

Krišjānim Kariņam
Ministru prezidentam
pasts@mk.gov.lv

Kasparam Gerhardam
Ekonomikas ministra pienākumu
izpildītājam
pasts@em.gov.lv

Artūram Tomam Plešam
Vides aizsardzības un reģionālās
attīstības ministram
arturs.toms.pless@varam.gov.lv

kopija:

Jurim Gaikim
Konkurences padomes
priekšsēdētājam
juris.gaikis@kp.gov.lv

Rīgā, datumu skatīt laika zīmogā.
Nr. AD 234/2022

Par Ministru kabineta noteikumu Nr. 332 grozījumu

Augstu godātie kungi!

2022. gada 20. maijā Tiesību aktu projektu publiskajā portālā ("**TAP portāls**") tika publiskots grozījums Ministru kabineta 2000. gada 26. septembra noteikumos Nr. 332 "Noteikumi par benzīna un dīzeļdegvielas atbilstības novērtēšanu" ("**MK noteikumi Nr. 332**").¹

Saskaņā ar publiskoto grozījuma projektu ir iecerēts papildināt MK noteikumus Nr. 332 ar jaunu 37. punktu, kas noteiktu, ka:

*"Periodā no 2022. gada 1. jūlija līdz 2023. gada 31. decembrim šo noteikumu 8.¹, 8.², 9.¹ un 9.² punktā noteiktās prasības nav obligāti piemērojamas. Degvielas mazumtirgotājs vai šo noteikumu 9.²3.3. apakšpunktā minētais komersants var izvēlēties, vai piemērot šo noteikumu noteiktās prasības" ("**Grozījums**").*

Citiem vārdiem sakot, faktiski ir iecerēts apturēt to MK noteikumu Nr. 332 punktu darbību, kas nosaka obligātu biodegvielas piejaukuma prasību ("**Piejaukuma prasība**").

Ņemot vērā turpmāk izklāstītos apsvērumus un argumentus, SIA Neste Latvija, vadošais degvielas mazumtirgotājs Latvijā, iebilst pret Grozījuma pieņemšanu un aicina Ministru kabinetu to noraidīt.

Grozījuma priekšvēsture

2022. gada 29. martā notika divu Saeimas komisiju – Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas un Publisko izdevumu un revīzijas komisija – sēdes, par iespēju atcelt Piejaukuma prasību. Diskusijas

¹ Skat. https://tapportals.mk.gov.lv/legal_acts/e232a1bf-41e3-417a-8d32-73702d4e253d

koncentrējās uz pieaugošajām degvielas cenām, un komisijas apsvēra iespēju atlikt Piejaukuma prasības spēkā stāšanos, kam saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 332 bija jānotiek 2022. gada 1. aprīlī, lai novērstu tās izraisītu iespējamu degvielas cenu kāpumu. Saeimā notikušo diskusiju rezultātā Tautsaimniecības, agrārās vides un reģionālās politikas komisija nosūtīja vēstuli Ministru kabinetam un aicināja to sagatavot un iesniegt komisijā iespējamus risinājumus ar Piejaukuma prasību saistītā degvielas cenas pieauguma novēršanai vai ietekmes mazināšanai.

Atbilstoši TAP portālā publiskotajai informācijai Ministru kabinets 2022. gada 5. aprīlī apstiprināja Ekonomikas ministrijas sagatavoto atbildes vēstules projektu attiecīgajai Saeimas komisijai. Saskaņā ar publicēto vēstules projektu Enerģētiskās drošības darba grupa bija izvērtējusi iespēju atcelt Piejaukuma prasību un nonākt pie secinājuma, ka

“piejaukuma prasības atcelšana varētu nedot vēlamo cenu samazināšanas efektu un pastāv būtisks risks, ka degvielas cena – tieši pretēji – varētu pieaugt papildus, ņemot vērā jau kopš pagājušā gada rudens noslēgtos biodegvielas piegādes līgumus uz visu 2022. gadu (līgumu laušanas gadījumā degvielas komersantiem būtu jāmaksā līgumsods), kā arī to, ka šobrīd degvielas vairumtirgū nav brīvi pieejami papildu dīzeļdegvielas krājumi biodegvielas piejaukuma aizstāšanai.”²

2022. gada 2. maijā, neskatoties uz šādu Enerģētiskās drošības darba grupas vērtējumu, kas Neste ieskatā ir pareizs un atspoguļo faktisko situāciju nozarē, Ekonomikas ministrija valdību veidojošo politisko partiju sadarbības sanāksmē ierosināja uz laiku apturēt Piejaukuma prasību. Ekonomikas ministrijas ieskatā un pretēji tās iepriekš paustajai nostājai (sk. iepriekš citēto vēstuli Saeimai), tas *“ļautu samazināt degvielas gala cenu par 10 – 12 centiem.”*

Kad Ekonomikas ministrija 2022. gada 3. maijā izplatīja par to paziņojumu,³ faktiski atkāpjoties no saviem agrāk paustajiem secinājumiem, tā atsauca uz vairākiem argumentiem:

- Piejaukuma prasības apturēšana ir ātrākais un efektīvākais risinājums degvielas cenu pieauguma jautājumā;
- tas atbilstu Eiropas Komisijas kopējai nostājai maksimāli palielināt pārtikas ražošanu Eiropā; un
- saskaņā ar AER II Direktīvu⁴ Latvijas atjaunojamās enerģijas mērķis 2030. gadam transportā ir 14% (acīmredzot Ekonomikas ministrija ar šo atsauci norādīja, ka atpalcība no šī mērķa šobrīd nav AER II Direktīvas pārkāpums, ja vien Latvija sasniegs 14% rādītāju 2030. gadā).

Attiecīgais Ekonomikas ministrijas 2022. gada 3. maija paziņojums šobrīd ir formalizēts Grozījuma projektā.

Grozījuma projekta pamatojums

Neviens no pamatojumiem, kas minēti Ekonomikas ministrijas 2022. gada 3. maija paziņojumā, nav pieminēts Grozījuma projekta anotācijā. Tā vietā anotācija atsaucas uz *“politisku vienošanos”* kā ieganstu Piejaukuma prasības atcelšanai. Jo īpaši anotācija uzsver:

“Tā kā ir politiskā vienošanās degvielai piemērojamo nodokļu nosacījumus nemainīt, tad ir iespējams degvielas mazumtirdzniecības cenu (gala cenu) ietekmēt, uz laiku atceļot obligāto biodegvielas piejaukuma prasību.”

² Skat. <https://tapportals.mk.gov.lv/structuralizer/data/nodes/c3c9738f-5185-4842-b7c6-4e280e4495d5/preview>

³

Skat.

<https://www.em.gov.lv/lv/jaunums/koalicija-atbalsta-em-priekslikumu-biodegvielas-piejaukuma-prasibas-terminetai-atcelsanai>

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu.

Tātad ir acīmredzams, ka Grozījuma projekts ir pamatā balstīts uz politisku vienošanos, nevis uz Grozījuma iespējamās ietekmes tiesisku, komerciālu, vides un citu aspektu izvērtējumu.

Tāpat arī anotācijā teikts, ka *“noteikumu projekts varētu ietekmēt visas nozares, ja tā rezultātā terminēti mazināsies degvielas cena.”* Proti, Ekonomikas ministrija acīmredzot apzinās, ka zemāku degvielas cenu vietā Grozījumu projekta pieņemšana galu galā varētu novest pie to palielināšanas, kā secināts minētajā vēstulē Saeimai.

Ekonomikas ministrija anotācijā skaidri atzīst, ka, pieņemot grozījumu projektu, pieaugtu fosilā kurināmā izmantošana. Turklāt, atsaucoties uz 2020. gada datiem, siltumnīcefekta gāzu emisijas varētu palielināties pat par 4,5%.

Nestes ieskatā īpaši satraucoša ir norāde anotācijā, ka grozījumu projekta sagatavošanā nav iesaistītas nozares ieinteresētās puses. T.i., Ekonomikas ministrija nav konsultējusies ne ar nozari pārstāvošajām nevalstiskajām organizācijām, ne atsevišķiem mazumtirgotājiem. Ņemot vērā grozījumu projekta iespējamo negatīvo ietekmi uz ieinteresētajām personām, šāda pieeja nav pieļaujama.

Grozījuma iespējamā ietekme uz degvielas cenām

Ekonomikas ministrija pieļauj, ka Grozījuma pieņemšanas rezultātā degvielas cena varētu samazināties par 10 – 12 centiem, lai gan vēl pirms dažām nedēļām tā secināja, ka, apturot Piejaukuma prasību, degvielas cenas varētu pieaugt.

Neste sliecas piekrist agrākajam Ekonomikas ministrijas vērtējumam. Proti, ir vairāki iemesli, kuru dēļ Piejaukuma prasības apturēšanai varētu nebūt pozitīvas (t.i., samazinošas) ietekmes uz degvielas cenu.

Pirmkārt, biodegviela, kā to atzīst pati Ekonomikas ministrija, veido tikai 5-6% no katra degvielas litra kas tiek pārdots degvielas uzpildes stacijā. Salīdzinājumam, apmēram 40% no cenas ir atkarīgi no naftas cenas un apmēram 53% - no valsts noteiktajiem nodokļiem un nodevām. Ja pēdējie ir vairāk vai mazāk nemainīgi (un nepieciešamības gadījumā valdība tos var salīdzinoši viegli mainīt), naftas cenas tiek noteiktas globālajā tirgū, un Latvijas valdības pieņemtie lēmumi tās nevar ietekmēt. Tādējādi, ja valdība pieņemtu lēmumu izslēgt biodegvielu no degvielas cenas aprēķina vienādojuma, tas joprojām būtu atkarīgs no naftas cenu svārstībām pasaules tirgū. T.i., ja naftas cena pasaulē pieaugtu, tas faktiski padarītu par neesošu iecerēto pozitīvo ietekmi no Piejaukuma prasības apturēšanas.

Otrkārt, Piejaukuma prasības atcelšana palielinātu Latvijas mazumtirgotāju pieprasījumu pēc degvielas bez biodegvielas piejaukuma. Palielināts pieprasījums, jo īpaši jau tā nestabilā tirgū, iespējams, varētu izraisīt vēl augstākas degvielas cenas. Šobrīd tirgū jau ir vērojams fosilā kurināmā (īpaši dīzeļdegvielas) deficīts, un piegādes ķēdes ir būtiski mainījušās Rietumu tirgotāju un ražotāju atteikšanās dēļ izmantot Krievijas naftu un degvielu. Šie faktori ne vien nesamazinātu degvielas (īpaši dīzeļdegvielas) cenas, bet gan tieši pretēji - tās palielinātu kā arī varētu negatīvi ietekmēt piegādes drošību. Tādējādi, tā kā naftas un fosilā kurināmā cenas veido apmēram 40% no katra degvielas uzpildes stacijā pārdotā litra cenas, iecerēta biodegvielas komponentes izslēgšana no degvielas cenas vienādojuma var izraisīt pretēju iznākumu, t.i., faktisku degvielas cenas pieaugumu gala patērētājiem, un var rasties arī degvielas piegādes pārtraukumi.

Turklāt Grozījumu projekta apstiprināšana varētu radīt uzticības vakuumu valdības politikas paredzamībai īstermiņā un ilgtermiņā. Tā rezultātā vietējie mazumtirgotāji nelabprāt slēgtu ilgtermiņa degvielas un biodegvielas piegādes līgumus. Tā kā ilgtermiņa piegādes līgumos ir paredzētas mērenākas cenas nekā īstermiņa līgumos, neizbēgami pieaugošais to īpatsvars varētu negatīvi ietekmēt degvielas cenas pieaugumu. *De facto* piespiedu pajaušanās uz īstermiņa piegādes līgumiem nozīmētu palielināt mazumtirgotāju pakļaušanu pieprasījuma svārstībām un piegādes traucējumiem vietējos, reģionālajos vai globālajos tirgos.

Izvēles brīvības šķietamība un negatīvā ietekme uz konkurenci

Grozījuma projekts paredz, ka degvielas mazumtirgotāji var izvēlēties, vai ievērot Piejaukuma prasību vai nē. Šāda izvēle gan ir šķietama un negatīvi ietekmētu konkurenci degvielas mazumtirdzniecības tirgū Latvijā.

Ekonomikas ministrijai ir labi zināms, ka degvielas piegādes Latvijā notiek uz ilgtermiņa degvielas un biodegvielas piegādes līgumu pamata. Ministrija to atzinusi savā iepriekš minētajā vēstulē Saeimas komisijai. Daudzos gadījumos ievērojami degvielas apjomi jau ir sagatavoti mazumtirdzniecībai (t.i., biodegviela ir sajaukta ar fosilo degvielu) un gaida piegādi uz degvielas uzpildes stacijām. Jāatzīst, ka dažādi mazumtirgotāji atrodas atšķirīgās pozīcijās ar saviem piegādes līgumiem un jauktās degvielas krājumiem. Tādējādi Grozījuma projektā piedāvātā izvēles brīvības iespēja ir tikai šķietama – daži mazumtirgotāji nejauktas (lētākas) degvielas tirdzniecību varētu sākt agrāk nekā citi. Savukārt pēdējiem būtu praktiska izvēle starp jauktās degvielas pārdošanu par faktiskajām izmaksām vai zem tās. Ņemot vērā cenu atšķirību starp nejauktu un jauktu degvielu (pēdējā ir dārgāka), pirmā iespēja radītu mazāk klientu un samazinātu ieņēmumus, bet otrā iespēja mazumtirgotājam radītu tiešus zaudējumus.

Vienlaikus tie mazumtirgotāji, kuri varētu pāriet uz nejauktu degvielu agrāk nekā citi, peļņas maksimizēšanas nolūkos būtu ieinteresēti pārdot degvielu par cenu, kas ir tikai nedaudz zemāka par cenu, ko piedāvā mazumtirgotāji, kuri krājumu dēļ ir spiesti tirgot jauktu degvielu. Attiecīgi paredzamā degvielas cenu samazinājuma faktiskais efekts būtu krietni zem prognozētajiem 10 – 12 centiem, un atsevišķiem mazumtirgotājiem tiktu dota iespēja nesamērīgi gūt peļņu no Grozījuma projekta pieņemšanas.

Jānorāda, ka no juridiskā viedokļa grozījumu projekta brīvprātīgais raksturs izslēgtu iespēju mazumtirgotājiem atsaukties uz nepārvaramas varas klauzulām savos attiecīgajos līgumos ar jauktās degvielas vai biodegvielas piegādātājiem. Grozījumu projektā paredzētā izvēles brīvības koncepcija faktiski radītu grūtības mazumtirgotājiem, taču grūtības nav pietiekams pamats līguma izbeigšanai vai apturēšanai uz attiecīgo grūtību laiku.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Grozījuma projektā paredzētā izvēles brīvība ir šķietama, jo mazumtirgotājiem nebūtu reālas iespējas izvēlēties starp jauktas vai nejauktas degvielas pārdošanu. Tā rezultātā tiktu radīta nopietna un neizbēgama negatīva ietekme uz konkurenci degvielas mazumtirdzniecības tirgū.

Ietekme uz vidi

Kā minēts iepriekš, Ekonomikas ministrija Grozījuma projekta anotācijā ir nepārprotami atzinusi, ka tā pieņemšana palielinātu fosilā kurināmā izmantošanu un arī palielinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas transporta nozarē.

AER II Direktīva nosaka Latvijai obligāto mērķi līdz 2030. gadam sasniegt no atjaunojamiem energoresursiem iegūtas degvielas īpatsvaru transporta sektorā 14% no galapatēriņa, un vienlaikus nenosakot obligāti sasniedzamus starpposma mērķus. Faktiski tas nozīmē, ka Piejaukuma prasības apturēšana uz laiku uzreiz neietekmētu iespējas sasniegt AER II Direktīvas mērķus, taču šo mērķu sasniegšana arī netiktu nekādi veicināta.

Jāatzīmē, ka Latvija jau būtiski atpaliek no 2020. gada mērķa, kas bija 10%, un līdz šim nav pat pietuvojusies tam. Tādējādi jebkurš regulatīvs pasākums, kura mērķis ir samazināt biodegvielas izmantošanu, Latviju tikai attālinātu no saistošā 2030. gada mērķa sasniegšanas un vēl vairāk apgrūtinātu tā sasniegšanu. Piemēram, jebkura pašreizējā biodegvielas izmantošanas kavēšana vēlāk var radīt nepieciešamību īsā laika posmā straujāk palielināt biodegvielas piejaukuma proporcijas. Tas savukārt varētu nozīmēt degvielas cenu strauju kāpumu laikā, kad tiktu atjaunota Piejaukuma prasība.

Salīdzinot ar AER II Direktīvas prasībām, Degvielas Kvalitātes Direktīva⁵ Latvijai nosaka siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājuma mērķi par 6%, un Regula (ES) 2018/842⁶ paredz, ka samazinājumam laika posmā līdz 2030. gadam jābūt lineāram (par pamatu ņemot 2016., 2017., un 2018. gada rādītājus). Ir acīmredzams – un Ekonomikas ministrija to skaidri atzīst arī Grozījuma projekta anotācijā –, ka Grozījuma pieņemšanas izraisītā biodegvielas aizstāšana ar fosilo degvielu radītu faktisku siltumnīcefekta gāzu emisiju pieaugumu transporta nozarē.

Atsaucoties uz 2020. gada datiem, Ekonomikas ministrija lēš, ka, ieviešot Piejaukuma prasības brīvprātīgu no 2022. gada 1. jūlija, transporta nozarē siltumnīcefekta gāzu emisijas pieaugtu par 4,5% gadā.

Turklāt, ņemot vērā salīdzinoši augsto autoparka vecumu Latvijā, biodegvielas izmantošana, lai arī ļoti ierobežotā proporcijā, ir līdzsvarojusi vecāku transportlīdzekļu radītās emisijas. Attiecīgi Grozījuma pieņemšana varētu veicināt gaisa piesārņojumu pat vairāk, nekā šobrīd aprēķinājusi Ekonomikas ministrija.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Grozījuma pieņemšanas ietekme uz vidi un jo īpaši gaisa kvalitāti būtu ļoti negatīva. Tāpat ir visai apšaubāms, vai Grozījuma projekts ir juridiski pamatots un leģitīms, tāpēc grozījumu tā pieņemšana varētu tikt uzskatīta par acīmredzamu ES tiesību pārkāpumu.

Nekorekta atsauce uz Eiropas Komisijas Komunikāciju

Ekonomikas ministrija savā 2022. gada 3. maija paziņojumā norādīja, ka ierosinājums apturēt Piejaukuma prasību pirmšķietami nav pretrunā ar Eiropas Komisijas kopējo nostāju maksimāli palielināt pārtikas ražošanu Eiropā. Lai gan paziņojumā nav sniegta precīza atsauce, Ekonomikas ministrija, iespējams, runā par Eiropas Komisijas 2022. gada 23. marta paziņojumu par pārtikas nodrošinājuma nodrošināšanu un pārtikas sistēmu noturības stiprināšanu.⁷ Saeimas komisiju sēdēs 2022. gada 29. martā arī Zemkopības ministrijas pārstāve atsaucās uz šo dokumentu, paužot atbalstu Piejaukuma prasības atcelšanai. Tomēr atsauce uz šo Komunikāciju varētu būt uzskatāma par nekorektu.

Biodegvielas piejaukuma pienākums Komunikācijā ir minēts tikai vienreiz:

“Komisija atbalsta dalībvalstis, lai tās izmantotu iespējas samazināt biodegvielu piejaukuma proporciju, kas varētu novest pie ES lauksaimniecības zemes samazināšanās, ko izmanto biodegvielas izejvielu ražošanai, tādējādi mazinot spiedienu uz pārtikas un lopbarības preču tirgiem.”

Pirmkārt, varētu iebilst, ka pastāv acīmredzama atšķirība starp biodegvielu piejaukuma proporciju samazināšanu un piejaukuma atcelšanu pavisam. Otrkārt, varētu nebūt tiešas saiknes starp Piejaukuma prasības apturēšanu Latvijā un ES lauksaimniecības zemes, ko izmanto biodegvielas izejvielu ražošanai, samazināšanu. Un pat tad, ja šāda saikne pastāvētu, tā būtu diezgan ierobežota, kas ļautu apšaubīt Grozījuma projekta samērīgumu.

Taču vēl svarīgāk ir tas, ka Komunikācijā ir skaidri norādīta nepieciešamība samazināt lauksaimniecības zemes platības, ko aizņem biodegvielas ražošanai izmantojamās izejvielas. Savukārt AER II Direktīva īpaši veicina tā saukto moderno biodegvielu, kas tiek ražotas, piemēram,

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/30/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar ko groza Direktīvu 98/70/EK attiecībā uz benzīna, dzīzeldegvielas un gāzeļļas specifikācijām un ievieš mehānismu autotransporta līdzekļos lietojamās degvielas radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas kontrolei un samazināšanai, groza Padomes Direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz tās degvielas specifikācijām, kuru lieto iekšējo ūdensceļu kuģos, un atceļ Direktīvu 93/12/EEK.

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013.

⁷ Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions No. COM(2022) 133, dated 23 March 2022 “Safeguarding food security and reinforcing the resilience of food systems”.

no atkritumiem un atlikumiem, izmantošanu (to pašu paredz Ekonomikas ministrijas izstrādātais Transporta enerģijas likumprojekts). Atkritumi un atlikumi neietekmē pārtikas piegādes cenas. Tie arī palīdz samazināt emisijas transportā. Līdz ar to pieņēmums, ka Grozījuma projekts atbilst Eiropas Komisijas nostājai, varētu būt kļūdains.

Nemot vērā iepriekš minēto, Ministru kabinets varētu apsvērt precīzāk mērķētu pieeju Piejaukuma prasības apturēšanai. T.i., šo to varētu attiecināt tikai uz tā saucamo pirmās paaudzes biodegvielu (t.i., tādu, kas ražota no pārtikas un lopbarības kultūrām). Piemēram, biodegvielu piejaukuma proporciju varētu nedaudz samazināt, nevis pilnībā apturēt, paredzot, ka Piejaukuma prasības izpildei varētu izmantot tikai no atkritumiem vai atliekām ražotu biodegvielu. Tas ne tikai izslēgtu nesamērīgus ierobežojumus attiecībā uz biodegvielām, kas nav saistītas ar spiediena mazināšanu pārtikas un lopbarības preču tirgos, bet arī ļautu Ministru kabinetam saglabāt (vismaz daļēji) atbilstību siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķiem saskaņā ar Degvielas Kvalitātes Direktīvu.

Nemot vērā visu iepriekš minēto, Neste aicina šīs vēstules adresātus atturēties no Grozījuma projekta pieņemšanas. Kā skaidrots iepriekš, šāds Ministru kabineta lēmums varētu novest pie nevēlamiem rezultātiem un ar pretēju (t.i., nelabvēlīgu) ietekmi uz degvielas cenām Latvijā gan īstermiņā, gan ilgtermiņā. Turklāt Neste vērš Konkurences padomes uzmanību uz Grozījuma projekta potenciāli negatīvajām sekām uz konkurenci vietējā degvielas tirgū. Tāpat ir apšaubāms, vai grozījumu projekts un tā iespējamā ietekme uz vidi atbilstīs AER II Direktīvas un Degvielas Kvalitātes Direktīvas prasībām.

Neste uzskata, ka tādiem pasākumiem, kā tas, ko Ekonomikas ministrija rosinājusi Grozījuma projektā, nepieciešams daudz plašāks izvērtējums un diskusija ar ieinteresētajām pusēm. Ja Grozījuma projekts tiks virzīts ļoti īsā laikā, tas varētu ne tikai negatīvi ietekmēt degvielas cenas, bet arī iedragāt valdības un nozares, ieskaitot Nesti, savstarpējo uzticību. Tas būtu apbēdinošs iznākums visām iesaistītajām pusēm.

Visbeidzot, Neste apliecina, ka tā ir atvērta diskusijām par iespējamiem pasākumiem, kuru mērķis ir samazināt degvielas cenas gala patērētājiem Latvijā.

Ar cieņu,

Armands Beiziķis
Valdes priekšsēdētājs

Evija Sudraba
Valdes locekle

ŠIS DOKUMENTS PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU



SIA Neste Latvija

Vienotais reģ. Nr.: 40003132723
Bauskas iela 58a
LV-1004, Rīga
Latvija

Tālr.: +371 66013355
Fakss: +371 66013375
neste.latvija@neste.com
www.neste.lv

