



Lietuvos Respublikos
FINANSŲ MINISTERIJA

**Dyzelinių degalų kainų Lietuvoje ir Lenkijoje
skirtumo bei Lietuvoje parduodamų dyzelinių
degalų kiekio sąryšio tyrimas**

2026 m. birželis

TURINYS

TYRIMO SANTRAUKA	3
IŽANGA	4
TYRIME NAUDOJAMI KINTAMIEJI.....	4
HIPOTEZĖ	4
LYGTIS IR TYRIMO RIBOTUMAI	5
<i>Modeliuojamų duomenų netapatumas.....</i>	<i>6</i>
<i>Nehomogeniška paklausa</i>	<i>6</i>
<i>Nestacionarumas</i>	<i>7</i>
<i>Netiesinė kintamųjų priklausomybė.....</i>	<i>7</i>
<i>Trumpalaikis poveikis.....</i>	<i>7</i>
TYRIMO REZULTATAI.....	8
<i>Jautrumo analizė</i>	<i>8</i>
IŠVADOS	10

TYRIMO SANTRAUKA

Šiame tyrime analizuojamas ryšys tarp dyzelinių degalų kainų Lietuvoje ir Lenkijoje skirtumo bei Lietuvoje parduodamų dyzelinių degalų kiekio. Pagrindinis tyrimo tikslas – nustatyti dyzelinių degalų paklausos pusiau elastingumą, t. y. kiek procentiniais punktais keičiasi parduodamų degalų kiekis, kai kainų Lietuvoje ir Lenkijoje skirtumas padidėja 1 centu už litrą.

Analizuojant naudoti 2008–2026 metų mėnesiniai duomenys apie didmeninėje rinkoje parduotų dyzelinių degalų kiekį, mažmenines degalų kainas Lietuvoje ir Lenkijoje, pridėtinės vertės mokesčio (toliau – PVM) tarifų skirtumus, krovinių pervežimo apimtis ir papildomi fiktyvūs kintamieji, skirti atsargų kaupimo efektui, COVID-19 pandemijos poveikiui ir bazės efektui įvertinti.

Tyrimas parodė statistiškai reikšmingą ryšį tarp kainų skirtumo ir parduodamo kiekio. Pagrindinis modelis rodo, kad kainų Lietuvoje ir Lenkijoje skirtumui padidėjus 1 ct/l, Lietuvoje parduodamų dyzelinių degalų kiekio pokytis sumažėja vidutiniškai apie 0,88 procentinio punkto. Skirtingi modeliai (pagrindinio modelio variacijos) parodė panašius rezultatus – pusiau elastingumas svyruoja nuo 0,83 iki 0,94 proc. p./ct.

Modeliavimas indikuoja, kad 2026 metais Lietuvoje dyzeliniams degalams taikomas akcizų tarifas (0,5536 Eur/l) yra mažesnis nei šio tyrimo metu nustatytas teoriškai valstybės biudžeto pajamas maksimizuojantis tarifas, kuris, priklausomai nuo modelio, galėtų siekti apie 0,81–0,88 Eur/l.

Tyrimas turi reikšmingų ribotumų, tokių kaip duomenų netapatumas ir nestacionarumas, nehomogeniška paklausa ir galimas netiesinis ryšys tarp kainų ir paklausos. Taigi, nors tyrimo rezultatai leidžia indikuoti, kad šiuo metu Lietuvoje taikomas tarifas yra mažesnis nei valstybės biudžeto pajamas maksimizuojantis tarifas, dėl minėtų ribotumų konkretaus biudžeto pajamas maksimizuojančio dyzelinių degalų akcizų tarifo nustatyti galimybės nesudaro.

Modeliavimas atliktas atsiribojus nuo kitų akcizų politikos tikslų, tokių kaip poveikis aplinkosaugai, infliacijai, verslo sąnaudoms ir kt. Taigi, šio tyrimo išvados turėtų būti naudojamos kartu vertinant kitus akcizų politikos aspektus.

Šio tyrimo tikslas – nustatyti dyzelinių degalų paklausos Lietuvoje pusiau elastingumą (angl. *semi-elasticity*) kainų skirtumo su Lenkija atžvilgiu, t. y., kokia apimtimi pasikeičia Lietuvoje parduodamų dyzelinių degalų kiekis keičiantis dyzelinių degalų kainų Lietuvos ir Lenkijos degalinėse skirtumui (centais).

Pusiau elastingumo koeficientas galėtų būti taikomas ir valstybės biudžeto pajamų projekcijoms rengti, tačiau tam reikalingas pakankamas rezultatų patikimumas (minimalios paklaidos). Dėl šios priežasties šio tyrimo rezultatams taikomas reikalavimas ne tik iširti ryšį tarp priklausomo ir nepriklausomo(-ų) kintamųjų, bet ir, jei įmanoma, sudaryti aukšto patikimumo lygtį.

Pažymėtina, kad valstybės biudžeto pajamų maksimizavimas nėra vienintelis degalų akcizų politikos tikslas. Nuo 2024 metų vykdoma degalų akcizų tarifų politika yra NEKSVP¹ dalis – didinant degalų akcizų tarifus siekiama aplinkosaugos tikslų, t. y. prisidėti prie degalų suvartojimo mažinimo. Taip pat formuojant akcizų politiką turi būti atsižvelgiama į kitus aktualius veiksnius, pavyzdžiui, akcizų politikos poveikį infliacijai, gyventojų išlaidoms, verslo veiklos kaštams ir kt.

TYRIME NAUDOJAMI KINTAMIEJI

Šiame tyrime naudojami 2008 metų sausio – 2026 metų vasario mėnesiniai duomenys. Rodikliai nurodo arba mėnesio sumą (parduoti litrai), arba mėnesio vidurkį (kainų rodikliai).

Analizėje naudojami didmeninėje prekyboje parduotų dyzelinių degalų litrų ir mažmeninių šių degalų kainų² Lietuvoje bei Lenkijoje dydžiai ir kainų skirtumo rodikliai (su PVM ir be PVM), taip pat fiktyvūs kintamieji (atsargų kaupimo efektui³, COVID-19 pandemijos metu taikytų judėjimo ribojimų poveikiui ir bazės efektui įvertinti), krovininių apimtys⁴ transporto sektoriaus veiksniams įvertinti ir PVM tarifų, taikomų dyzeliniams degalams Lietuvoje ir Lenkijoje, skirtumo pokyčiai.

HIPOTEZĖ

Atlikus pirminę duomenų – parduodamų dyzelinių degalų kiekio procentinio pokyčio (lyginant atitinkamo mėnesio ir mėnesio prieš metus duomenis) ir metinio kainų Lenkijoje ir Lietuvoje skirtumo pokyčio (centais) – analizę, matyti, kad hipotezė dėl galimo ryšio keliama pagrįstai – šie kintamieji koreliuoja tarpusavyje (koreliacijos koeficientas – 0,464).

Grafike nurodytos raudonos vertikalės žymi trumpalaikius svyravimus dėl atsargų kaupimo efekto, pilkos – bazės efektą dėl svyravimų prieš metus⁵. Žalia kreivė grafike rodo metinį Lietuvoje

¹ [Nacionalinis energetikos ir klimato srities veiksmų planas](#).

² Europos Komisija, [Weekly Oil Bulletin](#).

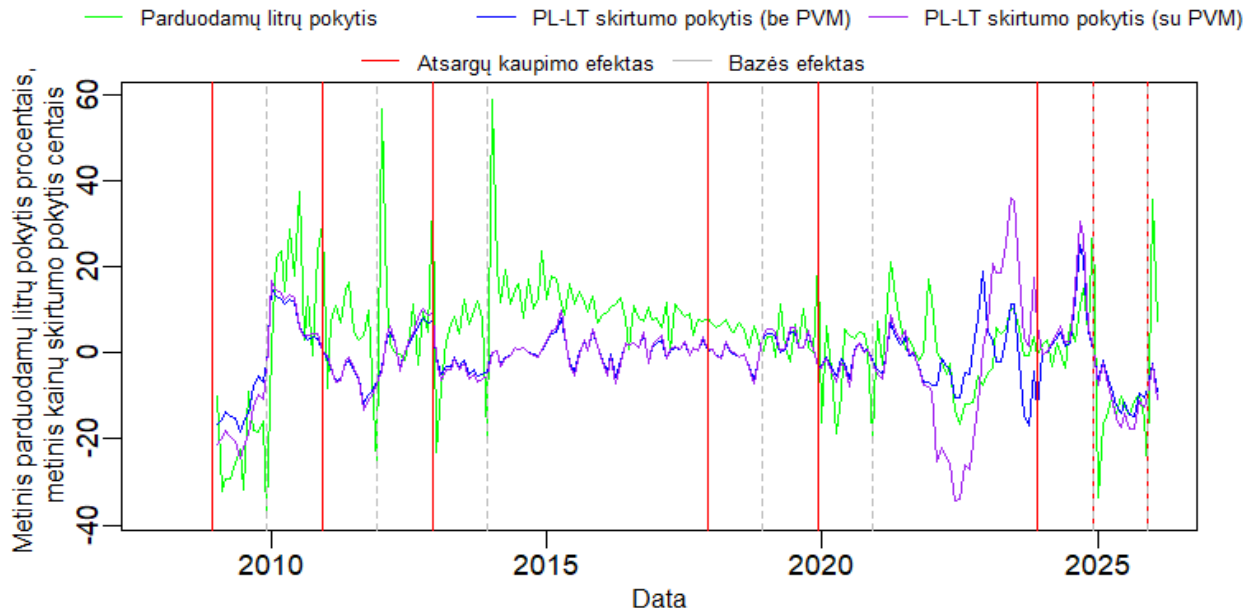
³ Prieš įsigaliojant dyzelinių degalų akcizų padidinimui (įprastai įsigalioja nuo sausio 1 d.), stebimi didesni didmenoje įsigyjamų dyzelinių degalų kiekiai gruodžio mėnesį. Atitinkamai, tokiu atveju sausio mėnesį įsigijimai būna mažesni, degalinėms pardavinėjant prieš didesnio akcizų tarifo įsigaliojimą sukauptas atsargas.

⁴ Krovinių apyvarta kelių transportu. Šaltinis – Valstybės duomenų agentūros Rodiklių duomenų bazė. Tyrime naudojamas metinis procentinis tonkilometrių pokytis vidaus vežimo bei tarptautinio vežimo srityse, kai kroviniai pakraunami arba iškraunami Lietuvoje.

⁵ Bazės efektas susidaro dėl analizėje naudojamų metinių pokyčių. Jei prieš metus parduodamų litrų kiekis buvo didesnis ar mažesnis dėl atsargų kaupimo efekto, einamųjų metų metinio pokyčio reikšmė bus nenatūraliai maža arba didelė.

didmeninėje rinkoje parduodamų litrų pokytį procentais, mėlyna – metinį mažmeninių dyzelinių degalų kainų be PVM Lenkijoje ir Lietuvoje skirtumo pokytį centais (su PVM – violetinė).⁶

Grafikas. Metiniai parduotų dyzelinių degalų kiekio pokyčiai procentais ir kainų Lenkijoje bei Lietuvoje skirtumo pokyčiai centais



LYGTIS IR TYRIMO RIBOTUMAI

Taikant regresinę analizę išbandyti skirtingi modeliai. Šioje analizėje pateikiamas aukščiausią istorinių duomenų paaiškinamumą (t.y. didžiausią R^2) turintis modelis – parduodamų dyzelinių degalų kiekio ir kainų Lietuvoje ir Lenkijoje skirtumo ryšį iliustruoja ši lygtis⁷:

$$\begin{aligned}
 \text{Metinis parduoto kiekio pokytis procentais} = & \\
 & \text{metinis kainų skirtumo (be PVM) pokytis centais} \times b_1 \\
 & + \text{metinis krovinių apimčių pokytis} \times b_2 \\
 & + \text{fiktyvūs atsargų kaupimo, karantino ir atitinkamų bazės efektų kintamieji} \times b_{3,4,5,6,7} \\
 & + \text{metinis PVM tarifų skirtumo pokytis} \times b_8 \\
 & + \text{konstanta} \\
 & + \text{paklaida}
 \end{aligned}$$

Tyrimas leidžia pagrįstai iliustruoti (empiriškai pagrįsti), kurie veiksniai yra svarbūs parduodamų dyzelinių degalų kiekiui bei įvertinti kainų skirtumo ir parduodamų kiekių pusiau elastingumą. Vis dėlto šis tyrimas turi ribotumus: duomenų nestacionarumo, nehomogeniškos

⁶ Tyrime kainų skirtumo pokyčio rodiklį reikia interpretuoti taip, kad kuo jis didesnis, tuo degalai labiau pabrango Lietuvoje nei Lenkijoje, lyginant su tuo pačiu laikotarpiu prieš metus. Tuo tarpu siekiant lengvesnės vizualinės pirminių duomenų interpretacijos, šiame grafike kainų skirtumo rodiklis atvaizduotas atvirkščiai – rodiklio vertė, didesnė už nulį, reiškia didesnį kainos augimą Lenkijoje nei Lietuvoje.

⁷ „ b_1 “ ir kiti atitinkami simboliai reiškia koeficientą, iš kurio dauginant nepriklausomo kintamojo pokytį gaunamas poveikis priklausomam kintamajam.

paklausos, galimos netiesinės priklausomybės ir kitus (žr. platesnį kiekvieno veiksnio aprašymą toliau). Šių trūkumų eliminavimas susijęs su duomenų stoka (pvz., paklausos nehomogeniškumui įvertinti trūksta duomenų) arba modelio rezultatai tampa sudėtingai interpretuojami (pvz., esant netiesiniam ryšiui). Nepaisant šių trūkumų, tyrimas gali būti naudingas diskutuojant apie akcizų politiką.

Modeliuojamų duomenų netapatumas

Parduotų dyzelinių degalų kiekio laikotarpis atspindi didmeninius sandorius mėnesiais. Jie skiriasi nuo pardavimo laikotarpio mažmeninėje prekyboje, Finansų ministerijos vertinimu, iki mėnesio, rečiau – dviejų mėnesių. Atliekant tyrimą vertintas uždelstas kainų skirtumo poveikis, tačiau, įtraukus tai reprezentuojančius kintamuosius, modelio paaiškinamumas nepagerėjo (tai gali būti susiję su santykinai trumpu laikotarpiu), todėl pasirinkta jų į pateiktą modelį neįtraukti.

Mėnesio kainų rodiklis apskaičiuojamas kaip savaitinių duomenų vidurkis. Tokiu būdu siekiama sugretinti kainų rodiklius su parduotų dyzelinių degalų kiekio duomenimis, kurie yra žinomi tik mėnesio detalumu. Tačiau prarandama informacija apie galimus kainų svyravimus mėnesio eigoje. Taip pat kainų rodiklis atspindi mažmenines (degalinių) kainas, kai parduodamų dyzelinių degalų kiekio rodiklis atitinka didmeninėje prekyboje parduotą kiekį.

Pažymėtina, kad didmeninėje prekyboje parduotas kiekis yra šiek tiek didesnis nei mažmeninėje (pastaraisiais metais apie 15 proc.), nes dalį degalų vartotojai perka tiesiai iš didmenos.

Didmeniniuose pardavimuose aiškiai matomas degalų atsargų kaupimo prieš akcizų didinimą efektas. Paprastai akcizai keičiami nuo sausio 1 dienos, tad duomenyse matomas reikšmingas didmeninių degalų kiekio augimas gruodį prieš tarifo didėjimą ir sumažėjimas sausį (kartais ir vasarį), kol realizuojamos sukauptos atsargos. Šis ribotumas sprendžiamas naudojant fiktyvius kintamuosius.

Dalies vartotojų pasirinkimui, kurioje šalyje piltis degalų, svarbus verslui taikomos, o ne degalinėse nurodytos mažmeninės kainos skirtumas tarp šalių, pavyzdžiui, vežėjui aktuali kaina, už kurią gali įsigyti degalų tiesiai iš didmeninio pardavėjo, sudaręs dvišalę sutartį, arba iš degalinės su specialia stambiajam verslui taikoma nuolaida. Vis dėlto tokie kainų duomenys Finansų ministerijai nėra prieinami. Iš kainų kintamųjų skaičiuojami ir skirtumo tarp Lietuvos ir Lenkijos rodikliai, tad kainų kintamųjų ribotumus turi ir kainų skirtumo kintamieji. Tai turi reikšmingą poveikį tyrimo patikimumui, nes Lietuvos ir Lenkijos kainų skirtumas yra esminis šio tyrimo faktorius.

Nehomogeniška paklausa

Šiuo metu turimi duomenys neleidžia įvertinti paklausos homogeniškumo. Dyzelinių degalų paklausą sudaro kelių tipų pirkėjai, kuriuos veikia skirtingi veiksniai, arba tie patys veiksniai daro skirtingo dydžio poveikį. Šiuo metu galima išskirti šias grupes:

- namų ūkiai, kuriems aktualus ir PVM dydis, taikomas degalams, (PVM taip pat gali lemti kainų skirtumą);
- vietinę rinką aptarnaujantys vežėjai, turintys ribotas galimybes piltis degalus užsienyje, taigi itin neelastingą paklausą, o PVM dydis, taikomas degalams, neaktualus dėl verslui taikomos PVM atskaitos;
- tarptautinių maršrutų vežėjai, registruoti Lietuvoje, turintys galimybę piltis degalus kaimyninėse šalyse, todėl turintys ir elastingesnę paklausą (PVM neaktualus dėl verslui taikomos PVM atskaitos);

- tarptautinių maršrutų vežėjai, registruoti užsienyje, (PVM neaktualus dėl verslui taikomos PVM atskaitos).

Atliekant tyrimą turėti duomenys neleidžia nustatyti, kokią dyzelinių degalų dalį įsigyja kiekvienas pirkėjų tipas. Šis tyrimas remiasi prielaida, kad tarptautinių ir vietinių pirkėjų santykis 2008–2026 metais išliko stabilus (skaičiuojamas vidutinis elastingumas šiuo laikotarpiu, skirtingiems metams nepriskiriami skirtingi svoriai), nors, tikėtina, taip nėra. Pavyzdžiui, 2025 metais dyzelinių degalų pardavimams sumažėjus apie 11 procentų, vežėjai teigė, kad pokytis susidarė dėl tarptautinių maršrutų vežėjų – tiek vietinių, tiek registruotų užsienyje. Finansų ministerija turės galimybę įvertinti šią prielaidą po 2026 m. rugsėjo 30 d., suėjus prašymų dėl PVM grąžinimo už 2025 metais Europos Sąjungos šalyse įsigytus degalus pateikimo mokesčių administratoriams terminui. Taigi atliekant tyrimą neturint galimybės įvertinti skirtingų pirkėjų tipų atskirai, vertinami visi bendrai nupirkti litrai.

Nestacionarumas

Parduodamų dyzelinių degalų kiekio litrais kintamasis yra nestacionarus ir tokiu išliko po daugumos standartinių bandymų ištaisyti šią regresinei analizei aktualią problemą. Siekiant eliminuoti nestacionarumą, vertinamas metinis parduotų litrų pokytis procentine išraiška. Toks kintamojo pokytis leidžia atitikti regresinei analizei būtinas prielaidas, tačiau sukelia neintuityvių svyravimų duomenyse (pvz., bazės efektas dėl didesnės išankstinės prekybos prieš akcijų didinimą), kurių poveikiui eliminuoti papildomai reikia įtraukti fiktyvių kintamųjų.

Netiesinė kintamųjų priklausomybė

Finansų ministerijos vertinimu, keltina hipotezė, kad parduodamų litrų kiekio priklausomybė nuo kainų skirtumo nėra tiesinė. Itin tikėtina, kad net esant didesnėms kainoms Lietuvoje nei Lenkijoje, iki tam tikro kainų skirtumo dydžio (x centų už litrą) tarptautiniai vežėjai degalus perka Lietuvoje dėl paprastesnių ir greitesnių PVM susigrąžinimo procedūrų, mažesnės administracinės naštos. Tačiau kainų skirtumui pradėjus viršyti šį lygį (slenkstį), tarptautinių vežėjų įsipilamas kiekis palaipsniui persikelia į Lenkiją ir kitas šalis. Nuo $x + y$ centų už litrą dydžio skirtumo pirkėjai, turėję galimybę perkelti degalų įsigijimą už Lietuvos ribų iki x dydžio pokyčio, jau būna tai atlikę, ir nebepriklausomai nuo to, kiek kainų skirtumas viršija $x + y$ centų už litrą, likusi paklausa yra mažai elastinga. Buvo testuoti keli kainų slenksčiai, tačiau į modelį įtraukus skirtingus kintamuosius dėl kainų skirtumo ribos (pvz., 5 ar 10 centų už litrą), modelio paaiškinamumas nepagerėjo (tikėtina, dėl bendro nupirktų liktų vertinimo, negrupuojant pagal tipus), o tik apsunkino rezultatų interpretavimą ir pritaikomumą. Todėl toliau aptariami tik tiesinės priklausomybės modeliavimo rezultatai.

Trumpalaikis poveikis

Tyrime vertinamas trumpalaikis kainų Lietuvoje ir Lenkijoje skirtumo bei kitų rodiklių poveikis. Tikėtina, kad ilgesniu laikotarpiu įtaka paklausai būtų didesnė, pavyzdžiui, ilgalaikis dyzelinių degalų kainų didėjimas galėtų skatinti gyventojus ir (ar) verslą rinktis kitas transporto ar degalų rūšis.

TYRIMO REZULTATAI

Modelis rodo, kad kainų (be PVM) Lietuvoje ir Lenkijoje skirtumui per metus padidėjus 1 ct, didmeninėje rinkoje Lietuvoje parduodamų dyzelinių degalų kiekio pokytis sumažėja 0,875 procentinio punkto. Svarbu tai, kad dėl tyrimo ribotumų šį vertinimą reikėtų interpretuoti kaip iliustracinį.

Priklausomas kintamasis:	

Metinis parduotų dyzelinių degalų litrų pokytis procentais	

Metinis kainų skirtumo (be PVM) pokytis	-0,875***
	(0,218)
Metinis krovinių apimčių pokytis	0,126
	(0,146)
Fiktyvus atsargų kaupimo kintamasis (sausis)	-16,640**
	(6,223)
Fiktyvus atsargų kaupimo kintamasis (gruodis)	16,074***
	(5,694)
Fiktyvus bazės efekto kintamasis (sausis)	14,998
	(10,900)
Fiktyvus bazės efekto kintamasis (gruodis)	-19,713***
	(5,465)
Fiktyvus judėjimo ribojimų dėl COVID-19 pandemijos kintamasis	-5,500**
	(2,130)
Fiktyvus bazės efekto kintamasis (COVID-19 pandemija)	8,881***
	(2,969)
Metinis PVM tarifų skirtumo pokytis	-0,421*
	(0,235)
Konstanta	3,995**
	(1,702)

Stebinių skaičius	204
R ²	0,433
Koreguotasis R ²	0,407
Liekamųjų paklaidų standartinis nuokrypis	10,631 (df = 194)
F statistika	16,463*** (df = 9; 194)
=====	
Pastabos:	
* p < 0,1	
** p < 0,05	
*** p < 0,01	

Jautrumo analizė

Toliau pateikiamoje lentelėje nurodomi trijų panašių ekonometrinių modelių, kurie tarpusavyje skiriasi vertinamų kintamųjų kiekiu, rezultatai. Teoriniai valstybės biudžeto pajamas

maksimizuojantys dyzelinių degalų akcizų tarifai gauti biudžeto pajamų maksimizavimo modeliui⁸ pritaikius skirtingais modeliais gautus pusiau elastingumo įverčius.

Tokia tyrimo rezultatų jautrumo analizė (angl. *sensitivity analysis*) rodo, kaip, priklausomai nuo modeliujamų kintamųjų (ne)įtraukimo, gali keistis rezultatai. Lentelėje pateikiami dyzelinių degalų akcizų tarifai apskaičiuoti remiantis prielaida, kad Lenkijos dyzelinių degalų kaina nesikeistų.

Didžiausio paaiškinamumo modelių, kurie išbandyti, rezultatai indikuoja, kad kainų Lietuvoje ir Lenkijoje skirtumui per metus padidėjus 1 centu, didmeninėje rinkoje Lietuvoje parduodamų dyzelinių degalų kiekio pokytis vidutiniškai sumažėja 0,83–0,94 procentinio punkto. Šie koeficientai yra vidutinis poveikis skirtinguose modeliuose, kai vertinant 95 proc. pasikliautinuosius intervalus⁹, pusiau elastingumas gali varijuoti tarp 0,6 ir 1,3 proc. p./ct. Vertinant tik 2025 metus, kai buvo stebimas didžiausias parduodamų kiekių sumažėjimas, gaunamas pusiau elastingumas artimas viršutinei šio intervalo reikšmei.

Lentelė. Valstybės biudžeto pajamas maksimizuojantis akcizų tarifas – jautrumo analizė

Modelis	Skirtumas nuo pagrindinio modelio	Pusiau elastingumas (kiek proc. p. sumažėja parduodamo kiekio pokytis kainų be PVM skirtumui padidėjus 1 euro centu)	Pagal modelį* valstybės biudžeto pajamas maksimizuojantis akcizų tarifas
Žemiausią pusiau elastingumą rodantis modelis	Neįtraukiamas PVM pokyčių kintamasis	0,83 proc. p./ct (0,6 proc. p./ct ties apatine pasikliautiniojo intervalo riba)	0,8836 Eur/l (1,1136 Eur/l ties apatine pasikliautiniojo intervalo riba)
Pagrindinis modelis (aptartas šio tyrimo rezultatų dalyje)	–	0,88 proc. p./ct	0,8436 Eur/l
Aukščiausią pusiau elastingumą rodantis modelis	Neįtraukiamas krovininių pervežimų kintamasis, tačiau įtraukiamas kainų pokyčių Lietuvoje kintamasis	0,94 proc. p. / ct (1,3 proc. p. / ct ties viršutine pasikliautiniojo intervalo riba)	0,8136 Eur/l (0,6636 Eur/l ties viršutine pasikliautiniojo intervalo riba)

* Lentelėje pateikiami supaprastinto pajamų maksimizavimo modelio rezultatai negali būti izoliuotai taikomi sprendimui dėl tarifo dydžio priimti, nes sprendimui dėl tarifo dydžio įtakos turi ir kiti akcizų politikai keliami tikslai bei taikomi parametrai.

Atitinkamai, priklausomai nuo konkretaus modelio, skiriasi teorinis valstybės biudžeto pajamas maksimizuojantis akcizų tarifas – vertinant vidutinius modelių pusiau elastingumus, akcizų tarifas yra 0,8136–0,8836 Eur/l, o vertinant pasikliautinuosius intervalus – 0,6636–1,1136 Eur/l.

Atliekant tyrimą taikyto supaprastinto pajamų maksimizavimo modeliavimo rezultatai indikuoja, kad 2026 metais Lietuvoje nustatytas tarifas – 0,5536 Eur/l – yra mažesnis už teorinį valstybės biudžeto pajamas maksimizuojantį dydį. Šį teiginį galima patikrinti, hipotetiškai įvertinus, kiek turėtų sumažėti dyzelinių degalų pardavimai, kad degalų kainų skirtumą padidinus 1 ct/l (didinant tik Lietuvoje taikomo akcizų tarifo dydį, remiantis prielaida, kad kaina Lenkijoje

⁸ Raimondas Kuodis, „BFK/FM optimalaus degalų akcizų lygio“, žiūrėta 2026 m. birželį, [rk_akcizas_2025.xlsx](#).

⁹ Apatinę žemiausią pusiau elastingumą rodančio modelio ribą ir viršutinę didžiausią pusiau elastingumą rodančio modelio ribą.

nesikeistų), į valstybės biudžetą būtų gauta tiek pat pajamų. Jei pajamos iš akcizų, padidinus akcizų tarifą, nepasikeistų, tai reikštų, kad prieš akcizų tarifo didinimą buvęs tarifas buvo pasiekęs pajamas maksimizuojantį dydį. Kad kainų (be PVM) skirtumas padidėtų 1 ct/l, kitiems veiksniams nekintant, 2026 metų Lietuvoje taikomas akcizų tarifas turėtų padidėti 1 ct/l (nuo 0,5536 ct/l iki 0,5636 ct/l). Tam, kad su didesniu akcizų tarifu būtų surinkta tiek pat pajamų iš akcizų, kiek ir su mažesniu tarifu, padidinus tarifą parduodamų dyzelinių degalų kiekis turėtų sumažėti 1,8 procento. Kitaip tariant, parduodamo kiekio pusiau elastingumas turėtų siekti apie 1,8 proc. p./ct arba daugiau – nė vienas tyrime išbandytas modelis tokio pusiau elastingumo nerodo.

IŠVADOS

Remiantis tyrime taikyto supaprastinto pajamų maksimizavimo modelio rezultatais, dyzelinių degalų akcizai Lietuvoje 2026 metais yra mažesni už modelių indikuojamą teorinį valstybės biudžeto pajamas maksimizuojantį akcizų tarifą. Tačiau tokios išvados pritaikomumas nustatant dyzelinių degalų akcizų tarifą išlieka ribotas ne tik dėl supaprastinto modelio trūkumų, tačiau ir dėl kitų akcizų politikai keliamų tikslų, kurie gali būti vienas kitam prieštaraujantys.