



Ekonomikas ministrija

Brīvības iela 55, Rīga, LV-1519, tālr. 67013100, e-pasts pasts@em.gov.lv, www.em.gov.lv

Rīgā

13.04.2026 Nr. 3.3-4/2026/2171N
Uz 11.04.2026. Nr. 2026-1.1.1./20-20

Valsts kanceleja
_DEFAULT@90000055313
pasts@mk.gov.lv

Par informācijas sniegšanu saskaņā ar
MP rezolūciju Nr. 2026-1.1.1./20-20

Esmu saņēmis Ministru prezidentes 11.04.2026. rezolūciju Nr.2026-1.1.1./20-20, kurā lūgts līdz šā gada 13. aprīlim sagatavot izvērtējamu, kādas iespējamās sekas un zaudējumus radītu AS “Air Baltic Corporation” darbības pārtraukšana Latvijas tūrisma nozarei, investīciju jomai un kopumā Latvijas ekonomikai un uzņēmējdarbības videi.

Izpildot Ministru prezidentes doto uzdevumu, Ministrija sadarbībā ar Latvijas investīciju attīstības aģentūru (turpmāk – LIAA) ir sagatavojusi un sniedz šādu informāciju:

1. Globālās aviācijas nozares konteksts

Aviācija darbojas ar vienu no zemākajām peļņas maržām jebkurā nozarē — pēc Starptautiskās gaisa transporta asociācijas datiem, 2026. gadā paredzams, ka vidējā tīrā peļņa uz vienu pārvadāto pasažieri būs aptuveni 7,90 USD, saglabājoties 2025. gada līmenī.¹ Pēdējo desmit gadu laikā Eiropā bankrotējušas vairāk nekā divi desmiti aviokompāniju: Air Berlin (2017), Thomas Cook Airlines (2019), Adria Airways (2019), Germania (2019), kā arī 2025. gadā ASV — Spirit Airlines (restrukturizēta) un Silver Airways (likvidēta).

Galvenie cēloņi ir ilgstoši finanšu zaudējumi, neefektīvas vadības un biznesa stratēģijas kļūdas, kā arī nespēja pielāgoties tirgus pārmaiņām un pieaugošai konkurencei, kas skāra Air Berlin, Thomas Cook Airlines, Adria Airways, Germania un Spirit Airlines. Papildu būtiski faktori bija ārējie satricinājumi — degvielas cenu kāpums, valūtu svārstības, politiskā nestabilitāte, kā arī flotes

¹<https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-12-09-01/>

tehniskās un sertifikācijas problēmas, kas īpaši ietekmēja Germania un Silver Airways.

2. AS “Air Baltic Corporation” loma Latvijas ekonomikā: aktuālie rādītāji

2.1. Operatīvie un finanšu rādītāji (2025)

AS “Air Baltic Corporation” grupas ieņēmumi sasniedza 779,3 milj. EUR (+4% pret 2024. gadu), kopā pārvadāti 8,7 miljoni pasažieru (+ 5% pret 2024. gadu) t.sk. 5,2 milj. airBaltic tīklā (+ 1% pret 2024. gadu), veikti 78 384 lidojumi (+7% pret 2024. gadu). ACMI pakalpojumu eksports citām lidsabiedrībām (Lufthansa, SWISS, Brussels Airlines, Austrian, Air Serbia) sasniedza 157 milj. EUR, veidojot 20,3% no kopējiem ieņēmumiem.²

Finanšu stāvoklis uz 31.12.2025. neto zaudējumi – 44,3 milj. EUR iepretī 2024. gadam samazinājušies par 73,8 milj. EUR. Koriģētā EBITDAR peļņa: 143,9 miljoni eiro (2024. gadā: 184,2 miljoni eiro), rentabilitāte 18,5% (2024. gadā: 24,6%).

2.2. Rīgas lidosta

Rīgas lidosta 2025. gadā apkalpoja 7,11 milj. pasažieru. air Baltic veido 57% no kopējās pasažieru plūsmas — vairāk nekā Ryanair (23%), Norwegian (5%), Lufthansa (3%) un visas pārējās aviokompānijas kopā. airBaltic ir arī lielākā aviokompānija Tallinas lidostā (30%) un otrā lielākā Viļņas lidostā (15%).³

2.3. airBaltic darbības ģeogrāfiskais sadalījums – ieguvums

✓ tiešais ieguvums un pārsēšanās mezgla (hub) funkcija:

Aptuveni divas trešdaļas no airBaltic pasažieru tīkla darbības tiešo ieguvumu (tūrisms, savienojamība) sniedz Latvijas ekonomikai (RIX bāze + hub), bet aptuveni vienu trešdaļu – Igaunijas un Lietuvas ekonomikai (TLL un VNO bāzes).

Air Baltic iznomājot savas lidmašīnas un apkalpi (ACMI operācija) (20% ieņēmumu) veic pakalpojumu eksportu, tā nodrošinot citām aviokompānijām pārvarēt kapacitātes trūkumu, vienlaikus gūstot Latvijā papildu ieņēmumus un nodokļus.

Pārsēšanās mezgla funkcija, pirmkārt, kalpo tranzīta pasažieriem (citu valstu iedzīvotājiem), bet netieši uztur maršrutu tīklu, kas ir plašāks, nekā Latvijas tirgus viens pats spētu nodrošināt – tāpēc tas ir arī Latvijas ienākošā tūrisma priekšnoteikums. airBaltic ir attīstījusi Rīgu kā Ziemeļeiropas savienojamības mezglu ar vairāk nekā 130 maršrutiem. Transfēra un tranzīta pasažieri veido aptuveni 20% no Rīgas lidostas kopējās plūsmas (1,45 milj. 2025. gadā).

Ja airBaltic pārtrauc darbību, Tallina un Viļņa zaudē airBaltic savienojumus, bet tām ir citi pārvadātāji (Ryanair Viļņā ir lielākais, Tallinas tirgū – Finnair,

²airBaltic Group Annual Results 2025, investoru prezentācija, 2026. gada 11. marts.

³<https://www.riga-airport.com/lv/media/4230/download>

Nordic Aviation Group). Latvija proporcionāli zaudē vairāk, jo airBaltic ir dominējošais operators tieši Rīgas lidostā.

Pasažieru bāzes un tirgus daļas (2025):

Bāze	airBaltic tirgus daļa	Kopējie pasažieri lidostā	airBaltic (aplēse)	pasažieri
Rīga (RIX)	57%	7,11 milj.	~4,05 milj.	
Tallina (TLL)	30%	~3,3 milj.*	~1,0 milj.	
Viļņa (VNO)	15%	~6,2 milj.*	~0,93 milj.	
Citi (Tampere, Palanga)	mazi apjomi	–	~0,2 milj.	

*aplēse no publiski pieejamiem datiem

No 5,2 milj. pašas airBaltic tīkla pasažieriem aptuveni ~1,9 milj. (37%) tiek apkalpoti ārpus Latvijas – Tallinā un Viļņā. Šo pasažieru tūrisma tēriņi, lidostas nodevas un saistītie pakalpojumi primāri palīdz Igaunijas un Lietuvas ekonomikai, nevis Latvijas.

✓ ACMI operācijas (157 milj. EUR ieņēmumu, 30 100 lidojumi)

airBaltic izīrē savas lidmašīnas ar apkalpi galvenokārt Lufthansa grupai (Lufthansa, SWISS, Brussels Airlines, Austrian) un Air Serbia. Šie lidojumi:

- notiek no citu valstu lidostām (Frankfurtes, Cīrihes, Briseles, Vīnes, Belgradas);
- pārvadā citu aviokompāniju pasažierus;
- airBaltic gūst ieņēmumus (157 milj. EUR);
- pakalpojuma gala labumu (savienojamību, tūrisma) saņem citas valstis.

✓ reģionālā aviācijas mezgla loma

Latvijas starptautiskā tūrisma sniegums strukturāli ir saistīts ar gaisa savienojamību īpaši pilsētas atpūtas braucieniem, MICE/konferenču segmentam un augstāka tēriņa īstermiņa apmeklētājiem.

airBaltic Rīgas mezglā savieno plūsmas – piemēram, pasažieris no Helsinkiem uz Barselonu caur Rīgu. Šajā gadījumā:

- Latvija gūst lidostas nodevas, VAS “Latvijas gaisa satiksme” (LGS) aeronavigācijas pakalpojumus, transfēra pasažieru tēriņus;
- Tiek gūta atpazīstamība pasažieru vidū (lētāks/ērtāks savienojums) un galamērķa valsts (tūrisms).

Kopsavilkums:

Darbības veids	Ieņēmumi/apjoms	Ieguvuma guvējs	Ieguvumi Latvijai
Rīgas lidosta (~4 milj. pasažieri)	~480 milj. EUR*	Latvija (tūrisms, savienojamība, nodokļi)	Tiešs un lielākais devums
Tallinas lidosta /Viļņas lidosta bāzes (~1,9 milj. pasažieri)	~140 milj. EUR*	Igaunija, Lietuva (tūrisms, savienojamība)	Ieņēmumi/algas/nodokļi Latvijā; savienojamība – citiem
ACMI pakalpojums	157 milj. EUR	Citu aviokompānijas pasažieri	Tīrs pakalpojumu eksports – nauda nāk LV

Reģionālais mezgls/transfēri (1,45 milj.)	aviācijas Iekļauts kopā	Tranzīta pasažieri (citas valstis)	Lidostas ieņēmumi, LGS, neliels tūrisma efekts
--	------------------------------------	---	---

*aplēse no pasažieru proporcijas × kopējiem ieņēmumiem

3. Ietekme uz tūrisma nozari

3.1. Tūrisma eksporta apjoms

2024. gadā tūrisma eksports (ārvalstu ceļotāju izdevumi Latvijā) sasniedza 1 239 milj. EUR (+5% pret 2023. gadu, +36,6% pret 2019. gadu). 2025. gada vasaras sezonā (jūnijs–augusts) tūrisma eksports turpināja augt: jūnijā – 132 milj. EUR, jūlijā – 170 milj. EUR, augustā – 164 milj. EUR (2019. gadā. attiecīgi: 81, 95 un 117 milj. EUR).⁴

Ārvalstu ceļotāju izdevumi uz vienu ceļotāju Latvijā 2024. gadā bija 662 EUR, kas joprojām būtiski atpaliek no Igaunijas (1 097 EUR), bet pārsniedz Lietuvu (613 EUR).

LIAA 2026. gada prognoze paredz, ka ārvalstu tūrisms Latvijā dos aptuveni €1.4–€1.5 miljardus pienesumu IKP 2026. gadā, no kura AirBaltic pienesums ir aptuveni €300 miljoni. Likvidācijas scenārijā aptuveni 30–40% no AirBaltic tūrisma ieņēmumiem netiks aizstāti, kas nozīmē €90–€120 miljonu IKP samazinājumu (30–40% × €300 miljoni), neņemot vērā netiešo ietekmi – avio biļešu cenas paaugstināšanos, ārvalstu viesu zaudēto uzticības kredītu, nākotnes rezervācijas samazinājumu, negatīvu ietekmi uz investoru sentimentu.

3.2. Gaisa transporta loma tūrismā: aprēķins

Pieņemot, ka aptuveni 50% no ārvalstu tūristiem ierodas Latvijā ar gaisa transportu (visu aviokompāniju lidojumiem), ar gaisa satiksmi tieši saistītais tūrisma eksporta apjoms ir aptuveni 620 milj. EUR gadā (puse no 1 239 milj. EUR).

Tā kā airBaltic veido 57% no Rīgas lidostas pasažieru plūsmas, airBaltic pasažieru radītais tūrisma eksports veido aptuveni 350 milj. EUR gadā (57% no 620 milj. EUR).

Tūrisma ietekmes aplēse	A: bez aizstāšanas	B: 40% aizstāšana
Ar gaisa transp. saistītais tūr. eksports	~620 milj. EUR	~620 milj. EUR
airBaltic pasažieru daļa (57%)	~350 milj. EUR	~350 milj. EUR
Potenciālais tūrisma eksporta zaudējums	līdz ~350 milj. EUR	~210 milj. EUR

Aprēķins: 50% ārvalstu tūristu ierodas ar lidmašīnām; airBaltic = 57% RIX pasažieru. Scenārijā B: 40% airBaltic pasažieru tiek aizstāti ar citu aviokompāniju lidojumiem → zaudējums = 60% no 350 milj. Avots: CSP, RIX, LB MB dati, autoru aprēķini.

Jāņem vērā, ka šis ir konservatīvs novērtējums, jo (a) gaisa ceļotāji vidēji tērē vairāk nekā sauszemes ceļotāji, (b) daļa tūristu, kas zaudētu tiešos savienojumus, iespējams, neizvēlētos Latviju kā galamērķi, un (c) savienojamības zudums ietekmē arī Latvijas iedzīvotāju izejošo tūrismu un biznesa ceļojumus.

⁴ CSP, Tūrisma statistikas aktualitātes Nr. 18, 2025; Latvijas tūrisma sezonas rādītāji 2025.

4. Makroekonomiskā ietekme

4.1. Bāzes scenārijs

Latvijas Bankas CGE-EUROMOD modelis (2025. gada oktobris) modelē vidējā termiņa (2–3 gadu) ietekmi uz tautsaimniecību. Bāzes scenārijā pieņemts, ka valsts 2026. gadā iegulda 200 milj. EUR airBaltic restrukturizācijā un aviokompanija turpina darbību.⁵

Rādītājs (novirze no bāzes)	A: bez aizstāšanas	B: 40% aizstāšana
Reālais IKP	-1,1%	-0,8%
Reālais privātais patēriņš	-1,4%	-0,9%
Reālais eksports	-3,7%	-3,5%
Reālais imports	-2,6%	-2,4%
Reālās investīcijas	-0,4%	-0,2%
Gaisa transporta cenas	+30%	+12%

Avots: Latvijas Banka, CGE-EUROMOD modelis, 2025. g. oktobris.

4.2. Ietekme uz valsts budžetu

Budžeta rādītājs	A: bez aizst.	B: 40% aizst.
Budžeta ieņēmumu kritums	-203 milj. EUR	-187 milj. EUR
t.sk. VSAOI	-92 milj.	-90 milj.
t.sk. IIN	-51 milj.	-51 milj.
t.sk. PVN	-45 milj.	-36 milj.
Budžeta izdevumu pieaugums	+47 milj.	+45 milj.
Budžeta bilances pasliktinājums	-251 milj. EUR	-231 milj. EUR
% no IKP	~0,6%	~0,5%

Avots: Latvijas Banka. Pieņēmums: standarta darba līgumi; UIN modelī nav ņemts vērā.

4.3. Ietekme uz pakārtotajām nozarēm

Nozare	A: bez aizst.	B: 40% aizst.
Ceļojumu biroju pakalpojumi	-7,8%	≈0,5%
Darbaspēka meklēšana	-5,1%	-3,8%
Finanšu papildinošas darbības	-2,6%	-2,3%
Apdrošināšana	-1,8%	-1,5%
Mazumtirdzniecība	-1,3%	-0,9%
Transporta palīgdarbības (lid., LGS)	-0,7%	-0,4%

Avots: Latvijas Banka, CGE-EUROMOD, 2025.

5. Ietekme uz pakalpojumu eksportu

airBaltic ir Latvijā reģistrēta aviokompānija, tāpēc visi tās sniegto pakalpojumu ieņēmumi no ārvalstu klientiem tiek uzskaitīti kā Latvijas eksports. 2018. gadā gaisa transporta pakalpojumu eksports bija 531 milj. EUR jeb 6,5% no Latvijas pakalpojumu eksporta.⁶ Šo eksporta pozīciju nevar aizstāt ar ārvalstu lidsabiedrību darbību, jo to reģistrācijas valsts uzskaita pakalpojumu eksportu. Latvijas Bankas modelis rāda eksporta kritumu 3,5–3,7% no kopējā reālā eksporta — un šis kritums ir gandrīz identisks abos scenārijos.

⁵Latvijas Banka, CGE-EUROMOD modelis, 2025. gada oktobris.

⁶Jazz Communications / EM, Latvijas aviācijas nozares ekonomiskās ietekmes uz tautsaimniecību novērtējums, 2019.

6. Papildu aspekti, ko modeļi neaptver:

- ✓ ACMI eksports – airBaltic nodrošina lidmašīnas un apkalpi Lufthansa grupas un citu Eiropas lidsabiedrību operācijām. Šis pakalpojums ir unikāls Latvijas kontekstā;
- ✓ airBaltic Training – pilotu un apkalpes apmācību centrs, kas darbojas kā neatkarīgs pakalpojumu eksportētājs (85. nozare);
- ✓ Starlink – airBaltic ir viena no pirmajām Eiropas lidsabiedrībām ar Starlink internetu; NPS Q4 2025 sasniedza 66 (tirgū vadošs). Šī inovācija tiktu zaudēta;
- ✓ Pratt & Whitney dzinēju apkopes pieredze – airBaltic uzkrājusi unikālu A220-300 flotes ekspertīzi.

Tuvo Austrumu konflikts – degvielas cenu svārstības (tikai ~10% hedžēts) rada papildu finanšu risku, kas paātrina nepieciešamību pēc papildu kapitāla. Konflikta ieilgšanas rezultātā naftas ieguves un piegādes apjomi var neatjaunoties pietiekoši ātri, kā rezultātā var veidoties aviodegvielas deficīts, kas radīs piespiedu nepieciešamību pārskatīt lidojumu maršrutu tīklu un lidojumu biežumu. Tas var izraisīt lidmašīnu dīkstāvi un radīt papildus uzturēšanas izdevumus.

LB CGE modelis atzīst, ka neaptver tūrisma plūsmu atkarību, augsti kvalificēta darbaspēka mobilitāti un investīciju pieejamības efektu – tātad reālā negatīvā ietekme varētu būt lielāka.

7. Ietekme uz investīciju vidi un uzņēmējdarbību

airBaltic zaudēšana radītu izmērāmu, pastāvīgu un būtisku ārvalstu tiešo investīciju (ĀTI) samazināšanos un bremzētu uzņēmējdarbības attīstību, jo īpaši augstas pievienotās vērtības nozarēs, kas ir kritiski svarīgas ilgtermiņa izaugsmei. airBaltic likvidēšanas gadījumā samazinātos preču, investīciju un tirdzniecības plūsma, jo aviācija stimulē globālo tirdzniecību un investīcijas, ļauj uzlabot darbaspēka un kapitāla produktivitāti, veicina inovācijas un zināšanu apmaiņu. Aviācijai ir izšķiroša loma, piemēram, dinamisku un efektīvu piegādes ķēžu attīstības veicināšanā un e-komercijas izaugsmes veicināšanā.

Bez airBaltic būtiski cietīs uzņēmējdarbības un investīciju vide, jo tas ietekmēs:

- ✓ starptautisko savienojamību un Latvijas pieejamību investoriem;
- ✓ tiešo ārvalstu investīciju piesaisti un esošo investoru paplašināšanās plānus, (ietekme mērāma būtiska, līdz pat 30% ietekmēti lēmumi); Kā viens no izšķirošiem investīciju lēmuma pieņemšanas kritērijiem ir valsts savienojamība un bieži tieši savienojamība ir izšķiroša gala investīcijas lēmuma pieņemšanā.
- ✓ tranzīta plūsmas un Rīgas kā reģionālā mezgla (hub) funkciju;
- ✓ tūrisma un viesmīlības nozari (viesnīcas, restorāni, pasākumu industriju);

- ✓ eksporta un biznesa mobilitāti (ātrus komandējumus, klientu un partneru piekļuvi);
- ✓ aviācijas un ar to saistīto nozaru ekosistēmu (apkalpošana, loģistika, darbavietas).
- ✓ reģionālo konkurētspēju Baltijas un Ziemeļeiropas kontekstā (Latvijas savietojamība kā viena no nedaudzajām acīmredzamajām konkurētspējas priekšrocībām);
- ✓ kā arī kopējo Latvijas tēlu kā viegli sasniedzamu un investīcijām pievilcīgu galamērķi ar stabilu uzņēmējdarbības vidi.

Arī lidostas attīstības plānos airBaltic ir būtiska loma, 2024. gadā uzsākta kravu angāra Baltic Cargo Hub būvniecība sadarbībā ar SIA UPB Nams. Mērķis - kļūt par lielāko specializēto aviācijas kravu apstrādes centru Latvijā un vadošo centru Baltijā, nostiprinot lidostas kā vadošā gaisa kravu pārvadājumu mezgla pozīcijas. Jaunbūvei būs tieša piekļuve kravu apkalpošanas peronam, padarot kravu importa, eksporta un tranzīta procesus ātrus un vienkāršus;

Savienojamība ir viens no mūsu spēcīgākajiem argumentiem investīciju piesaistē, izceļot tieši airBaltic nodrošinātos lidojumus uz Eiropas Biznesa centriem. Mēs zaudēsim pret Lietuvu, Igauniju, Poliju;

Sektorī, kas tiks īpaši ietekmēti airBaltic neesamības rezultātā:

- ✓ globālo pakalpojumu centrus (GBS) (pēdējais no veiksmes stāstiem Epson),
- ✓ augsto tehnoloģiju uzņēmumi, kam svarīga mobilitāte (būtiska ietekme loģistikas izmaksām un piegādes ātrumam Latvijas augstu pievienoto vērtību produktu ražotājiem un eksportētājiem (Mikrotik, Groglasss, Lightguide Optics, SAF Tehnika, Red Wire u.c.), jo izmantojot avio tiešos pasažieru reišus tiek pārvadātas kravas ar augstu pievienoto vērtību (pārvadā 2% no kravām, kas sastāda 30% no kopējās pārvadāto kravu vērtības). Savienotie reisi ir gan dārgāki, gan laikietilpīgāki un ar risku, kas jāceno (kravas pazušana vai aizkavēšanās pārkraujot starp reisiem u.c.);
- ✓ finanšu tehnoloģiju uzņēmumus (labvēlīgs fintech regulējums sniedz priekšrocības Latvijai; kopumā izsniegtas 10 fintech licences un 47 uzņēmumi ir konsultāciju posmā licenču saņemšanai);
- ✓ reģionālo galveno biroju (HQ) izvietojumu (nesenie veiksmes stāsti Norwegian un Norse);
- ✓ duāla pielietojuma ražošanas uzņēmumus, kur piegāžu ķēdes noturība ir kritiska (piemēram, rezerves daļas, karavīru aprīkojums u.c.).

Balstoties uz LIAA datus balstītiem aprēķiniem:

- ✓ investīciju tiešā atdeve valtij nodokļu veidā (UIN, IIN, PVN, VSAOI): vidēji 15,7% no 1 EUR investīcijām un ap 12 tūkst. EUR par katru darba vietu. Faktiski veiktās investīcijas 2024. gadā ir 686 miljoni

- EUR t.i. tiešā atdeve 2024.gadā ir vismaz 108 milj. EUR. 2025. gada piesaistīto investīciju apjoms sasniedza 1 miljrd. EUR;
- ✓ eksporta atdeve valstij nodokļu veidā (UIN, IIN, PVN, VSAOI): vidēji 14,7% no 1 EUR eksporta apgrozījuma.

Kopsavilkums

airBaltic darbības pārtraukšana radītu ilgstošu negatīvu ietekmi uz Latvijas ekonomiku:

Ietekmes dimensija	Konservatīva aplēse	Paskaidrojums
IKP kritums (vidējais termiņš)	350–450 milj. EUR	LB CGE: 0,8–1,1% no IKP
Budžeta bilances pasliktināšanās	230–250 milj. EUR/gadā	Ieņēmumu krit. + pabalsti
Tūrisma eksporta risks	210–350 milj. EUR	50% tūr. ar gaisa transp., 57% airBalt.
Pakalpojumu eksporta zudums	~500+ milj. EUR	airBaltic kā LV reģ. eksportētājs
Nodarbinātība (tieši + pakārtotie)	5–25 tūkst. darbavietu	Tiešie ~2 500, multiplikators
Rīgas lidostas pasažieru kritums	līdz 57% plūsmas	Galvenā klienta zaudēšana

Avotu apkopojums: Latvijas Banka (CGE), CSP, RIX, airBaltic, IATA, EM aprēķini.

Gan Latvijas Bankas CGE modelis, gan starptautiskā pieredze (Slovēnija, Ungārija), gan tūrisma un eksporta datu analīze vienmēr norāda, ka nacionālās aviokompanijas darbības pārtraukšana radītu būtisku īstermiņa un vidējā termiņa ekonomisko šoku, kas pārsniedz aviācijas nozares tiešo devumu un caur pakārtotajām nozarēm, tūrisma un investīciju vidi ietekmē plašu tautsaimniecības daļu.

Ministrs

Viktors Valainis

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO
PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Normunds Ozols 67013068
normunds.ozols@em.gov.lv