Pranešimas žiniasklaidai

2024 m. rugpjūčio 26 d.

**EKSPERTAI: TEIGINIAI, KAD DEGALINĖS NUSTATO KURO KAINAS – MITAS**

Visuomenėje paplitusi nuomonė, esą degalinės savavališkai nustato dideles kuro kainas tėra niekuo nepagrįstas mitas, teigia ekspertai.

Be to, pasak jų, dažnai keliamas klausimas, kodėl pasaulinėms naftos kainoms krentant automatiškai nemažėja degalų kainos degalinėse, parodo, kad visuomenė ne itin domisi tuo, kad didelę kuro kainos dalį sudaro sumokami mokesčiai.

„Kaip bebūtų keista, žiūrėdami į kuro kainą degalinėse vartotojai pamiršta, kad apie 50 proc. jos sudaro mokesčiai valstybei: akcizas ir pridėtinės vertės mokesčiai (toliau – PVM). Todėl teigti, kad degalinių tinklai lobsta, būtų iš esmės klaidinga,“ – sako Lietuvos inovatyvios energetikos ir prekybos asociacijos (toliau – LIEPA) vadovė Kristina Čeredničenkaitė.

Pasak ekonomisto Mariaus Dubnikovo, tokią situaciją lemia aplinkybė, jog vartotojai neįvertina daugybės faktorių, turinčių įtakos kuro kainai.

„Manau, kad vartotojas įvertina tik galutinę kuro litro kainą ir ją lygina su prieš tai buvusiąja. Tokioje situacijoje ir atsiranda verslai, kurie yra linčiuojami kaip blogiukai. Degalinių verslas yra vienas iš jų. Žmogus eina į degalines, lygina kainas ir skiria labai mažai dėmesio tam, kiek kainuoja žaliavos, kokie mokesčiai yra mokami. Jei kaina yra nepatraukli, tuomet kaltas liekas tas atstovas, pas kurį ta prekė yra įsigyjama, tai neva reiškia, jei kaina yra aukšta, tai degalų verslo atstovai lobsta“, – aiškina ekonomistas.

Kaip sako specialistai, mokesčiai kurui yra dideli dėl dviejų priežasčių: pirma, norint papildyti valstybės biudžetą, ir antra, siekiant skatinti tiek verslininkus, tiek vartotojus mažinti naftos degalų vartojimą.

„Valstybė yra įstatymu patvirtinusi tikslą iki 2030 metų sumažinti naftos degalų vartojimą 39 proc., tokiu būdu įgyvendindama savo tarptautinius įsipareigojimus mažinti CO2 išmetimus ir didinti Lietuvos bei Europos Sąjungos energetinę nepriklausomybę nuo naftos importo. Todėl Valstybė tiek įvairiais skatinimo – subsidijavimo būdais, tiek aplinkosauginiais mokesčiais siekia, kad ir jos piliečiai bei verslo įmonės būtų tuo suinteresuoti“, – tvirtina Lietuvos atsinaujinančių išteklių energetikos konfederacijos prezidentas Martynas Nagevičius.

**DEGALINIŲ PELNINGUMAS SIEKIA 1-2 PROC.**

Pasak pašnekovų, kaltinti degalinių tinklus dėl didelių kuro kainų būtų klaidinga, o ir tinklų gaunamas pelnas tikrai nėra toks didelis, kokį įsivaizduoja plačioji visuomenė.

„Išanalizavę, kiek degalų pardavėjai uždirba, matome, kad jie uždirba klasikinę mažmeninės prekybos maržą – apie 1 proc. nuo prekybos apyvartos. Be to, reikia turėti omenyje, kad mažmenininkas prisiima didžiulę riziką, įsigydamas kurą iš anksto, kaupdamas jį naftos produktų distribucijos terminaluose ir nežinodamas rytdienos kainos. Juk kaina keičiasi kasdien nepriklausomai nuo mūsų planavimų“, – sako degalinių tinklo „Viada“ vadovas Linas Vytautas Karlavičius.

Tam pritaria ir ekonomistas M.Dubnikovas.

„Paanalizavę didžiosios daugumos degalų pardavėjų kuro kainų struktūrą, akivaizdžiai pamatysime, kad šis verslas yra žemo pajamingumo, siekiantis vos kelis procentus nuo kuro kainos. Tai reiškia, kad svyravimai šiame versle yra labai svarbūs, tiek prognozuojami, tiek neprognozuojami“, – teigia pašnekovas.

Prognozuojamais įvardindamas akcizas ir PVM mokesčiai, ekonomistas pabrėžia, kad ir šie svyravimai verslininkus gali nustebinti, pvz. kuomet mokesčiai yra greitai keičiami, jau nekalbant apie neprognozuojamuosius, kurių esminis dėmuo yra degalų žaliavos kainų svyravimai.

Pasak pašnekovų, degalų kainą vartotojui nustatoma sudėjus naftos produktų kainą tarptautinėje rinkoje, kurią skelbia naftos kainų agentūra „S&P Global Platts“, perdirbėjo antkainį, logistikos kaštus, mokesčius ir degalinės maržą.

„Viada“ vadovo teigimu, degalinių verslo atstovai negali kontroliuoti pasaulinių naftos produktų kainų, kurios kinta kasdien, priklausomai nuo makroekonominių ir globalios politikos veiksnių.

Į kainą įeinantis perdirbėjo taikomas antkainis yra fiksuojamas vieneriems metams ir yra nustatomas pasirašant ilgalaikes degalų tiekimo sutartis šiam periodui; tuo tarpu logistikos kaštai yra apskaičiuojami vežant degalus per lokalius distribucinius terminalus iš gamintojų į degalines. Pastariesiems degalų kaina taip pat daro įtaką. Į kurą taip pat yra įmaišoma ir vadinamųjų alternatyviųjų degalų, pagamintų iš maistinių ar maistui ir pašarui netinkamų žaliavų, kurie ženkliai sumažina CO2 pėdsaką ir yra neatsiejama žaliojo kurso dalis.

Galiausiai kainą lemia ir mokesčių taisyklės, kurias nustato valstybinės institucijos bei Europos Komisijos, ypač Žaliojo kurso, direktyvos.

„Visų šių dedamųjų suma – degalų savikaina degalinėje, o galutinė kaina vartotojams – tai aršios degalinių tinklų konkurencijos ir kovos už pirkėją pasekmė. Vidutinis degalinių pelningumas Lietuvoje yra žemas, todėl mes galime konstatuoti, kad sveika konkurencija rinkoje daro įtaką konkurencingoms ir optimalioms kainoms, atsižvelgiant į Lietuvoje taikomą degalų apmokestinimo politiką“, – sako „Viada“ vadovas.

**NUO NAUJŲJŲ METŲ – AUKŠTESNĖS KURO KAINOS**

LIEPA vadovė K. Čeredničenkaitė pažymi, kad ypač dabar reikšmingas kainai yra Lietuvos valdžios institucijų sprendimas paskubomis sekti jau anksčiau minėtu Europos Žaliuoju kursu.

Pasak K. Čeredničenkaitės, remiantis jau padarytais teisės aktų pakeitimais, nuo Naujųjų metų dyzelinas turėtų brangti apie 0,16 eur/l, o benzinas – 0,08 eur/l.

Kaip teigia Lietuvos atsinaujinančių išteklių energetikos konfederacijos prezidentas M. Nagevičius, šis, beveik vien mokesčių didinimu paremtas kelias nėra iki galo teisingas, nes atsiranda grėsmė kilti įtampai visuomenėje.

„Kuomet procesas yra inertiškas, įpročius pakeisti sunku. Trūksta infrastruktūros elektromobiliams, trūksta patogaus viešojo transporto, į kurį jau šiandien galima būtų persėsti, atsisakius antro šeimos automobilio“, – aiškina ekspertas.

Pasak ekonomisto M. Dubnikovo, šis, paskutinis, mokesčių kėlimas yra labiau susijęs ne su siekiu keisti vartotojų įpročius, o su noru padidinti valstybės biudžetą.

„Ko gero, akcizai yra didinami ne tam, kad keistų vartotojų įpročius ar būtų mažinamas akcizinių prekių vartojimas. Manau, kad buvo labiau žiūrima į biudžeto struktūrą ir jo įvykdymo planus. Todėl akcizinių prekių mokesčiai buvo padidinti gerokai daugiau negu verslas tikėjosi“, – aiškina M. Dubnikovas.

LIEPA vadovės teigimu, aplinkybė, kad kiekvienas gyventojas pajaus šį kainos augimą, kelia klausimų, ar vis dėlto nereikėjo Lietuvai pasekti Latvijos ir Lenkijos pavyzdžiu nedidinti akcizo.

„Kainų kilimą pajus kiekvienas šalies gyventojas. Tokios valstybės, kaip Švedija ar Suomija peržiūri savo planus dėl Žaliosios politikos, o mes nei svarstome, nei diskutuojame, o tik aklai sekame. Noras būti kuo tvaresniems yra suprantamas ir sveikintinas, tačiau reikėtų šį klausimą spręsti kompleksiškai“, – sako LIEPA vadovė.

Įvairiapusiu keliu eiti siūlo ir M. Nagevičius, pažymintis, kad degalų kainų kilimo išvengti neįmanoma. Šią žinutę, anot pašnekovo, Lietuvos valdžios atstovai vartotojams turėtų pranešti aiškiai.

„Svarbu būtų duoti aiškų signalą visiems, kurie dabar svarsto kokį automobilį pirkti, – naftos degalai tik brangs. Ne tiek svarbu kiek jie kainuos kitais metais, keliais centais mažiau ar daugiau. Šioje vietoje tikrai galime derinti politiką su kaimyninėmis šalimis. Visgi, visi turi suprasti, kad 2030 metais litras naftos dyzelino tikrai nekainuos mažiau 3 eurų. Ir šis Valstybės siunčiamas signalas rinkai yra gerokai svarbesnis dalykas, nei konkretūs akcizo dydžiai artimiausiu metu“, – teigia Lietuvos atsinaujinančių išteklių energetikos konfederacijos prezidentas.

M. Dubnikovo teigimu, pasiekti 2030-aisias m. užsibrėžtų tikslų mūsų šaliai gali būti neįmanoma, o tai Lietuvai jau gali grėsti baudomis.

„Turime milžinišką problemą, nes norima staigiai sumažinti iškastinio kuro naudojimą. Tam yra prisiimti įsipareigojimai, kuriuos šiai dienai yra labai sunku ir galbūt net neįmanoma įgyvendinti. Tiesiog laikas yra per trumpas“ – aiškina ekonomistas.

Anot pašnekovo, Lietuvai būtų naudinga bandyti tartis su Europos Sąjungos institucijomis dėl galimo terminų keitimo.

„Kai kuriais aspektais ta rizika neįgyvendinti įsipareigojimų yra tikrai labai didelė. Kol dar yra laiko, galbūt neatšaukiant planų, būtų galima pabandyti persiderėti laikus arba tikslus, kurių norima pasiekti. Nesakau, kad nereikia siekti mažinti iškastinio kuro vartojimo, bet kyla didelis klausimas, ar mes galime tuos planus įgyvendinti. Laikrodis tiksi ir panašu, kad „trenksimės“ į įsipareigojimus, kurių neįgyvendinsim“, – teigia M. Dubnikovas.

**Daugiau:**

„Berta&Agency“ projektų vadovė Erika Mičiulienė

erika@berta.lt

+370 69 026 050