

Energoresursu inflāciju bremzē ar zemākām nodokļu likmēm

Degvielas cenu lēciena un tā ģenerētās inflācijas piezemēšanai valstis izvēlas atšķirīgus risinājumus, taču vispopulārākais ir akcīzes nodokļa likmju samazinājums uz noteiktu laiku, bet atgriežas virspeļņas nodokļa rēgs

Autors: Māris Ķirsons

To liecina ZAB Sorainen pētījums par dažādu valstu jau īstenotajiem vai arī diskusijās izteiktajiem piedāvājumiem degvielas cenu pieauguma slāpēšanai un šo cenu piezemēšanai pēc tam, kad karadarbība faktiski paralizēja Persijas jūras līča valstu naftas piegādes, kuru īpatsvars pēc aptuvenām aplēsēm ir ap 20% no pasaules kopējā patēriņa. Vienlaikus ir valstis un reģioni, kuros Hormuza jūras šauruma blokāde raisa eksistenciāla rakstura jautājumu, jo citu piegāžu nav vai arī to apjomi ir nelieli. Savukārt valstīs, kurās nav novērotas degvielas pieejamības problēmas – deficīts –, ir fiksēts ļoti straujš degvielas cenu pieaugums, jo īpaši dīzeļdegvielai, kura Latvijā maksā jau vairāk nekā 2,11 eiro litrā, kaut arī pirms mēneša to varēja iegādāties par cenu, kura bija ap 1,5 eiro litrā.

Ideju jūra

Publiskā informācija par to, ko vajadzētu darīt, lai apturētu degvielas cenu rāpšanos kosmiskos augstumos, rāda ļoti atšķirīgu risinājumu kokteili: uz laiku samazināt akcīzes nodokļa likmes, atcelt obligātā biopieļaukuma komponenta prasību izpildi, atcelt degvielas rezervju finansēšanas maksājumu – nodokli, laist tirgū kādu daļu no valsts degvielas rezervēm, ieviest virspeļņas nodokli degvielas tirgotājiem, maksāt kompensācijas gan noteiktām iedzīvotāju kategorijām, gan piemērot īpašus nosacījumus degvielas straujo sadārdzinājumu izjūtošajām tautsaimniecības sfērām. Ir arī ziņas par to, ka atsevišķās Eiropas valstīs tiek piemērotas divas cenas: viena – transportlīdzekļiem ar attiecīgās valsts reģistrācijas numuriem un daudz augstāka – ārvalstīs reģistrētajiem auto.

Mazina akcīzes nodokli

“Attiecībā uz degvielas cenu piezemēšanu informācija mainās ik dienu vai pat dažās dienās ik stundu, taču lielākoties valstis izvēlas akcīzes nodokļa likmju samazinājuma risinājumu,” skaidro ZAB Sorainen partneris nodokļu un muitas jautājumos Jānis Taukačs. Viņš norāda, ka Itālija ir pirmā valsts, kura jau 18. martā pieņēma lēmumu un samazināja akcīzes nodokli degvielai uz 20 dienām, taču sagaidāms, ka šis samazinājuma darbības termiņš tiks pagarināts. Portugālē jau no 23. marta spēkā ir akcīzes nodokļa samazinājums gan dīzeļdegvielai, gan benzīnam. Proti, akcīzes nodoklis dīzeļdegvielai no 361,60 eiro samazināts par 76,23 eiro līdz 285,37 eiro par 1000 litriem, savukārt bezsvina benzīnam tas samazināts no 497,52 eiro par 41,08 eiro līdz 456,44 eiro. “Igaunija ir atteikusies no iecerētās akcīzes nodokļa likmju paaugstināšanas degvielai, kura bija paredzēta no šī gada 1. maija, turklāt diskusijas notiek arī par iespēju samazināt esošo akcīzes nodokļa likmi,” uz ziemeļu kaimiņvalsts risinājumu norāda J. Taukačs. Viņš atzīst, ka arī Lietuvā ir diskusijas par to, ko darīt, taču jārēķinās, ka atšķirībā no Latvijas un Igaunijas Lietuvā ir Mažeikū naftas pārstrādes rūpnīca.

Latvijas risinājums

Saeimas sēdē tika atbalstīts priekšlikums, kurš paredz no šī gada 1. aprīļa līdz 30. jūnijam samazināt akcīzes nodokļa likmi dīzeļdegvielai, bet ne benzīnam, kura īpatsvars ir vien 13,8% no kopējā realizētā degvielas apjoma 2025. gadā. Akcīzes nodokļa likmi dīzeļdegvielai plānots samazināt no 467 līdz 396 eiro par 1000 litriem jeb par aptuveni 15%. Tas samazinās degvielas cenu par apmēram 8,6 centiem litrā (ieskaitot pievienotās vērtības nodokli). Pēc Finanšu ministrijas datiem pašlaik zemākā akcīzes nodokļa likme dīzeļdegvielai Baltijā ir Igaunijā – 428 eiro par 1000 litriem, kamēr Lietuvā tā sasniedz 553,6 eiro. Turklāt marķētajai dīzeļdegvielai, ko izmanto lauksaimniecībā, akcīzes nodokļa likme tiks noteikta 21 eiro apmērā par 1000 litriem. Tas samazinās marķētās dīzeļdegvielas cenu par aptuveni 5,9 centiem litrā (ieskaitot pievienotās vērtības nodokli). Gan dīzeļdegvielai, gan marķētajai dīzeļdegvielai, ko izmanto lauksaimniecībā, samazinātā akcīzes nodokļa likme būs spēkā no 2026. gada 1. aprīļa līdz 30. jūnijam. Finanšu ministrijas informācija liecina, ka bez iejaukšanās papildu izmaksas Latvijas ekonomikai varētu sasniegt aptuveni 50 miljonus eiro mēnesī.

Spānijas rīcības programma

J. Taukačs vērš uzmanību uz Spānijas aktivitātēm, kura ieviesusi nodokļu atvieglojumus energoefektivitātes ieguldījumiem. “Šajā valstī ir apstiprināts dekrēts – likums par vispārējo rīcības plānu saistībā ar krīzi Tuvajos Austrumos, kura mērķis ir nodrošināt nodokļu atvieglojumus, kredītus un atbrīvojumus no uzņēmumu un iedzīvotāju ienākuma nodokļa, pievienotās vērtības nodokļa un citiem elektroenerģijas un enerģijas nodokļiem ieguldījumiem energoefektīvās iekārtās, kuri darbosies visā 2026. gadā,” skaidro J. Taukačs. Viņš norāda, ka līdz 2026. gada 30. jūnijam samazināta pievienotās vērtības nodokļa likme no 21% līdz 10% uz piegādēm, importu un iegādēm elektroenerģijai, ko piegādā klientiem, kuru līgumā noteiktā elektroenerģijas patēriņa jauda ir mazāka par 10 kW, un atbilstīgiem neaizsargātiem klientiem, kam ir tiesības uz sociālo elektroenerģijas tarifu dabasgāzei, briketēm un granulām, kas iegūtas no biomasas un malkas, noteiktiem benzīna, dīzeļdegvielas un biodegvielas veidiem, ko izmanto kā degvielu.

Tāpat līdz 2026. gada 30. jūnijam samazinātas akcīzes nodokļa likmes ogļūdeņražu degvielas veidiem, tostarp svina un bezsvina benzīnam, dīzeļdegvielai, mazutam, sašķidrinātajai naftas gāzei, degvielas vajadzībām paredzētajai dabasgāzei un petrolejai, līdz ES minimālajiem līmeņiem. J. Taukačs vērš uzmanību, ka Spānijā līdz 2026. gada 30. jūnijam īpašā elektroenerģijas nodokļa likme no 5,11% tiek samazināta līdz 0,5% par elektroenerģijas piegādēm. Tiesa, nodokļa bāze, kas rodas no samazinātās nodokļa likmes, nedrīkst būt zemāka par šādām minimālajām summām: 0,5 eiro/MWh elektroenerģijai, kas piegādāta rūpnieciskai lietošanai, transportam vai kuģiem ostā, un 1,0 eiro/MWh elektroenerģijai, kas piegādāta visiem pārējiem lietojumiem. Vēl vairāk – pašvaldības var paredzēt nodokļa atvieglojumu līdz 50% no nodokļa, kas jāmaksā par nekustamo īpašumu, kurā ir uzstādītas saules siltuma vai elektrības sistēmas, turklāt tiek ieviesta pašvaldības būvniecības nodokļa atlaide līdz 95% no nodokļa apmēra būvniecībai, iekārtām un darbiem, kuros tiek izmantotas saules siltuma vai elektrības sistēmas. ZAB Sorainen pētījums rāda, ka Spānija paredzējusi, ka elektrisko katlu un krāšņu jauda (pašlaik tikai katli un krāsnis, kas darbojas ar cieta, šķidro vai gāzveida kurināmo) tiek izslēgta no apliekamās uzstādītās jaudas aprēķina uzņēmējdarbības nodoklī. 2026. nodokļu gadā elektroenerģijas ražošanas nodokļa bāze tiek samazināta, no kopējiem ieņēmumiem atskaitot 10% no ieņēmumiem, kas attiecināmi uz elektroenerģiju, kura ievadīta sistēmā 2026. gada pirmajā ceturksnī, un 100% no ieņēmumiem, kas attiecināmi uz elektroenerģiju, kura ievadīta

sistēmā otrajā ceturksnī. J. Taukačs vērš uzmanību uz to, ka uzņēmumu ienākuma nodoklī paredzēta bezmaksas amortizācija ieguldījumiem atjaunojamajā enerģijā, elektromobiļos (EV) un EV uzlādes infrastruktūrā. Savukārt iedzīvotāju ienākuma nodoklī paredzēta atlaide par mājokļu energoefektivitāti un par atbilstošu jaunu elektromobiļu iegādi. Turklāt tiek ieviesta jauna pagaidu nodokļu atlaide izdevumiem, kas radušies 2026. gadā, uzstādot atjaunojamās enerģijas pašpatēriņa sistēmas. Tās ietver 10% nodokļu atlaidi, kuras maksimālā bāze ir 5000 eiro, nodokļu maksātājam piederošajos īpašumos un 20% nodokļu atlaidi, kuras maksimālā bāze ir 5000 eiro, ja šādas instalācijas tiek veiktas galvenokārt dzīvojamās ēkās. Šie nodokļu atvieglojumi gan nav savienojami viens ar otru attiecībā uz vienu un to pašu iekārtu. Turklāt tie nav savienojami ar mājokļu energoefektivitātes nodokļu atvieglojumu attiecībā uz to pašu iekārtu, kas uzstādīta tajā pašā īpašumā.

Virspeļņas nodokļa rēgs

Lai arī tiek īstenots akcīzes nodokļa likmju īslaicīgs pazeminājums, tomēr pilnībā nav iespējams izslēgt virspeļņas nodokļa risinājumu. “Pagaidām neviena ES dalībvalsts nav ziņojusi ne par kādiem lēmumiem, nedz arī diskusijām par virspeļņas nodokļa ieviešanu degvielas sektoram,” uzsver J. Taukačs. Viņš atgādina, ka arī Latvijā kādā brīdī bija ideja par virspeļņas nodokļa attiecināšanu uz degvielas tirgotājiem, un, lai arī nekādi konkrēti lēmumi par šo tēmu valsts līmenī nav pieņemti, tomēr šāda risinājuma iespējas nav izslēgtas. “ES līmenī jau par šo tēmu bija pieņemta enerģētikas biznesam veltīta solidaritātes nodokļa regula, tiklīdz sākās Ukrainas karš. Tā paredzēja, ka peļņai, kas gūta 2022. gadā un pārsniedz vidējās ar nodokli apliekamās peļņas pieaugumu par 20% salīdzinājumā ar iepriekšējiem četriem finanšu gadiem, tiek piemērota solidaritātes iemaksa,” skaidro J. Taukačs. Viņš atzīst, ka teorētiski šīs regulas nosacījumus var attiecināt arī uz degvielas sektoru.

Zemūdens akmeņu netrūkst

“Zīmīgi, bet 19. martā viss World Tax Journal ir veltīts saistītai tēmai – virspeļņas nodoklim, kura pamata ideja ir skaidra – piemērot nodokli nevis tiem, kam ir pārāk liela peļņa, bet gan tiem, kas šādu peļņu guvuši, iedzīvojoties uz kādas krīzes rēķina,” norāda J. Taukačs. Viņš gan steidz

piebilst, ka minētais pētījums norāda uz virkni problēmu, tajā skaitā – uz spēju definēt virspeļņu, un šādā veidā pēc būtības tiek ieviesta uzņēmumu ienākuma nodokļa progresivitāte. “Kā likumdevējs spēs noteikt, ka (un kādā proporcijā) uzņēmuma peļņa šogad ir augstāka par pagājušo gadu tieši ārējo apstākļu, nevis uzņēmuma efektivitātes dēļ?” uz jautājumu par iespējamajiem virspeļņas nodokļa zemūdens akmeņiem atbild J. Taukačs. Viņš arī vērs uzmanību uz to, ka naftas cenas ātri un nepārtraukti reaģē uz dažādiem ārējiem apstākļiem. “Kur teikts, ka iepriekšējais gads uzņēmumiem bijis normāls? Un ja nu uzņēmumam iepriekš bijusi īpaši augsta peļņa, tad tagad peļņa varētu nesasniegt kritēriju 20% pieaugums pret iepriekšējo gadu peļņu, un tādējādi rastos nevienlīdzība tirgū. Iespējams, uzņēmums veicis nozīmīgas investīcijas, apvienošanos, kas beidzot rezultēsies papildu peļņas rādītājos. Iespējams, uzņēmumā bijis kapitāla pieaugums no kādas biznesa daļas pārdošanas vai uzkrājumu norakstīšana bilancē. Tam visam nav nekāda sakara ar likumdevēja mērķiem koriģēt enerģētikas cenas,” uz lūgumu minēt kritērijus peļņas normas definīcijai atbild J. Taukačs. Viņaprāt, pašreizējos apstākļos var izdarīt secinājumu, ka, pateicoties ģeopolitiskajam saspīlējamam, aizsardzības industrija plaukst un zeļ un arī ieroču, bruņutehnikas, dronu un munīcijas ražotāji gūst peļņu kara dēļ, salīdzinot ar pirmskara periodu. “Virspeļņas nodoklis rada pārāk daudz neatbildamu jautājumu, tāpēc politiķi to diez vai darbinās, vēl jo vairāk pēc tam, kad Latvijā sāka aiztikt finanšu institūcijas, Satversmes tiesai nācās ņemt uz sevi jaunu lietu vilni ar valstij neprognozējamām sekām,” tā J. Taukačs. Viņš arī norāda, ka straujo naftas un tai sekojošo degvielas cenu svārstību rezultātā degvielas mazumtirgotājiem virspeļņas vietā var būt zaudējumi.

Inflācijas rēgs biedē atkal

“Man patika Oksfordas profesores Ritas de la Ferias ieraksts LinkedIn, viņa rakstīja, ka atkal ir 2022. gads un valstis apsver nodokļu samazināšanu enerģētikas jomā, lai neitralizētu inflāciju. Vai tas ir pareizs vai nepareizs lēmums? Neviens no abiem. Tas ir kompromiss,” secina J. Taukačs. Viņaprāt, visticamāk, tas palīdzēs mīkstināt inflācijas triecienu. “Vienlaikus taču tas arī samazinās fosilā kurināmā patēriņu, ko lielākoties patērē bagātākas māsaimniecības, un finansiāli izdevīgi tas būs fosilā kurināmā ražotājiem, piemēram, Krievijai. Tātad tam ir vides, nevienlīdzības un ģeopolitiskās izmaksas. Tas nenozīmē, ka to nevajadzētu darīt – kopumā ņemot, arī es šobrīd, visticamāk, atbalstītu

kādu nodokļu vai sociālo pabalstu. Drīzāk tas ir, lai uzsvērtu, ka nodokļu politikā nekas nav vienkāršs. Vienmēr ir kompromisi. Un, diemžēl, mums arī kompromisi kļūst arvien grūtāki, jo mūsu pasaule kļūst arvien neparedzamāka un nestabilāka,” Oksfordas profesori citē un viņas teiktajam piekrīt J. Taukačs.

Akcīzes nodokļa likmes

Dīzeļdegviela (eiro par 1000 litriem)

2024.g.	414	
2025.g.	440.5	
2026.g. 1. janvāris		467
2026.g.(1.04-30.06)*		396

Dīzeļdegviela lauksaimniekiem

2024.g.	62.1	
2025.g.	66.08	
2026.g. 01.01.	70.05	
2026.g. (1.04-30.06)*	21.0	

Dīzeļdegviela (eiro par 1000 litriem)

Igaunija	428	
Latvija (pašlaik)		467
2026.g. (1.04-30.06)*		396
Lietuva	553.6	

* piedāvātais risinājums

Avots: Finanšu ministrija

Degvielas kopējā realizācija Latvijā (tonnās)

Gads	Dīzeļdegviela	Benzīns	Autogāze	Kopā
2005.g.	641286	333896	30753	1005935
2006.g.	693797	359404	31698	1084899
2007.g.	802170	399817	29204	1231191
2008.g.	805764	380866	23449	1210079
2009.g.	666711	321602	19751	1008064
2010.g.	691898	288352	21544	1001794
2011.g.	772039	255929	27034	1005002
2012.g.	761360	228079	40627	1030066
2013.g.	788729	210318	52439	1051486
2014.g.	850481	204939	58146	1113566
2015.g.	903726	203037	58516	1165279
2016.g.	946942	198843	56956	1202741
2017.g.	1021877	190039	53584	1265500
2018.g.	1047274	182489	50772	1280535
2019.g.	1061939	175014	45119	1282072
2020.g.	1011074	166690	40511	1218284
2021.g.	1052982	165255	36387	1254624
2022.g.	1082393	158089	33103	1273585
2023.g.	1050541	162592	30036	1243169
2024.g.	1052311	168068	27678	1248057
2025.g.	1071057	175509	22969	1269535

Avots: Latvijas Degvielas tirgotāju asociācija pēc Valsts ieņēmumu dienesta datiem

Akcīzes nodokļa ieņēmumi no naftas produktiem Latvijā (milj. eiro)

2014.g.	399.2
2015.g.	428.3
2016.g.	465.8
2017.g.	482.2
2018.g.	539.7
2019.g.	540.6
2020.g.	556.9
2021.g.	575.1
2022.g.	567.8
2023.g.	587.6
2024.g.	582.9
2025.g.	626.0

Avots: Finanšu ministrija