

LR Seimo Biudžeto ir finansų komitetui

2025 m. lapkričio 3 d., Nr. 25-165SM

Kopija:

LR Vyriausybės kanceliarijai

LR Finansų ministerijai

DĖL AKCIZŲ ĮSTATYMO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XVP-855

Lietuvos verslo konfederacija (toliau – LVK) kreipiasi į Lietuvos Respublikos Seimo Biudžeto ir finansų komitetą dėl kartu su 2026–2028 metų biudžeto projektu pateikto Akcizų įstatymo Nr. IX-569 9, 37¹, 38 straipsnių ir 3 priedo pakeitimo įstatymo projekto Nr. XVP-855 (toliau – Įstatymo projektas), kuris artimiausiu metu bus svarstomas Biudžeto ir finansų komitete.

Šiuo raštu teikiame poziciją ir argumentus dėl nepritarimo Įstatymo projekto tikslui 2026 m. ir toliau didinti dyzelino akcizą. Atitinkamai, siūlome nuo 2026 m. sausio 1 d. nekelti dyzelino akcizo ir išlaikyti jį tokia pačia lygyje, koks buvo 2025 metais.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos prioriteto „Auginsime Lietuvos ekonomiką ir stiprinsime viešųjų finansų sistemą“ vienas uždavinių numato LR Vyriausybės įsipareigojimą „Laikinais stabdysime dyzelino akcizo didinimą“ (110 punktas). Visgi Seimui pateiktas Įstatymo projektas numato tik laikiną (vienerių metų) kintamosios dyzelino akcizo dalies (CO₂ dedamosios) augimo stabdymą, tačiau ir toliau nustato ženklų dyzelino akcizo pastoviosios dalies didinimą nuo 466 eurų už 1 000 litrų produkto iki 500 eurų už 1 000 litrų produkto. Apgailestaujame, kad, nepaisant turimų objektyvių duomenų apie mažesnę nei prognozuotą dyzelino akcizų surinkimą ar dyzelino kainas ir akcizų dydžius kaimyninėse valstybėse, planuojamas dar vienas ženklus dyzelino akcizo didinimas, galintis lemti tas pačias neigiamas pasekmes, kokios yra jaučiamos šiais metais – t. y., mažėjantį dyzelino pardavimą Lietuvoje ir nepakankamą pajamų už akcizus surinkimą į valstybės biudžetą.

Pabrėžiame, kad pagal Įstatymo projektą, Lietuva akcizus 2026 m. didintų dar daugiau, nei Lenkija, Latvija – tiek absoliučia, tiek procentine išraiška. Pateikiame regiono šalių dyzelino akcizo dydžius 2024–2026 m. Atkreipiame dėmesį, jog dyzelino akcizo dydis Lietuvoje yra aukščiausias, tokiu ketina išlikti ir 2026 metais. Jei bus pritarta Įstatymo projektui, atotrūkis tarp akcizų lyginant su Lenkija ir Latvija bus dar didesnis, kas dar labiau skatins degalų paklausos Lietuvoje mažėjimą, lyginant su Lenkija ir Latvija. Taigi, nepaisant aiškinamajame rašte išreikšto siekio, kad „nebūtų didinamas gazolių kainų skirtumas tarp Lietuvos ir kaimynių valstybių“, Įstatymo projektas iš esmės prieštarauja tikslui, dėl kurio buvo parengtas.

	Latvija			Estija			Lietuva			Lenkija		
	2024	2025	2026	2024	2025	2026	2024	2025	2026	2024	2025	2026
Dyzelinas, eurai už 1000 litrų	414	440,5	467	399	428	458 ¹	410	519,6	553,6	360	391	398 ²

¹ – dyzelino akcizas Estijoje 2026 m. dar nepatvirtintas, mūsų turima informacija jis turėtų augti 7 proc., lyginant su 2025 m. akcizo dydžiu.

² – dyzelino akcizas Lenkijoje 2026 m. dar nepatvirtintas, mūsų turima informacija jis turėtų išlikti 2025 metų lygyje.

LVK vertinimu, įstatymo projektu siekiant toliau didinti dyzelino akcizą Lietuvoje, pirmiausia turėtų būti atsakyta į su šiuo reguliavimu ir regioniniu kontekstu susijusius klausimus. Prieš pritariant tolesniam dyzelino akcizo didinimui turi būti įvertinta aktuali informacija dėl planuojamos akcizų politikos kaimyninėse valstybėse, Lenkijoje ir Latvijoje, nuo 2026 metų.

Šiame kontekste ypač aktualu, kad kaimyninės šalys, mūsų žiniomis, jokių drastiškų pokyčių, galinčių lemti kuro akcizų kilimą, neplanuoja. Tai reiškia, kad Lietuvoje tęsiama dyzelino akcizų didinimo politika nepadės susigrąžinti privačių ir verslo vartotojų, kurie degalus pilsa kaimyninėse valstybėse. Jei sprendimas toliau didinti dyzelino akcizą bus įgyvendintas, labai tikėtina, kad dar didesnė dalis Lietuvos vartotojų ar Lietuvoje degalus perkančių vartotojų dar dažniau rinksis kaimynines rinkas

Didesnis nei tikėtasi dyzelino pardavimo kritimas bei mažesni nei planuota 2025 m. dyzelino akcizo surinkimo rezultatai rodo, kad numatytas dyzelino akcizo kilimo lygis yra neproporcingas ir ženkliai per staigus. Praktikoje – tai reiškia, kad nustatyti aukštesni mokesčiai neatnešė realių ženklesnių pajamų į valstybės biudžetą. Žinome, kad po 2025 m. pradžioje prasidėjusio akcizų pakėlimo, dyzelino kaina Lietuvoje viršijo kainą Lenkijoje, atitinkamai – tai paskatino dalį Lietuvos privačių vartotojų bei verslo degalus pirkti užsienyje. Tai patvirtina statistika: per pirmus septynis 2025 metų mėnesius, palyginti su tuo pačiu laikotarpiu prieš metus, degalų pardavimai Lietuvoje sumažėjo net 16 proc. Toks smukimas beveik tris kartus viršija Finansų ministerijos metų pradžioje prognozuotą 6 procentus dyzelino pardavimo kritimą.

Pažymėtina, kad degalų akcizai veikia ne tik transportą, bet ir visą kainų grandinę – ypač prekių, kurių logistikos sąnaudos didelės. Vienu procentiniu punktu padidėjusi dyzelino kaina per mėnesį lemia mažiausiai 0,06 proc. punkto maisto kainų augimą, kuris per ilgesnį laikotarpį išauga iki 0,2 proc. punkto. Savaime suprantama, kad dyzelino akcizo ženklus didinimas nepaėjo be pasekmių ekonomikai ir kainų augimui, nes dyzelinas yra ypač naudojamas verslo logistikoje. Dėl šių priežasčių 2025 m. didėjo ne tik degalų, bet ir kitų prekių bei paslaugų kainos, kurių dedamoji dalis yra degalų sąnaudos. Tai reiškia, kad didėjant prekių ir paslaugų kainoms, mažėja gyventojų perkamoji galia, *de facto* įsibėgėja infliacinė spiralė.

Akcizas Lietuvoje pastaraisiais keliais metais reikšmingai didino degalų kainas. 2024 m. pabaigoje, prieš įsigaliojant sparčiausiam akcizo dyzelinui pakėlimui, mokesčių dalis dyzelino kainoje siekė kiek daugiau nei 46 proc. – iš jų akcizas sudarė 28,7 proc., o PVM – 17,4 proc. Likusi kainos dalis – apie 54 proc. – atspindėjo visą tiekimo grandinę: žaliavos įsigijimą, perdirbimą, transportavimą, mažmeninės prekybos sąnaudas ir pelną. Tačiau nuo 2025 m. sausio situacija pasikeitė: akcizų dalis pakilo iki 37,9 proc., o bendras mokesčių svoris galutinėje kainoje – iki daugiau nei 55 proc. Tai reiškia, kad visai likusiai tiekimo grandinei lieka mažiau nei pusė kainos. Lietuvoje valstybės surenkamų mokesčių dalis degalų kainoje yra didesnė nei bendrai atitenkanti tiekėjams, perdirbėjams ir prekybininkams. Tai unikali situacija, parodanti, kokį didelį svorį kainos

struktūroje užima fiskalinė politika. Tai reiškia, kad, toliau keliant dyzelino akcizą, mokesčio svoris bendroje degalų kainos struktūroje dar labiau išaugs ir dar labiau išsiskirs regiono kontekste.

Atsižvelgiant į pristatomus argumentus, siūlome nuo 2026 m. nedidinti dyzelino akcizo ir išlaikyti jį tokiam pačiame lygyje, koks buvo 2025 metais.

Dėkojame už bendradarbiavimą.

Pagarbiai

Generalinė direktorė



Ineta Rizgelė