

2011-05-20

DĖL KAI KURIŲ DEGALŲ RINKOS ASPEKTŲ

I. Bendra padėtis benzino rinkose Lietuvos Respublikoje ir kaimyninėse valstybėse

Lietuvos Respublikoje degalų (šiuo atveju benzino) kainas lemia pasaulinė žalios naftos kaina (publikuojama *Platts* leidinyje „European Marketscan“ stulpelyje), AB „Orlen Lietuva“ degalų pardavimo kaina, valstybės nustatyti mokesčiai, didmenininkų ir mažmenininkų nustatyti degalų antkainiai (maržos).

Kaip žinoma, AB „Orlen Lietuva“ yra vienintelė bendrovė Lietuvos Respublikoje, gaminanti degalus (benziną). Konkurencijos taryba nustatė, kad AB „Orlen Lietuva“ pardavimai Lietuvos Respublikoje 2007-2008 m. sudarė ~100 proc. viso Lietuvoje parduoto benzino¹. Dėl to Lietuvoje AB „Orlen Lietuva“ gaminamas benzinai iš esmės yra vienintelis, kurį perka pirkėjai ir kurį naudoja Lietuvos vartotojai. Taigi, AB „Orlen Lietuva“ benzino rinkoje Lietuvoje mažai susiduria su kitų gamintojų konkurencija, nes kiti naftos produktų gamintojai beveik neeksportuoja savo produkcijos į Lietuvą. Nei Latvija, nei Estija neturi savo naftos perdirbimo gamyklų.

Toliau analizuojamos didesnės benzino kainos priežastys Lietuvoje, neatsižvelgiant ir nelyginant mokesčių (priedėtinės vertės ir akcizo) dydžio.

A-95 benzino kainos eurais 1000 l be mokesčių Lietuvoje ir kaimyninėse valstybėse

Valstybė	Data				
	2011-03-28	2011-04-04	2011-04-11	2011-04-18	2011-05-02
Lietuva	636,87 (3)	663,23 (3)	681,31 (3)	691,39 (4)	690,38 (4)
Latvija	655,30 (4)	666,67 (4)	684,11 (4)	688,64 (3)	667,37 (3)
Estija	604,73 (1)	604,73 (1)	603,06 (1)	626,40 (1)	603,90 (1)
Lenkija	608,48 (2)	613,29 (2)	633,88 (2)	636,21 (2)	644,94 (2)

Šaltinis: http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm; prisijungimo laikas 2011-05-05.

Analizuojant lentelėje pateiktas A-95 benzino kainas Lietuvoje ir kaimyninėse valstybėse (Estijoje, Latvijoje ir Lenkijoje), pastebėtina, kad 2011-03-28, 2011-04-04 bei 2011-04-11 benzino kaina be mokesčių Lietuvoje nebuvo didžiausia. Didžiausia kaina (1000 l) buvo užfiksuota Latvijoje. Mažiausia kaina (1000 l) užfiksuota Estijoje, po to sekė Lenkija, vėliau Lietuva ir galiausiai Latvija su didžiausia benzino kaina. 2011-04-18 ir 2011-05-02 benzino kaina jau buvo didžiausia Lietuvoje, lyginant su kaimyninėmis valstybėmis (Lenkija, Estija, Latvija). Pažymėtina, kad analizuotu laikotarpiu kainos skirtumas pigiausiai benzina pardavinėjančioje kaimyninėje valstybėje ir Lietuvoje sudarė apie 32-86 euro 1000 l arba 0,032-0,086 euro centų/l, kas sudaro 11-30 ct vienam litrui A-95 benzino. Visais nurodytais laikotarpiais A-95 benzino kaina Lietuvoje buvo artimiausia kaimyninės valstybės Latvijos benzino A-95 kainai.

Taip pat imant laikotarpį nuo 2011-03-28 iki 2011-03-21 matyti, kad tiek Lietuvoje, tiek ir visose kaimyninėse valstybėse (išskyrus Estiją tam tikrais laikotarpiais) stebimas A-95 benzino kainos be mokesčių kilimas.

¹ Šie faktai nustatyti Konkurencijos tarybos 2010-12-21 nutarime Nr. 1S-233, atlikus tyrimą dėl AB „Orlen Lietuva“ veiksmų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 9 straipsnio reikalavimams.

Konkurencijos taryba išanalizavo ir palygino benzino kainos struktūrą Lietuvoje 2010-04-15 ir 2011-05-06:

2010-04-15 A-95 benzino 1 litro kaina (Lt)

Vidutinė kaina Vilniaus miesto degalinėje ²	AB „Orlen Lietuva“ didmeninė kaina ³			Skirtumas tarp vidutinės kainos degalinėje Vilniaus mieste ir AB „Orlen Lietuva“ didmeninės kainos	
4,13	3,79			0,34	
	kaina be mokesčių	akcizas	PVM	PVM	degalinės marža
	1,63	1,5	0,66	0,06	0,28
100 %	39,46 %	53,75 %		6,78 %	

2011-05-06 A-95 benzino 1 litro kaina (Lt)

Vidutinė kaina Vilniaus miesto degalinėje ⁴	AB „Orlen Lietuva“ didmeninė kaina ⁵			Skirtumas tarp vidutinės kainos degalinėje Vilniaus mieste ir AB „Orlen Lietuva“ didmeninės kainos	
4,67	4,32			0,35	
	kaina be mokesčių	akcizas	PVM	PVM	degalinės marža
	2,07	1,5	0,75	0,06	0,29
100 %	44,33 %	49,46 %		6,21 %	

Iš lentelių matyti, kad praėjus daugiau negu vienerių metų laikotarpiui, praktiškai nedidėjo degalinių tinklų marža tiek absoliučia išraiška (buvo 0,28 Lt, tapo 0,29 Lt), tiek procentine išraiška (2010-04-15 buvo 6,78 proc., 2011-05-06 - 6,21 proc.). Lyginant degalinių tinklų maržas matomas netgi tam tikras nežymus degalinių tinklų maržos sumažėjimas 2011-05-06 (0,57 procentinio punkto), lyginant su 2010-04-15. Lyginant minėtus 2 laikotarpius, matyti, kad maždaug 1,3 karto arba 27 proc. išaugo AB „Orlen Lietuva“ didmeninė A-95 benzino kaina be mokesčių.

II. Veiksniai, galimai darantys įtaką didesnei benzino kainai nei kaimyninėse valstybėse

2.1. Privalomo valstybės rezervo kaupimas

Konkurencijos taryba surinko informaciją, jog egzistuoja dideli skirtumai reglamentuojant privalomo valstybės rezervo kaupimą tarp valstybių narių, galintys nulemti skirtingų ūkio subjektų veiklos sąlygų susidarymą atskirose valstybėse narėse. Konkurencijos taryba 2010 m. atliko du tyrimus dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės bei Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos priimtų sprendimų dėl naftos produktų atsargų kaupimo ir nustatė, kad minėtų institucijų sprendimai darė įtaką degalų rinkai ir prieštaravo Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams:

1) Konkurencijos taryba tyrimu, kurio išvados 2010-10-07 buvo pateiktos Vyriausybei, nustatė, kad Vyriausybės 2002-12-05 nutarimu Nr. 1901 patvirtintų „Naftos produktų ir naftos valstybės atsargų sudarymo, tvarkymo, kaupimo ir kontrolės taisyklių“ (toliau – Taisyklės) 22 punkto redakcija, galiojusi iki 2010-08-29, kurioje buvo numatyta 10 proc. riba saugoti naftos

² <http://www.degalukainos.lt>; prisijungimo laikas: 2010-04-19.

³ http://www.orlenlietuva.lt/lt/main/our_offer/wholesale/kainos/prices; prisijungimo laikas: 2010-04-19

⁴ <http://www.degalukainos.lt>; prisijungimo laikas: 2010-05-06.

⁵ http://www.orlenlietuva.lt/lt/main/our_offer/wholesale/kainos/prices; prisijungimo laikas: 2011-05-06.

produktų valstybės atsargas kitoje valstybėje narėje, buvo nepakankama siekiant užtikrinti sklandų vidaus rinkos funkcionavimą ir veiksmingą konkurenciją didmeninėje prekybos naftos produktais rinkoje;

2) kito paraleliai vykdyto tyrimo metu Konkurencijos taryba, remdamasi faktiniais duomenimis, nustatė, kad UAB „Lukoil Baltija“ poreikiai saugoti atsargas užsienyje buvo žymiai didesni nei minėtomis Taisyklėmis nustatyti 10 proc., kas leido daryti išvadą, kad ši riba nėra pakankama. Konkurencijos taryba, išnagrinėjusi Energetikos ministerijos veiksmus atsisakant duoti leidimą UAB „Lukoil Baltija“ kaupti ir saugoti naftos produktų valstybės atsargas Latvijos Respublikoje, 2010-12-09 nutarimu Nr. 2S-30 konstatavo, kad Energetikos ministerija šiais savo veiksmais pažeidė Konkurencijos įstatymo 4 straipsnio 1 dalies reikalavimus bei įpareigojo Ministeriją priimti sprendimą ar sprendimus, susijusius su leidimu saugoti naftos produktų valstybės atsargas ne Lietuvos Respublikoje UAB „Lukoil Baltija“ atžvilgiu.

Kaip buvo nustatyta atliekamų tyrimų metu, 2010-08-25 Vyriausybė nutarimu Nr. 1196 nuo 10 proc. iki 30 proc. padidino leistiną privalomo naftos produktų atsargų kaupimo rezervo dalį, kurią galima laikyti kitoje ES šalyje. Konkurencijos taryba savo 2010-12-09 nutarime Nr. 2S-30 pažymėjo, kad šiuo metu sudėtinga tiksliai įvertinti, ar ši riba yra pakankama ūkio subjektų poreikiams patenkinti, kadangi nėra aišku, kiek ūkio subjektai ketina įvežti, importuoti ar pagaminti naftos produktų Lietuvoje bei ar šiuo metu įtvirtinta galimybė saugoti iki 30 proc. privalomų valstybės atsargų ne Lietuvos Respublikoje gali būti vertinama kaip pakankama didesnei konkurencijai skatinti. Tačiau, padidinus privalomų saugoti naftos atsargų ne Lietuvoje ribas iki 30 proc., spaudoje pasirodė vieši bendrovės UAB „Lukoil Baltija“ pasisakymai, kad jiems pasiūlytos kainos iš AB „Orlen Lietuva“ tapo palankesnės po to, kai buvo padidinta leistina privalomų rezervų kaupimo riba kitose ES šalyje.⁶ Kita vertus, UAB „Lietuva Statoil“ atstovas teigė, kad kol užsienyje galima laikyti tik trečdalį privalomų naftos produktų atsargų, į Lietuvą importuojami degalai atpinga tiek nedaug, kad jų įvežti beveik neapsimoka.⁷

Pažymėtina, kad, lyginant su kaimyninėmis valstybėmis, naujai numatytoji 30 proc. riba yra gerokai mažesnė. Pavyzdžiui, Latvijos Respublikoje⁸ ir Estijos Respublikoje⁹ leidžiama saugoti iki 75 proc. valstybės atsargų kitose šalyse, o kitos ES šalys vidutiniškai ne savo teritorijoje saugo apie 45 proc. rezervo.

Atkreiptinas dėmesys, kad 2011 m. vasario mėn. Energetikos ministerija parengė Lietuvos Respublikos naftos produktų ir naftos valstybės atsargų įstatymo pakeitimo įstatymo projektą, kuriame, be kita ko, siūloma nustatyti nuostatą, jog ne mažiau kaip 25 procentai sukauptų atsargų privalo būti laikomos Lietuvos Respublikos teritorijoje (14 straipsnio 2 dalis).

Konkurencijos tarybos nuomone, toks žingsnis yra sveikintinas, tačiau kartu atkreiptinas dėmesys į kitą, tiesiogiai su šiuo klausimu susijusią problemą – itin mažą tarpvyriausybinių susitarimų su kitomis valstybėmis dėl atsargų kaupimo jų teritorijoje skaičių: Lietuvos Respublika yra pasirašiusi tarpvyriausybinių susitarimą tik su Latvijos Respublika (Žin., 2008-12-20, Nr. 146-5869). Tuo tarpu, anot Europos Komisijos pateikiamos informacijos, Latvija ir Estija yra pasirašiusios po 6 sutartis.¹⁰ Konkurencijos tarybos nuomone, tokia situacija riboja ūkio subjektų galimybę saugoti atsargas kitose ES šalyse narėse ir tokiu būdu taip pat blogina naftos produktų importo sąlygas į Lietuvą.

Kaip yra nurodžiusi AB „Orlen Lietuva“ Konkurencijos tarybai, pagrindinės numatomos grėsmės šiai bendrovei yra „Fortum“ („Neste“: Naantali ir Porvoo) perdirbimo gamykla Suomijoje, „Preem“ perdirbimo gamykla Brofjorden – Lysekil Švedijoje ir „Statoil“ perdirbimo gamykla

⁶ <http://verslas.delfi.lt/automoto/jrasimas-reikia-dar-labiau-lengvinti-degalu-importo-salygas.d?id=39782171>; prisijungimo laikas: 2011-04-03.

⁷ <http://verslas.delfi.lt/energetics/naftos-atsargas-kaups-tik-valstybe.d?id=40213639>; prisijungimo laikas: 2011-04-03.

⁸ <http://www.em.gov.lv/em/2nd/?cat=30385>; prisijungimo laikas: 2011-04-03.

⁹ <http://www.ospa.ee/?405>; prisijungimo laikas: 2011-04-03.

¹⁰ http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/doc/stocks/2010_11_intergov_agreement.xls; prisijungimo laikas: 2011-04-03. Atkreiptinas dėmesys, jog šiame puslapyje nurodoma, kad Lietuva turi pasirašiusi sutartį ir su Estija, tačiau, anot Energetikos ministerijos, tai yra klaidinga informacija.

Mongstad vakarų Norvegijoje“.¹¹ Atsižvelgiant į tai, kad didžiausios Lietuvos didmenininkų importo galimybės yra galimos būtent iš Skandinavijos valstybių, manytina, kad galimybės kaupti naftos produktų atsargas šiose valstybėse įtvirtinimas sudarytų prielaidas didesniai degalų importui į Lietuvą, o tai atitinkamai skatintų AB „Orlen Lietuva“ mažinti savo naftos produktų kainas.

2.2. Naftos produktų kokybės rodiklių reglamentavimas

Taip pat atkreiptinas dėmesys į galimą naftos produktų importo galimybių ribojimą ir dėl Lietuvoje naudojamų naftos produktų kokybės rodiklių reglamentavimo.

2010 m. gruodžio 22 d. Energetikos ministro, Aplinkos ministro ir Susisiekimo ministro bendro įsakymo Nr. 1-348/D1-1014/3-742 „Dėl Lietuvos Respublikoje vartojamų naftos produktų, biodegalų ir skystojo kuro privalomųjų kokybės rodiklių patvirtinimo“ (Žin., 2010, Nr. 153-7849) 1 priede nurodoma, kad Lietuva priskiriama prie valstybių narių, kurioms būdinga žema aplinkos temperatūra vasarą ir nuo 2011 m. sausio 1 d. leidžiama vasaros laikotarpiu (nuo gegužės iki rugsėjo 30 d.) į mūsų rinką tiekti benzina, kurio didžiausias garų slėgis – 70 kPa, gavus Europos Komisijos sutikimą. Negavus sutikimo, taikoma 60 kPa vertė.

Pažymėtina, kad kuo didesnis leistinas sočiųjų garų slėgio rodiklis (kPa), tuo mažesnė benzino kaina. Taigi, kiek įmanoma didesnio leistino sočiųjų garų slėgio rodiklio nustatymas ir išlyga būtų naudinga Lietuvos importuotojams, nes tai leistų sumažinti benzino kainas, nors tokiu atveju ir būtų naudojamas aplinkai kenksmingesnis kuras.

Konkurencijos taryba neturi visiškai tikslios informacijos, kokie leistini sočiųjų garų slėgio rodikliai kaimyninėse valstybėse, tačiau neatmeta galimybės, jog skirtingas jų dydis, lyginant su taikomu Lietuvoje, taipogi gali daryti įtaką galutinio produkto kainai.

III. AB „Orlen Lietuva“ elgesys

Pagal turimą informaciją, AB „Orlen Lietuva“ savo naftos produktų kainas visų pirma nustato atsižvelgdama į leidinyje „European MarketScan“ publikuojamas *Platts* kotiruotes, o ne sumuodama produkto gamybos kaštus. Tai reiškia, kad AB „Orlen Lietuva“ deklaruojamos kainos nėra tiesiogiai grindžiamos atskiromis kaštų dedamosiomis.

Produkcijos kainoje AB „Orlen Lietuva“ taip pat įvertina importo pariteto kainą (toliau – IPK). IPK apskaičiuojama taikant tokį metodą: konkuruojančios perdirbimo gamyklos pardavimo kaina tarptautinėje rinkoje – transportavimo į tą rinką kaštai = konkuruojančios prekės gamyklos kaina FOB¹² sąlygomis (arba „grynoji“ kaina perdirbimo gamykloje (angl. *netback value*) + transportavimas į tą vietovę, kurioje bendrovė ketina parduoti savo produkciją = IPK. Ši apskaičiuota IPK galiausiai siūloma AB „Orlen Lietuva“ pirkėjams sutartyse numatytos formulės pavidalu, kuri apskaičiuojama remiantis *Platts* publikuojamais kotiruočių kainų duomenimis.

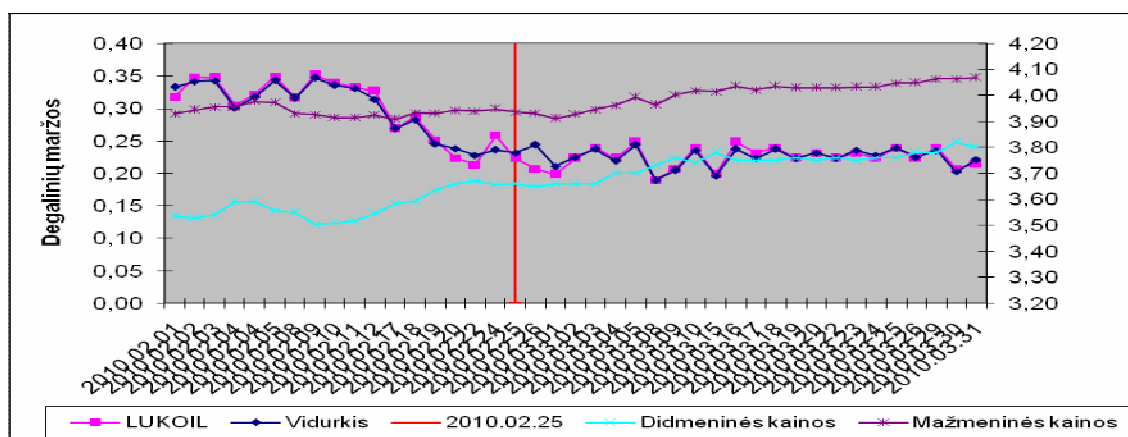
Konkurencijos tarybos 2010 m. duomenimis, Lietuvoje AB „Orlen Lietuva“ taikydavo didesnes kainas nei parduodant į kaimynines valstybes. Kitaip sakant, IPK Lietuvoje yra didesnė (dėl santykinai didesnių transportavimo į Lietuvą ir kitų kaštų) negu, pvz., IPK Latvijoje ar Estijoje. Tai yra vienas iš įrodymų, kad AB „Orlen Lietuva“ Lietuvoje susiduria su mažesne konkurencija, nei kitose rinkose, o tai lemia ir didesnes benzino kainas mažmeninėje rinkoje Lietuvoje palyginti su kitomis valstybėmis. Pavyzdžiui, Latvijoje ir Estijoje esant didesnėms importo galimybėms ir dėl to konkurencingesnėms didmeninėms degalų rinkoms, AB „Orlen Lietuva“, siekdama išlaikyti rinką tose valstybėse, yra verčiama siūlyti tokią (mažesnę) didmeninę degalų kainą, kuri būtų konkurencinga tose valstybėse didmeninių kainų lygmeniu.

Importo teigiamą įtaką kainoms rodo 2010 metų pavyzdys. 2010-01-28 Lietuvą pasiekė 10 mln. l UAB „Lukoil Baltija“ importuoto benzino, 2010-02-25 juo imta prekiauti Lietuvos

¹¹ 2010-12-16 Konkurencijos tarybos nutarimo Nr. 2S-31 „Dėl AB „Orlen Lietuva“ veiksmų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 9 straipsnio ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 102 straipsnio reikalavimams“ 27 psl.

¹² FOB (*Free On Board*) – pagal šias sąlygas, už prekių pakrovimą į laivą yra atsakingas pardavėjas. Jis taip pat atlieka eksporto procedūrą. Vežėją pasirenka pirkėjas. FOB taikomos tik jūrų ir vidaus vandenų transportui.

degalinėse. Apačioje pateiktame grafike nubrėžta vertikali linija rodo datą, kai „Lukoil Baltija“ ėmė prekiauti, anot jų, pigesniu švedišku benzinu:



Kaip matome iš grafiko, būtent tuo metu skirtumas tarp UAB „Lukoil Baltija“ degalinėse taikomos mažmeninės ir AB „Orlen Lietuva“ didmeninės kainos sumažėjo 4 ct, kai tuo metu vidutinė kitų degalinių marža kaip tik augo. Tai reiškia, kad atsiradus realiems alternatyviems importo šaltiniams, benzino mažmeninė kaina iš karto ėmė mažėti.

Mažesnę A-95 benzino kainą Lenkijoje nei Lietuvoje gali lemti keletas veiksnių. Pavyzdžiui, vienas iš jų tai, kad Lenkijoje yra trys naftos perdirbimo gamyklos, tarp kurių vyksta konkurencija, be to, mažesnes kainas gali lemti valiutos kurso (zlotų) svyravimai (kritimas) euro atžvilgiu, kas atpigina Lenkijoje pagamintą benzina.

IV. Išvados

Apibendrinant tai, kas išdėstyta, pasakytina, kad itin svarbu, jog sąlygos konkurencijai (sąlygos galimam benzino importui) Lietuvos Respublikoje būtų dar labiau gerinamos.

Lietuvos Respublikos Vyriausybė dalinai pagerino sąlygas galimam alternatyviam degalų importui – privalomų atsargų kiekis, kurį leidžiama laikyti užsienio valstybėse, padidintas nuo 10 proc. iki 30 proc. Tačiau Konkurencijos taryba laikosi pozicijos, jog jei ir toliau nuosekliai bus siekiama didinti privalomų atsargų laikymo ribą užsienio valstybėse, turėtų gerėti konkurencijos lygis benzino rinkoje, o tai reiškia, kad jausdama didesnę konkurencinį spaudimą AB „Orlen Lietuva“ būtų priversta taikyti ir mažesnes savo parduodamos produkcijos kainas.

Konkurencijos taryba neturi detalios informacijos apie tai, kokios yra faktinės importo galimybės į Lietuvą per Klaipėdos uostą, taip pat kliūtys, susijusios su kuro laikymu (terminalų stoka ir pan.), Lietuvos galimybės peržiūrėti produkto kokybės rodiklio lygio reikalavimus. Tačiau, bet kokių atvejų, egzistuojančių kliūčių konkurencijai mažinimas, geresnės sąlygos importui ir didesnio konkurencinio spaudimo sudarymas yra efektyviausias kainų mažinimo veiksnys.