**Likumprojekta “Grozījumi likumā “Par akcīzes nodokli”” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums  
(anotācija)**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tiesību akta projekta anotācijas kopsavilkums** | |
| Mērķis, risinājums un projekta spēkā stāšanās laiks (500 zīmes bez atstarpēm) | Likumprojekta “Grozījumi likumā “Par akcīzes nodokli”” (turpmāk – likumprojekts) mērķis ir sekmēt siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu transportā un pakāpenisku pāreju uz videi draudzīgākas un gaisa kvalitāti mazāk ietekmējošas degvielas izmantošanu, veicinot dabasgāzes uzpildes punktu izveidi transportlīdzekļiem, kuros kā degvielu izmanto dabasgāzi, un infrastruktūras attīstību. Lai to panāktu, likumprojekts paredz terminēti samazināt akcīzes nodokli dabasgāzei, kuru izmanto transportā, nosakot, ka no 2021.gada līdz 2025.gadam akcīzes nodokļa likme dabasgāzei kā transporta degvielai ir 1,91 euro par 1 MWh jeb 20 euro par 1000 m3. Vienlaikus likumprojekts paredz, ka no 2026.gada akcīzes nodokļa likme dabasgāzei (kā transporta degvielai) tiktu palielināta uz 10 euro par 1 MWh jeb 105 euro par 1000 m3.  Likumprojekts stāsies spēkā vispārējā kārtībā atbilstoši Oficiālo publikāciju un tiesiskās informācijas likumam. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** | | |
| 1. | Pamatojums | Ministru kabineta 2020.gada 2.septembra sēdes protokola Nr.54 45.§ “Informatīvais ziņojums "Par nodokļu politikas attīstības virzieniem, valsts sociālās ilgtspējas un ekonomikas konkurētspējas veicināšanai"” 3.punkts. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Likumprojekts paredz terminēti samazināt akcīzes nodokli dabasgāzei, kuru izmanto transportā, nosakot, ka no 2021.gada līdz 2025.gadam akcīzes nodokļa likme dabasgāzei (kā transporta degvielai) ir 1,91 euro par 1 MWh jeb 20 euro par 1000 m3, vienlaikus paredzot, ka no 2026.gada akcīzes nodokļa likme dabasgāzei (kā transporta degvielai) tiktu palielināta uz 10 euro par 1 MWh jeb 105 euro par 1000 m3.  Šobrīd likuma “Par akcīzes nodokli” (turpmāk – likums) 15.1 panta otrā daļa noteic, ka akcīzes nodoklis dabasgāzei kā degvielas veidam ir 9,64 EUR/MWh, savukārt citās Eiropas Savienības valstīs kā viens no atbalsta mehānismiem ir šāda nodokļa ievērojama samazināšana, kā piemēram, Lietuvā vai Polijā.   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | |  | | Esošā likme  **2020.gadā** | **2021. – 2025.g.** | **Sākot ar 2026.g.** | | Dabasgāze kā degviela | *par 1000 m*3 | **101** | **20,00** | **105** | | *par 1 MWh* | **9,64** | **1,91** | **10** |   2017.gada 25.aprīļa Ministru kabineta rīkojumā Nr.202 “Par Alternatīvo degvielu attīstības plānu 2017.-2020.gadam” (turpmāk – Attīstības plāns) norādīts, ka Latvijā reģistrēts mazs skaits transportlīdzekļu, kuri kā degvielu var izmantot dabasgāzi. Latvijā ir aptuveni 160 šādi transportlīdzekļi, Lietuvā – 380, Igaunijā – 400, Polijā – 3600 (2019.gada dati). Lai arī šādu transportlīdzekļu radītās emisijas ir būtiski zemākas (līdz pat 25%), nekā dīzeļdegvielai, šie transportlīdzekļi nav izplatīti, jo tiem nepieciešamā infrastruktūra Latvijā nav attīstīta. Tāpat Attīstības plānā konstatēts, ka dabasgāzei kā alternatīvās degvielas veidam uzmanību pievērsuši Eiropas vadošie autoražotāji. Jau 2017.gadā ar saspiestās dabasgāzes (turpmāk – CNG) darbināmu transportlīdzekļu piedāvājumā bija vairāk kā 50 pasažieru transportlīdzekļi un vieglie komerctransportlīdzekļi (Fiat, Lancia, Mercedes, Iveco, Volkswagen, Audi, Seat, Skoda, Opel un Volvo). Attīstības plānā arī ir secināts, ka Latvijā dabasgāzes izmantošana transportā ir maz attīstīta, jo nav pietiekams valsts atbalsts. Šobrīd Latvijā ekspluatācijā nodotas divi publiski pieejamie CNG un viens privātais CNG uzpildes punkts, savukārt kaimiņvalstīs ir jau attīstīti publisko staciju tīkli.  Likumprojektā paredzētā regulējuma pieņemšana ir nepieciešama, lai veicinātu CNG uzpildes punktu izveidi Latvijas teritorijā transportlīdzekļiem, kuros kā degvielu izmanto dabasgāzi, un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu transportā, kā arī lai veicinātu pakāpenisku pāreju uz videi draudzīgākas un gaisa kvalitāti mazāk ietekmējošas degvielas izmantošanu. Viens no risinājumiem, kā izvirzīto mērķi sasniegt, ir ievērojams terminētais akcīzes nodokļa samazinājums dabasgāzei, kuru izmanto kā transporta degvielu.    Lai nodrošinātu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielas infrastruktūras ieviešanu (turpmāk – Direktīva) 6. pantā dalībvalstij noteikto infrastruktūras attīstības prasību īstenošanu, kā arī, lai samazinātu gaisa piesārņojumu un uzlabotu gaisa kvalitāti pilsētās, palīdzot virzīties pretī Eiropas Savienības klimata mērķiem. CNG ir viena no labākajām alternatīvām dīzeļdegvielai, lai dekarbonizētu kravas transportlīdzekļu segmentu, kura dekarbonizācija ar citiem instrumentiem vidējā termiņā nebūs iespējama, bet ir atbildīga par aptuveni 50% no visām SEG emisijām, kas radītas ceļu transportā.  Lai izpildītu Direktīvā noteiktās prasības, kā viens no pasākumiem dabasgāzes kā degvielas izmantošanas veicināšanai Latvijā ir dabasgāzei, kuru izmanto kā transporta degvielu, akcīzes nodokļa samazinājums.  Papildus, likumprojekta ieviešana nepieciešama, lai īstenotu 2019.gada janvāra Deklarācijas par Artura Krišjāņa Kariņa vadītā Ministru kabineta iecerēto darbību 36.punktā izvirzīto mērķi un veicinātu infrastruktūras attīstību preču un cilvēku mobilitātei. Alternatīvo degvielu infrastruktūra Eiropas Savienības mērogā netiek attīstīta saskaņoti. Ir jāizbūvē jauni infrastruktūras tīkli, piemēram, elektroenerģijai, dabasgāzei un attiecīgos gadījumos - ūdeņradim. Ir svarīgi atzīt katras degvielas tehnoloģijas un ar to saistītās infrastruktūras attīstības dažādos posmus, tostarp uzņēmējdarbības modeļu briedumu saistībā ar privātajiem ieguldītājiem un alternatīvo degvielu pieejamību un pieņemamību lietotājiem. Būtu jānodrošina tehnoloģiskā neitralitāte, un valsts politikas regulējumos būtu pienācīgi jāņem vērā prasība atbalstīt alternatīvo degvielu komerciālo attīstību.  Dabasgāzes izmantošana transportā sniedz būtiskas priekšrocības vides aizsardzības kontekstā, jo īpaši tad, kad tā tiek lietota kombinācijā ar biometānu, kas ievērojami ļauj samazināt SEG emisijas un paaugstināt atjaunojamo energoresursu īpatsvaru transporta sektora galapatēriņā. Atbilstoši 2018.gada 21.decembra Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai Nr.2018/2001 par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu 25.panta prasībām, Latvijai no 2022.gada būs jānodrošina zināms tā saucamo moderno biodegvielu (piemēram, biometāna) patēriņš, tam pieaugot līdz 3,5% 2030.gadā.  Attīstoties CNG infrastruktūrai, tiktu nodrošināta siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņojošo vielu emisiju samazināšana, kā arī netieši tiktu sekmēta atjaunojamo energoresursu izmantošanas mērķu sasniegšana, jo potenciāli nākotnē CNG infrastruktūra būs izmantojama arī ne-emisiju degvielu (biometāns, ūdeņradis, sintētiskā gāze) piegādei galapatēriņā transportā.  Lai no 2026.gada izvairītos no akcīzes nodokļa ieņēmumu samazinājuma, kā arī, lai novērstu komercdarbības atbalsta sniegšanu neierobežotā laikā, būtiski ir paredzēt, ka no 2026.gada akcīzes nodokļa likme tiek paugstināta. Akcīzes nodokļa samazināšana uz laiku CNG, kuru izmanto transportā, tiek prognozēta kā pietiekams atbalsts tirgum, lai tā dalībnieki uzskatītu par ekonomiski pamatotu un izdevīgu savas infrastruktūras attīstīšanu Latvijas teritorijā, kas savukārt novērš papildu nepieciešamību veikt ieguldījumus no valsts budžeta infrastruktūras attīstībā, lai nodrošinātu Direktīvas 6.panta prasību izpildi.  Plānotā tiesiskā regulējuma mērķis ir mazināt finansiālos apgrūtinājumus tirgus dalībniekiem, kuri vēlas tirgot dabasgāzi kā transporta degvielu, lai īstenotu dabasgāzes infrastruktūras attīstību, izpildot Direktīvas prasības, kā arī samazinātu transporta sektora radītās emisijas, tostarp, uzlabotu gaisa kvalitāti pilsētās.  Likumprojekts paredz kā minēto atbalstu nodokļa maksātājam Būvniecības valsts kontroles birojs piešķir kā *de minimis* atbalstu, ievērojot Komisijas 2013. gada 18. decembra regulas (ES) Nr. 1407/2013 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam nosacījumus par *de minimis* atbalsta uzskaites un piešķiršanas kārtību. Ņemot vērā to, ka Komisijas regulas Nr. 1407/2013 darbības termiņš, ievērojot pagarinājumu, ir līdz 2023. gada 31. decembrim ar pārejas periodu līdz 2024. gada 30. jūnijam, līdz ar to likumprojekts paredz norādi uz regulu, kas nākotnē varētu to aizstāt.  Veicot piemērojama atbalsta veida izvērtēšanu, tika ņemta vērā Finanšu ministrijas informatīvajā ziņojumā “Par nodokļu politikas attīstības virzieniem, valsts sociālās ilgtspējas un ekonomikas konkurētspējas veicināšanai” (apstiprināts Ministru kabinetā 2020.gada 2.septembrī) 6.punktā “Akcīzes nodokļa likmes samazināšana dabasgāzei (izmantošanai transportā)” norādītā akcīzes nodokļa samazināšanas dabasgāzei kā transporta degvielai indikatīvā 0,0213 milj. euro fiskālā ietekme 3 gadiem, kas dod pamatojumu piemērot ierosinātiem atbalsta pasākumiem *de minimis* regulējumu, kas neparedz atbalsta pasākumu saskaņošanas ar Eiropas Komisiju pienākumu. |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas un publiskas personas kapitālsabiedrības | Ekonomikas ministrija, Finanšu ministrija, Satiksmes ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, dabasgāzes sadales sistēmas operators AS “Gaso” un Būvniecības valsts kontroles birojs. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** | | |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Likumprojekta pieņemšana attiecas uz komersantiem un personām, kas atbilstoši likumā “Par akcīzes nodokli” noteiktajām prasībām ir akcīzes nodokļa maksātāji.  Likumprojekts attiecas uz komersantiem, kas veic darbības ar dabasgāzi, kuru izmanto kā transporta degvielu. Likumprojekts ir saistošs automobiļu lietotājiem, automobiļu tirgotājiem, dabasgāzes tirgotājiem un dabasgāzes infrastruktūras operatoriem. |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Tiesiskais regulējums neradīs būtisku negatīvu ietekmi uz tautsaimniecību, jo Latvijā 2019.gadā ceļa transportā izmantotais dabasgāzes apjoms, lai gan ar pieaugošu tendenci, tomēr ir tikai 0.018% no ceļa transportā izmantotā transporta enerģijas apjoma.  Tiesiskais regulējums neietekmēs Nacionālās attīstības plāna 2014. - 2020. rādītājus mikrolīmenī vai makrolīmenī.  Tiesiskais regulējums neietekmēs negatīvi konkurenci.  Tiesiskais regulējums pozitīvi ietekmēs vidi, jo palielinoties transportlīdzekļu skaitam, kuri izmanto CNG, samazināsies radītās CO2 emisijas.  Tiesiskais regulējums neietekmēs veselību vai ietekmēs to pozitīvi, uzlabojoties gaisa kvalitātei pilsētās ilgtermiņā.  Tiesiskais regulējums neietekmēs nevalstiskās organizācijas.  Tiesiskais regulējums neietekmēs administratīvo slogu. |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Atbilstības izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 5. | Cita informācija | Nav. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** | | | | | | | |
| Rādītāji | n-gads | | Turpmākie trīs gadi (*euro*) | | | | |
| n+1 | | n+2 | | n+3 |
| saskaņā ar valsts budžetu kārtējam gadam | izmaiņas kārtējā gadā, salīdzinot ar valsts budžetu kārtējam gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru n+1 gadam | saskaņā ar vidēja termiņa budžeta ietvaru | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru n+2 gadam | izmaiņas, salīdzinot ar vidēja termiņa budžeta ietvaru n+2 gadam |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. Budžeta ieņēmumi |  |  |  |  |  |  |  |
| 1.1. valsts pamatbudžets, tai skaitā ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi | nav precīzi aprēķināms | nav precīzi aprēķināms | nav precīzi aprēķināms | nav precīzi aprēķināms | nav precīzi aprēķināms | nav precīzi aprēķināms | nav precīzi aprēķināms |
| 1.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2. Budžeta izdevumi |  |  |  |  |  |  |  |
| 2.1. valsts pamatbudžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.2. valsts speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3. Finansiālā ietekme |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.1. valsts pamatbudžets | nav precīzi aprēķināms | nav precīzi aprēķināms | nav precīzi aprēķināms | nav precīzi aprēķināms | nav precīzi aprēķināms | nav precīzi aprēķināms | nav precīzi aprēķināms |
| 3.2. speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4. Finanšu līdzekļi papildu izdevumu finansēšanai (kompensējošu izdevumu samazinājumu norāda ar "+" zīmi) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5. Precizēta finansiālā ietekme |  |  |  |  |  |  |  |
| 5.1. valsts pamatbudžets | nav precīzi aprēķināms | nav precīzi aprēķināms | nav precīzi aprēķināms | nav precīzi aprēķināms |
| 5.2. speciālais budžets | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5.3. pašvaldību budžets | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6. Detalizēts ieņēmumu un izdevumu aprēķins (ja nepieciešams, detalizētu ieņēmumu un izdevumu aprēķinu var pievienot anotācijas pielikumā) | nav precīzi aprēķināms | | | | | | |
| 6.1. detalizēts ieņēmumu aprēķins |
| 6.2. detalizēts izdevumu aprēķins |
| 7. Amata vietu skaita izmaiņas | 0 | | | | | | |
| 8. Cita informācija | Akcīzes nodokļa atcelšana dabasgāzei, kuru izmanto kā degvielu transportā neatstās būtisku negatīvu ietekmi uz valsts budžeta ieņēmumiem. 2018.gadā ieņēmumi valsts budžetā no akcīzes nodokļa par dabasgāzi, kuru izmanto transportā, veidoja 6703,97 euro.  Informatīvajā ziņojumā "Par nodokļu politikas attīstības virzieniem, valsts sociālās ilgtspējas un ekonomikas konkurētspējas veicināšanai" (apstiprināts ar Ministru kabineta 2020.gada 2.septembra sēdē) ir prognozēta 0,0213 milj. euro negatīva fiskālā ietekme, kura ir aprēķināta 3 gadiem. Vienlaikus, Finanšu ministrija norāda, ka ņemot vērā aktualizētos datus par dabasgāzes kā transporta degvielas patēriņu, negatīvā fiskālā ietekme 2021.gadā būs aptuveni 72 tūkst. euro (ieskaitot pievienotās vērtības nodokli). Turpmākajos gados (2022. un 2023.gadā) negatīvā fiskālā ietekme varētu būt lielāka, jo dabasgāzes patēriņš pieaugs, bet citu naftas produktu patēriņš attiecīgi samazināsies. | | | | | | |

|  |
| --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** |
| Projekts šo jomu neskar. |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** | | | | | |
| 1. | Saistības pret Eiropas Savienību | | Likumprojekts veicinās Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 22.oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras iekļauto normu ieviešanu. | | |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | | Projekts šo jomu neskar. | | |
| 3. | Cita informācija | | Nav. | | |
| **1. tabula Tiesību akta projekta atbilstība ES tiesību aktiem** | | | | | |
| Attiecīgā ES tiesību akta datums, numurs un nosaukums | | Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīvas 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu. | | | |
| A | | B | | C | D |
| Attiecīgā ES tiesību akta panta numurs (uzskaitot katru tiesību akta vienību – pantu, daļu, punktu, apakšpunktu) | | Projekta vienība, kas pārņem vai ievieš katru šīs tabulas A ailē minēto ES tiesību akta vienību, vai tiesību akts, kur attiecīgā ES tiesību akta vienība pārņemta vai ieviesta | | Informācija par to, vai šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības tiek pārņemtas vai ieviestas pilnībā vai daļēji. Ja attiecīgā ES tiesību akta vienība tiek pārņemta vai ieviesta daļēji, sniedz attiecīgu skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā ES tiesību akta vienība tiks pārņemta vai ieviesta pilnībā. Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā | Informācija par to, vai šīs tabulas B ailē minētās projekta vienības paredz stingrākas prasības nekā šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības. Ja projekts satur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts, norāda pamatojumu un samērīgumu. Norāda iespējamās alternatīvas (t. sk. alternatīvas, kas neparedz tiesiskā regulējuma izstrādi) – kādos gadījumos būtu iespējams izvairīties no stingrāku prasību noteikšanas, nekā paredzēts attiecīgajos ES tiesību aktos |
| Direktīvas 6. panta 7. un 8. punkts | |  | | Nav pārņemts.  Prasību pārņemšanu veicinās šī likumprojekta “Grozījumi likumā „Par akcīzes nodokli”” īstenošana.  Atbildīgā Satiksmes ministrija. | Neparedz stingrākas prasības |
| Kā ir izmantota ES tiesību aktā paredzētā rīcības brīvība dalībvalstij pārņemt vai ieviest noteiktas ES tiesību akta normas? Kādēļ? | | Projekts šo jomu neskar. | | | |
| Saistības sniegt paziņojumu ES institūcijām un ES dalībvalstīm atbilstoši normatīvajiem aktiem, kas regulē informācijas sniegšanu par tehnisko noteikumu, valsts atbalsta piešķiršanas un finanšu noteikumu (attiecībā uz monetāro politiku) projektiem | | Projekts šo jomu neskar. | | | |
| Cita informācija | | Nav. | | | |
| **2. tabula Ar tiesību akta projektu izpildītās vai uzņemtās saistības, kas izriet no starptautiskajiem tiesību aktiem vai starptautiskas institūcijas vai organizācijas dokumentiem. Pasākumi šo saistību izpildei** | | | | | |
| Projekts šo jomu neskar. | | | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** | | |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Pēc šā likumprojekta apstiprināšanas tiek plānots informēt mediju pārstāvjus par iespējam piedalīties jaunu CNG uzpildes staciju atklāšanas pasākumos, tādejādi nodrošinot pozitīvu publicitāti CNG staciju tīkla izveidei Latvijā. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | 2019.gada 10.janvārī Ekonomikas ministrijā norisinājās diskusija par dabasgāzes kā transporta degvielas izmantošanas veicināšanu, kuras dalībnieki demonstrēja pozitīvu attieksmi pret ierosinājumu samazināt akcīzes nodokli dabasgāzei kā transporta degvielai. Minētās diskusijas dalībnieks - AS “Gaso” pauda atbalstu ierosinājumam samazināt akcīzes nodokli dabasgāzei kā transporta degvielai. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | AS “GASO” savā Interneta mājas vietnē ir izvietojis rakstu, kurā tiek pausts atbalsts iecerei stimulēt CNG nozares attīstību Latvijā. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** |
| Projekts šo jomu neskar. |

Ekonomikas ministrs Jānis Vitenbergs

Vīza:

Valsts sekretārs E.Valantis

Rozītis, 67013272