Lietuvoje, o minėtose valstybėse - Lenkijoje, Latvijoje ir Estijoje - šiam tarifui nepakitus, tam tikri kiekiai dyzelino (Asociacijos vertinimu, tai būtų žymūs kiekiai - pasienio degalinėse gali siekti 50% ir daugiau), bus perkami ne Lietuvoje, o dar intensyviau Lenkijoje, Latvijoje ir tuo labiau Estijoje (Lietuva – santykinai nedidelė valstybė, todėl natūralu, kad ir dyzelino pirkimo joje būtų nesunku išvengti). Asociacija ypatingai pabrėžia, kad toks akcizų tarifo pakeitimas gali lemti netgi atvirkštinį efektą: sumažėjus parduodamiems dyzelino kiekiams, bendras į biudžetą sumokamų akcizų kiekis taip pat sumažės, tačiau vienas iš siekiamų, su klimato kaita susijusių tikslų - CO₂ išmetamų dujų kiekio sumažinimas – vis tiek nebus pasiektas, arba bus ryškiai per mažas siekiamų tikslų kontekste. Galiausiai Asociacija daro išvadą, kad perkamo dyzelino kiekiai nesumažės, tik jų pirkimas persikels į kaimynines valstybes.

II. Dėl priemonės siekiamų tikslų

Remiantis aukščiau pateikta informacija, Asociacija taip pat mano, kad reikėtų labai atidžiai įvertinti situaciją, kurioje galimai atsirastų Lietuvos vietiniai verslai padidinus gazoliams taikomą akcizų tarifą. Kaip jau buvo aptarta, iš užsienio atvykstantys verslo subjektai, akivaizdu, turės lengvai prieinamą alternatyvą nuspręsti, kurioje valstybėje pigiausiai įsigyti dyzelinių degalų (žinant nedidelę bei lengvai pravažiuojamą Lietuvos teritoriją bei aplinkinių valstybių pasiūlą, priimti tokį sprendimą logistikos kontekste nebūtų sudėtinga). Tuo tarpu dauguma vietinių verslų atsidurtų žymiai nepalankesnėje padėtyje, turint omenyje jų ribotą judėjimą paprastai tik valstybės viduje ir dėl to prieinamą tik vietinį dyzeliną su padidintu akcizų tarifu. Asociacija, be abejonės, nesiekia įteigti minties, kad šių subjektų padėtį reikėtų sulyginti. Tačiau, ką Asociacija nori akcentuoti, tai kad iš užsienio atvykęs verslo subjektas, įsigijęs pigesnę dyzeliną kaimyninėje valstybėje, toliau sėkmingai prisidės prie CO₂ dujų išmetimo Lietuvoje, o Lietuva atitinkamai ne tik nebus pardavusi žymios dalies savo vietinės produkcijos, bet ir nesurinks atitinkamo akcizų mokesčio. Būtent šis nesurinktas trūkumas, labai realu, bus perkeltas ant vietinio verslo (ir ne tik) pečių, kuris jau ir taip mokės už pabrangusius degalus. Asociacijai tokiu atveju kyla natūralus klausimas, ko konkrečiai būtų siekiama tokiu akcizų tarifo padidinimu – realiai įgyvendinti išsikeltus aplinkosauginius tikslus ar, vis dėlto,

⁷ [European Commission. Excise Duty Tables](#) (Part II Energy products and Electricity).

nenuovokiai prisidėti prie vietinio verslo, ypatingai smulkaus ir vidutinio verslo, žlugdymo? Asociacijos manymu, CO₂ dujų išmetimas turėtų būti mažinamas paveikiomis, veiksmingomis priemonėmis, kurios objektyviai padėtų pasiekti išsikeltus tikslus aplinkosaugos srityje, neperkeliant mokestinės naštos konkrečiai asmenų grupei, kai prie aplinkos taršos prisideda aiškiai didesnis subjektų ratas.

III. Dėl prekių ir paslaugų kainų kilimo

Asociacija taip pat pabrėžia, kad degalų kaina paprastai yra tiesiogiai susijusi su bet kurios įmonės logistikos kaštais. Taigi akcizų tarifo padidinimas atitinkamai padarys aiškia įtaką kone visų prekių bei paslaugų kainų raidai, t.y. kainų padidėjimui, kuris vienareikšmiškai palies kiekvieną Lietuvos vartotoją. Kaip Asociacija nurodė anksčiau, Lietuvos transporto sektoriuje daugiausia sunaudojama kelių transporto dyzelino ir būtent dyzeliniai degalai yra daugiausiai naudojami komercinio transporto priemonėse, todėl prekių bei paslaugų kainų kilimo neigiamas poveikis galutiniam vartotojui, Asociacijos nuomone, yra daugiau nei akivaizdus. Be visa to, verta atsižvelgti, jog tai galėtų padaryti atitinkamą įtaką bendrajam infliacijos lygio šalyje augimui, kuris kasdieniam vartotojui bus dar labiau jaučiamas didėjant daugumos jo vartojamų prekių ir paslaugų kainai.

VI. Priemonės apibendrinimas

Apibendrinama visa tai, kas buvo išdėstyta, Asociacija išreiškia nuomonę, kad siūlomas gazolių akcizų tarifo didinimas yra galimai ne tik nepakankamai veiksminga priemonė siekiamiems aplinkosauginiams tikslams įgyvendinti, bet ir, atsižvelgiant į rašte išdėstytas aplinkybes, sukelianti papildomą mokestinę naštą iš esmės tik eiliniam Lietuvos vartotojui bei vietiniam verslo subjektui, nors prie taršos prisideda aiškiai didesnis subjektų ratas. Be visa to, minėtos priemonės įgyvendinimas, tikėtina, aiškia dalimi sumažintų parduodamo dyzelino kiekį (kadangi dyzelino perkamumas persikeltų į kaimynines valstybes), dėl to bendras į biudžetą sumokamų akcizų, o taip pat ir PVM kiekis taip pat sumažėtų, tačiau CO₂ išmetamų dujų kiekio sumažėjimas galutiniame rezultate vis tiek nebūtų pasiektas, arba būtų akivaizdžiai neproporcingai per mažas pritaikytos priemonės kontekste. Atitinkamai, Asociacijos nuomone, prieš imantis konkrečių veiksmų dėl dyzeliniam kurui taikomų akcizo tarifų didinimo Lietuvoje, pirmiausia turėtų būti pasiekti tarptautiniai susitarimai su kaimyninėmis valstybėmis (Lenkija, Latvija, Estija) dėl taikomų akcizų dyzeliniam kurui suvienodinimo bei koordinuotos akcizų politikos taikymo, siekiant efektyviai įgyvendinti deklaruojamus tikslus – realiai sumažinti CO₂ išmetamųjų dujų kiekius regioniniu mastu, o ne tiesiog sudarant ekonomines prielaidas padidinti dyzelinio kuro kaimyninėse valstybėse pardavimus, Lietuvoje sumažėjusių šio produkto pardavimų kiekių sąskaita.

Pagarbiai,



Emilis Cicėnas
Asociacijos prezidentas