**2025-ieji transporto sektoriuje: didėjančios išlaidos degalams ir atsargios pasaulinės naftos kainos prognozės**

**Naujieji metai transporto sektorių pasitiks ir naujais iššūkiais: didėjantys akcizai ir neaiški geopolitinė situacija gali išauginti degalų kainas, reikės prisitaikyti prie griežtėjančių aplinkosauginių reikalavimų.**

Lietuvos inovatyvios energetikos ir prekybos asociacijos (LIEPA) narių statistika rodo, kad labai didelių mažmeninių degalų kainų svyravimų šiais metais šalyje nebuvo, kiek ryškesnius jų augimus ir kritimus lėmė išoriniai veiksniai – geopolitinė, didžiųjų pasaulio šalių ekonominė situacija.

Dyzelino kainos gana smarkiai į viršų stiebėsi tik pirmuosius du šių metų mėnesius ir pasiekė apie 1,7 euro už litrą ribą, tuo tarpu benzino kainos augimas išsilaikė kiek ilgiau, iki balandžio, kuomet litras šių degalų kainavo apie 1,63 euro. Vėliau iki pat rugsėjo abiejų rūšių degalų kainos palengva leidosi ir žemiausiame taške buvo praktiškai vienodos – dyzelino kaina nukrito iki apie 1,44 euro/l, benzino – 1,45 euro/l.

**Kainos šoktels dėl didinamų akcizų**

Vis dėlto ateinantys metai vairuotojus neišvengiamai pasitiks didėsiančiomis degalų kainomis, tik šįkart pagrindinį vaidmenį turės šalies mokestinė politika. LIEPA analitikai prognozuoja, kad dėl augančių akcizų bei griežtėjančių aplinkosauginių reikalavimų degalų tiekėjams, 2025 m. mažmeninės degalų kainos reikšmingai kils.

Nors benzinui ir toliau bus taikomas toks pat akcizo tarifas kaip ir 2024 m., jo kainą papildomai didins naujai įvedama kintamoji akcizo dalis – anglies dvideginio dedamoji. Analitikai prognozuoja, kad benzinas kitų metų pradžioje gali pabrangti 8 ct/l. Tuo tarpu dyzelino brangimas bus ryškesnis – vidutiniškai sieks 16 ct/l. Didžiausią įtaką šiam brangimui turės akcizo didinimas ir anglies dvideginio dedamoji. Be to, dėl didėjančios atsinaujinančių išteklių dalies degaluose dyzelino, kaip ir benzino, kaina pakils dar keliais centais už litrą.

„Akcizai ir kiti mokesčiai, kuriuos nustato valstybė, tiesiogiai įtraukiami į degalų kainą, todėl net minimalūs pokyčiai gali smarkiai paveikti galutinę kainą vartotojams. Akcizo degalams didinimas nuo ateinančių metų nėra paskutinis, valstybė yra numačiusi akcizų degalams didėjimą iki pat 2030 metų, tad tiek vairuotojams, tiek visam transporto sektoriui teks susitaikyti su tuo, kad degalų kainos palaipsniui augs“, – sako Kristina Čeredničenkaitė, LIEPA prezidentė.

**Galime sulaukti dvigubo kainos augimo efekto**

Marius Dubnikovas, Lietuvos verslo konfederacijos viceprezidentas, sako, kad degalų kainų didėjimas nesudaro pagrindinių verslo kaštų, vis dėlto visuomet bent nedidele dalimi atsispindi galutinių prekių kainose. Jis taip pat pastebi, kad šiuo metu labiausiai nerimaujama dėl pamatuojamo akcizų didinimo poveikio, tačiau jį dar labiau sustiprinti galėtų pasaulinės naftos kainos brangimas kitais metais.

„Aš išskirčiau du dalykus – visų pirma, matematinis kainos didėjimas dėl akcizo. Antra, matysime, kokia bus pasaulinė naftos kaina. Visi laukia sausio mėnesio, kuomet prisieks naujasis JAV prezidentas Donaldas Trumpas. Yra įvairių spėlionių – pirmoji, kad gali būti paskelbtas naftos kainų karas, kuris galėtų kainas sumažinti. Tuomet šis sumažėjimas amortizuotų kainų augimą dėl akcizo. Bet jei tai neįvyks, gali būti, kad kaina pradės judėti į visiškai priešingą pusę ir galime sulaukti dvigubai didesnio mažmeninės degalų kainos augimo efekto”, – dėsto ekonomistas.

Jis priduria, kad nors šiuo metu mažmeninės degalų kainos yra palyginti žemame lygyje, išlaidos kurui turės reikšmingą poveikį namų ūkiams. „Dyzelino kaina dėl akcizo didėjimo šoktels daugiau nei 10 proc., tai nėra mažai. Degalų kainos didėjimas gali suvalgyti reikšmingą dalį sumos, kurią gyventojai sutaupys dėl būsto paskolų palūkanų mažėjimo“, – teigia M. Dubnikovas.

Ekspertai ragina atkreipti dėmesį į tai, kad mokesčius degalams keliant pernelyg sparčiai ir smarkiai valstybė gali nepasiekti savo tikslų. Ant gyventojų ir verslo pečių permetama mokesčių našta gali turėti atvirkštinį efektą – mažės vartojimas, Lietuvos degalų pardavėjai konkuruos ne tik tarpusavyje, bet ir su kaimynių šalių prekybininkais.

„Nustatant naujus mokesčius ar didinant esamus, svarbu suderinti mokestinę politiką su kaimyninėmis šalimis. Lietuva nedidelė, tad nemaža dalis vartotojų, jau nekalbant apie transporto sektoriaus įmones, pigesnius degalus pilsis kaimyninėse šalyse, vėl susidursime su „degalų turizmu“, tad į šalies biudžetą nebus surenkami planuojami mokesčiai“, – perspėja K. Čeredničenkaitė.

**Laukia reikšmingi pokyčiai**

Seimas jau kitų metų pradžioje pradės diskusijas dėl itin reikšmingos europinės Atsinaujinančių išteklių direktyvos (REDIII), kurioje numatytas ambicingas tikslas: 2030 m. ES šalyse 29 proc. transporto naudojamos energijos turės būti pagaminta iš atsinaujinančių energijos išteklių (AEI).

Kaip teigia LIEPIA vadovė, šios direktyvos perkėlimas į šalies įstatymus taps rimtu iššūkiu daugeliui verslo sektorių, nes net ir su ankstesne direktyvos redakcija, kuri nustatė perpus mažesnę atsinaujinančių išteklių kartelę, buvo sudėtinga pasiekti tikslus.

Lietuvoje tik apie 6 proc. transporto sunaudotos energijos buvo pagaminta iš atsinaujinančių išteklių. Šių tikslų pasiekimas įmanomas tik didinant biodegalų, biometano ir elektros naudojimą transporte.

„Visgi manau, kad tiek transporto sektorius, tiek degalų pardavėjai galiausiai sėkmingai prisitaikys prie artėjančių pokyčių ir rinkos sąlygų. Degalinių tinklai jau ne kartą įrodė, kad sugeba kiek įmanoma efektyviau suvaldyti tiek mokesčių augimo, tiek pasaulinių naftos kainų svyravimų įtaką galutinei degalų kainai. Tuo metu šalies transporto sektorius turi tvirtus pamatus ir naujiems iššūkiams jau kurį laiką rimtai ruošiasi“, – įsitikinusi K. Čeredničenkaitė.