



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SPLOŠNEGA SODIŠČA (šesti razširjeni senat)

z dne 13. decembra 2018*

„Državne pomoči – Sporazumi, sklenjeni z letalskim prevoznikom Ryanair in njegovo hčerinsko družbo Airport Marketing Services – Letališke storitve – Storitve trženja – Sklep, s katerim je bila pomoč razglašena za nezdružljivo z notranjim trgom in je bilo naloženo njeno vračilo – Pojem državne pomoči – Prednost – Merilo zasebnega vlagatelja – Vračilo – Člen 41 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah – Dostop do spisa – Pravica do izjave“

V zadevi T-165/16,

Ryanair DAC, nekdanja Ryanair Ltd, s sedežem v Dublinu (Irska),

Airport Marketing Services Ltd s sedežem v Dublinu,

ki ju zastopajo G. Berrisch, E. Vahida, I.-G. Metaxas-Maranghidis, odvetniki, in B. Byrne, solicitor,

tožeči stranki,

proti

Evropski komisiji, ki jo zastopajo L. Flynn, L. Armati in S. Noë, agenti,

tožena stranka,

ob intervenciji

Sveta Evropske unije, ki ga zastopata S. Boelaert in S. Petrova, agentki,

intervenient,

zaradi predloga na podlagi člena 263 PDEU za razglasitev delne ničnosti Sklepa Komisije (EU) 2016/287 z dne 15. oktobra 2014 o državni pomoči SA.26500 – 2012/C (ex 2011/NN, ex CP 227/2008), ki jo je Nemčija odobrila družbama Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH in Ryanair Ltd. (UL 2016, L 59, str. 22),

SPLOŠNO SODIŠČE (šesti razširjeni senat),

v sestavi G. Berardis, predsednik, S. Papasavvas, D. Spielmann (poročevalec), Z. Csehi, sodniki, in O. Spineanu-Matei, sodnica,

sodni tajnik: P. Cullen, administrator,

na podlagi pisnega dela postopka in obravnave z dne 4. julija 2018

* Jezik postopka: angleščina

izreka naslednjo

Sodbo¹

Dejansko stanje

Zadevni ukrepi

- 1 Prva tožeča stranka, Ryanair DAC, nekdanja Ryanair Ltd (v nadaljevanju: Ryanair), je letalski prevoznik s sedežem na Irskem, ki opravi več kot 1800 letov na dan med 200 destinacijami v 31 državah Evrope in Severne Afrike. Druga tožeča stranka, Airport Marketing Services Ltd (v nadaljevanju: AMS), je hčerinska družba družbe Ryanair, ki ponuja rešitve na področju marketinške strategije, pri čemer večji delež njene dejavnosti zajema prodajo oglaševalskega prostora na internetni strani družbe Ryanair.
- 2 Letališče Altenburg-Nobitz je na jugu zvezne dežele Turingije v Nemčiji. Lastnik in upravitelj tega letališča je družba Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (v nadaljevanju: AOC), katere delničarji so javni organi ali subjekti, ki so v stoddstotni lasti javnih organov.
- 3 Družba Ryanair je med letoma 2003 in 2011 s tega letališča opravljala dnevne lete na letališče London-Stansted (Združeno kraljestvo). Poleg tega je leta 2007 začela opravljati tudi lete do letališča Barcelona-Girona (Španija). Prav tako je leta 2009 uvedla povezavo z letališčem Edinburg (Združeno kraljestvo) in leta 2010 z letališčem Alicante (Španija).
- 4 Družba AOC je tako 3. marca 2003 z družbo Ryanair za obdobje 10 let sklenila sporazum o letaliških storitvah, v skladu s katerim se je zadnjenavedena družba zavezala, da bo opravljala redne dnevne lete na letališče London-Stansted. Družba Ryanair je morala plačati takso za opravljanje letaliških storitev v skladu s seznamom letaliških taks letališča Altenburg-Nobitz, ki je veljal na datum opravljanja storitev, ter znesek, ki je vključeval takse za varnost potnikov in državne takse. Tožeči stranki sta navedli, da je bil sporazum o letaliških storitvah podlaga za razširitev sodelovanja med strankama, ki je nazadnje zajemalo skupno štiri letalske povezave (z Londonom, Girono, Edinburgom in Alicantejem).
- 5 Poleg tega je družba AOC sklenila tri sporazume o storitvah trženja, prvega z družbo Ryanair in naslednja dva z družbo AMS.
- 6 V skladu s prvim sporazumom o storitvah trženja, ki je bil 7. aprila 2003 podpisan za obdobje 10 let, je morala družba Ryanair opravljati dejavnosti trženja za promocijo regije Altenburg-Nobitz. Družba AOC je morala v zameno plačati dve nagradi. Na eni strani je plačala „nagrado za uspešnost“ na odhajajočega potnika, na podlagi katere sta se določili neto taksa, ki jo je družba Ryanair plačevala na potnika za pristajanje, kontrolo lokalnega zračnega prometa, razsvetljava, parkiranje (brez nočnega parkiranja), oskrbo na ploščadi in oskrbo potnikov in infrastrukturo, ter taksa za storitve prevoza potnikov v okviru potniškega zračnega prevoza. Družba AOC je na podlagi dokumentov o številu potnikov izračunala neto takso na potnika in izračun ob koncu vsakega tedna predložila družbi Ryanair. Družba Ryanair je izračunala nagrado za uspešnost in izračun družbi AOC predložila v 30 dneh po koncu vsakega meseca. V izračunu so se upoštevale storitve, opravljene v predhodnem koledarskem mesecu. Družba Ryanair je lahko svojo nagrado za uspešnost odštela od mesečnih računov družbe AOC za pristajalne pristojbine. Družba AOC je na drugi strani plačevala „nagrado za uspešnost“, ki je temeljila na določenem odstotku morebitnih povišanj pristojbin, ki jih pobira letališče, in sicer 100 % vsakega povišanja prispevkov za varnost, ki jih pobira država, do največ 10 %

1 Navedene so le točke zadevne sodbe, za katere Splošno sodišče meni, da je njihova objava koristna.

nad veljavno objavljeno tarifo v petletnem obdobju, in 100 % vsakega povišanja objavljenih pristojbin ali dodatnih pristojbin, taks ali prispevkov, uvedenih v okviru objavljenih letaliških taks, do največ 10 % celotne veljavne objavljene pristojbine, ki jo plačuje družba Ryanair, v petletnem obdobju.

- 7 Na podlagi drugega sporazuma o storitvah trženja, ki je bil 28. avgusta 2008 podpisan za prvotno dveletno obdobje, je morala družba AMS opravljati storitve trženja, ki so zajemale oglaševanje na internetni strani družbe Ryanair, za kar ji je družba AOC plačala [zaupno]² leta 2008 in [zaupno] leta 2009. Sporazum je bil povezan z zavezo družbe Ryanair, da bo opravljala lete med letališčem Altenburg-Nobitz in letališčem London Stansted poleti vsak dan in pozimi štirikrat na teden, ter samo poleti lete do letališča Girona trikrat na teden.
- 8 Na podlagi tretjega sporazuma o storitvah trženja, ki je bil 25. januarja 2010 podpisan za prvotno enoletno obdobje, se je družba AMS znova zavezala, da bo opravljala storitve trženja, ki so zajemale oglaševanje na internetni strani družbe Ryanair, za kar ji je družba AOC plačala [zaupno]. Sporazum je bil povezan z zavezo družbe Ryanair, da bo od poletja 2010 in izključno v poletni sezoni IATA, ki se je začela 28. marca 2010 in končala 30. oktobra 2010, opravljala lete z letališča Altenburg-Nobitz do letališč London Stansted (sedemkrat na teden), Girona (trikrat na teden) in Alicante (dvakrat na teden).
- 9 Pozneje so bili leti do letališč Barcelona-Girona, Edinburg in Alicante ukinjeni, 31. marca 2011 se je zgodilo enako z leti do letališča London-Stansted, tako da je od tega datuma družba Ryanair prenehala opravljati vse dejavnosti z letališča Altenburg-Nobitz.

[...]

Postopek in predlogi strank

- 25 Tožeči stranki sta 18. aprila 2016 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložili to tožbo.
- 26 Tožeči stranki sta z ločenim aktom 30. maja 2016 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložili predlog za sprejetje ukrepov procesnega vodstva.
- 27 Komisija je stališče glede tega predloga predložila 20. junija 2016 v predpisanem roku.
- 28 Svet Evropske unije je 22. junija 2016 vložil predlog za intervencijo v tej zadevi v podporo predlogom Komisije. Predsednik šestega senata Splošnega sodišča je z odločbo z dne 6. septembra 2016 ugodil temu predlogu.
- 29 Splošno sodišče je z odločbo z dne 15. marca 2018 odločilo, da zadevo dodeli šestemu razširjenemu senatu.
- 30 Splošno sodišče je na podlagi poročila sodnika poročevalca odločilo, da začne ustni del postopka, in stranke v okviru ukrepov procesnega vodstva iz člena 88 Poslovnika pozvalo, naj odgovorijo na nekatera vprašanja.
- 31 Stranke so na obravnavi 4. julija 2018 podale ustne navedbe.
- 32 Tožeči stranki Splošnemu sodišču predlagata, naj:
 - člen 1(4) ter člena 2 in 4 izpodbijanega sklepa razglasi za nične;

2 Prikriti zaupni podatki.

– Komisiji naloži plačilo stroškov.

33 Komisija ob podpori Sveta Splošnemu sodišču predlaga, naj:

– tožbo zavrne;

– tožečima strankama naloži plačilo stroškov.

Pravo

[...]

Tretji tožbeni razlog: kršitev člena 107(1) PDEU, ker Komisija ni dokazala obstoja prednosti

[...]

Četrta del: očitne napake pri presoji Komisije in neobrazložitev v analizi donosnosti

[...]

– Očitek, ki se nanaša na uporabo neustreznih predpostavk pri izračunu donosnosti

[...]

247 Na prvem mestu, kar zadeva trditev, da je Komisija napačno preučila donosnost zadevnih sporazumov s tem, da je upoštevala časovni okvir, omejen na sedem mesecev, je treba najprej spomniti, da je treba to trditev preučiti neposredno z vidika načela udeleženca v tržnem gospodarstvu, kot izhaja iz člena 107(1) PDEU, in ne z vidika smernic iz leta 2014.

248 Dalje, iz sodne prakse (glej točko 106 zgoraj) izhaja, da je treba preučiti, ali je Komisija v okviru analize dodatne donosnosti lahko upravičeno sklepala, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi deloval namesto letališča Altenburg-Nobitz, ocenil interes za sklenitev sporazuma z dne 25. januarja 2010 v povezavi s sporazumom o letaliških storitvah z dne 3. marca 2003 in sporazumom o storitvah trženja z dne 7. aprila 2003 ob upoštevanju časovnega okvira, omejenega na sedem mesecev.

249 Ravnanje preudarnega udeleženca v tržnem gospodarstvu vodijo obeti dolgoročneje donosnosti (sodba z dne 21. marca 1991, Italija/Komisija, C-305/89, EU:C:1991:142, točka 20). Tak udeleženec, ki želi povečati dobiček, je pripravljen nositi premišljena tveganja pri določitvi primerne donosa, ki ga pričakuje od svoje naložbe.

250 Vendar v obravnavani zadevi ni sporno, da so bili zadevni sporazumi, zlasti sporazum o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010, sklenjeni za določen čas. Komisija je tako v točki 259 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da je zadnji sporazum začel veljati 25. januarja 2010 in se iztekel eno leto po začetku obratovanja prve letalske povezave, ki je morala začeti obratovati v poletni sezoni 2010. Ker so se letalske storitve družbe Ryanair izvajale samo sedem mesecev, to je med poletno sezono IATA 2010, je Komisija analizo donosnosti opravila samo v zvezi s tem obdobjem.

251 Prav tako ni sporno, da upravljavec letališča Altenburg-Nobitz – kot navaja Komisija, ne da bi ji tožeči stranki nasprotovali – po sklenitvi zadevnih sporazumov ni pripravil poslovnega načrta v zvezi z obratovanjem povezav do letališč v Londonu, Gironi in Alicanteju.

- 252 V tem okviru je Komisija lahko brez napake sklepala, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu ocenil dodatno donosnost kombinacije zadevnih treh sporazumov glede na stroške in prihodke v obdobju obratovanja zadevne letalske povezave, to je v sedmih mesecih.
- 253 Trditve tožečih strank, da je Komisija v točki 259 obrazložitve izpodbijanega sklepa napačno ugotovila, da se je sporazum o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010 iztekel eno leto po uvedbi prve letalske povezave družbe Ryanair, in ne po opravljenih storitvah trženja družbe AMS, je brezpredmetna. Tožeči stranki namreč nista dokazali, da je taka napaka, ne glede na to, kako obžalovanja vredna je, znatno vplivala na izračun pričakovane dodatne donosnosti sporazuma o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010. Kot je Komisija na obravnavi pojasnila v odgovor na vprašanje Splošnega sodišča, je očitno, da tudi če je bil sporazum sklenjen za prvotno obdobje enega leta od takrat, ko je družba AMS uvedla prvo storitev trženja, dodatni prihodki od letalskih in neletalskih dejavnosti ter pričakovani dodatni stroški poslovanja v zvezi z opravljanjem letov družbe Ryanair na letališče Altenburg-Nobitz ne bi bili drugačni. Prav tako ni ugotovljeno, da je zakasnitev, s katero je družba AMS družbi AOC zaračunala ceno storitev trženja, kakor koli vplivala na znesek, ki ga je družba AOC morala plačati na podlagi sporazuma o storitvah trženja in ki je bil del stroškov, ki so se morali upoštevati pri analizi dodatne donosnosti sporazuma o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010.
- 254 Dejstvo, da je Komisija upoštevala dejansko trajanje obratovanja letalske povezave družbe Ryanair, in ne trajanje sporazuma z dne 25. januarja 2010, to je eno leto, ne vpliva na veljavnost analize dodatne donosnosti, opravljene v izpodbijanem sklepu. Komisija je namreč lahko predpostavila, ne da bi storila očitno napako pri presoji, da bo udeleženec v tržnem gospodarstvu pričakoval samo dodatne prihodke v obdobju, v katerem se je družba Ryanair zavezala zagotavljati zadevno letalsko povezavo. V zvezi s tem je treba spomniti, da tožeči stranki nista dokazali, da je Komisija storila očitno napako pri presoji, ko je domnevala, da storitve trženja, ki jih je opravljala družba AMS, niso mogle trajno vplivati na ravnanje obiskovalcev internetne strani družbe Ryanair (glej točke od 184 do 188 zgoraj).
- 255 Nazadnje, trditve, da bi Komisija morala analizirati donosnost sporazuma o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010 v obdobju od datuma začetka veljavnosti tega sporazuma do datuma izteka sporazuma o letalskih storitvah z dne 3. marca 2003, ni mogoče sprejeti.
- 256 Namreč, tudi če se prizna, da sta se sporazum o letalskih storitvah z dne 3. marca 2003 in sporazum o storitvah trženja z dne 7. aprila 2003 uporabljala še po izteku sporazuma o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010, je treba ugotoviti, da so stranke po začetku veljavnosti teh sporazumov iz leta 2003, v katerih so bili predvideni predvsem celoletni redni dnevni leti na letališče London-Stansted (točka 47 obrazložitve izpodbijanega sklepa), pregledale, celo dopolnile pogoje svojega poznejšega sodelovanja tako na ravni zavez glede opravljanja letov kot na ravni plačila za storitve trženja. Družba Ryanair se je tako s sporazumom o storitvah trženja z dne 28. avgusta 2008 zavezala, da bo lete do tega letališča opravljala poleti vsak dan in pozimi štirikrat na teden, lete do letališča Girona pa samo poleti trikrat na teden (točka 57 obrazložitve izpodbijanega sklepa), medtem ko se je s sporazumom o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010 zavezala, da bo v poletni sezoni IATA opravljala lete do letališč London-Stansted (sedemkrat na teden), Girona (trikrat na teden) in Alicante (dvakrat na teden). Družba AOC se je prav tako s sporazumom o storitvah trženja z dne 28. avgusta 2008 in sporazumom o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010 zavezala, da bo plačala [zaupno] (glej točko 7 zgoraj) in [zaupno] (glej točko 8 zgoraj) za storitve trženja družbe AMS. Ta zneska sta bila plačana poleg „nagrade za uspešnost“, ki je bila v sporazumu o storitvah trženja z dne 7. aprila 2003 določena za plačilo storitev trženja družbe Ryanair.
- 257 Zato je razumno domnevati, da bi udeleženec v tržnem gospodarstvu, ki bi deloval namesto družbe AOC, ob sklenitvi sporazuma z dne 25. januarja 2010 pričakoval, da ob izteku zadnjenavedenega sporazuma tožeči stranki ne bosta sprejeli zgolj vrnitve k pogojem iz sporazuma o letalskih storitvah z dne 3. marca 2003 in sporazuma o storitvah trženja z dne 7. aprila 2003, temveč bosta vztrajali tudi pri ponovnih pogajanjih o zavezi glede opravljanja letov z letališča Altenburg-Nobitz in pri novih plačilih za storitve trženja.

- 258 Poleg tega je dejstvo, da se družba Ryanair ni bila pripravljena vrniti k prvotnim pogojem iz sporazumov iz leta 2003, ne da bi zahtevala nova plačila, naknadno potrjeno s tem, da je na eni strani družba Ryanair zagotavljala samo eno povezavo v zimski sezoni IATA 2010/2011, ki se je začela 30. oktobra 2010 in končala 28. marca 2011, do letališča London-Stansted in z njega, vendar s finančno podporo regionalnih zasebnih podjetij (točka 32(d) in točka 64 obrazložitve izpodbijanega sklepa), ter da je na drugi strani družba Ryanair, ker so delničarji in vodstvo družbe AOC zavrnilo plačilo 420.000 EUR, ki jih je zahtevala iz naslova stroškov trženja za vozni red za poletje 2011, marca 2011 prenehala izvajati svoje dejavnosti na letališču Altenburg-Nobitz.
- 259 V teh okoliščinah ni dokazano, da bi bilo primerneje, če bi Komisija pričakovano donosnost sporazuma o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010 preučila na podlagi obdobja od datuma začetka veljavnosti tega sporazuma do datuma izteka veljavnosti sporazuma o letaliških storitvah z dne 3. marca 2003, na katerega je bil ta sporazum vezan, in sicer do aprila 2013, ter tako časovni okvir razširila na obdobje od leta 2010 do leta 2013 namesto na obdobje sedmih mesecev, ki jih je upoštevala Komisija. V zvezi s tem je treba ugotoviti, da je v obvestilu z dne 14. aprila 2016, ki sta ga predložili tožeči stranki, res navedeno, da bi bila sklenitev sporazuma o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010 v povezavi z drugima dvema sporazumoma donosna, če bi bila analiza donosnosti opravljena na podlagi obdobja od januarja 2010 do aprila 2013. Vendar analiza v obvestilu z dne 14. aprila 2016, kot je Komisija pravilno navedla, ne vključuje novih plačil, pričakovanih za storitve trženja.
- 260 Glede na navedeno je treba očitek tožečih strank v zvezi s časovnim okvirom analize donosnosti zavrniti.
- 261 Na drugem mestu, kar zadeva trditev tožečih strank v zvezi s faktorjem zasedenosti, ki se uporablja za merjenje uporabe zmogljivosti zrakoplova, je treba ugotoviti, da je Komisija za izračun pričakovanega števila potnikov na podlagi sporazuma o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010 v točki 264 obrazložitve izpodbijanega sklepa uporabila 80-odstotni faktor za zrakoplov s 189 sedeži, ki je ustrezal zmogljivosti, navedeni v tem sporazumu.
- 262 Komisija je pred Splošnim sodiščem pojasnila, da je 80-odstotni faktor zasedenosti razumna predpostavka. V zvezi s tem napotuje na letno poročilo družbe Ryanair za leto 2009, v katerem je na eni strani navedeno, da je bil povprečni faktor zasedenosti na letih, ki jih je ta družba opravljala v svoji mreži, 81 %, in na drugi, da so bili faktorji zasedenosti na novih povezavah, kot je bila nova povezava do letališča Alicante, predvidena v sporazumu o storitvah trženja z dne 25. januarja 2010, običajno nižji.
- 263 Poleg tega je Komisija v odgovor na vprašanje Splošnega sodišča pojasnila, da 80-odstotni faktor zasedenosti, ki ga je uporabila, pomeni bolj optimističen scenarij kot scenarij, ki ga je letališče Altenburg-Nobitz sprejelo za pričakovane prihodke od dejavnosti družbe Ryanair. Komisija je v zvezi s tem predložila preglednico, ki so jo nemški organi zagotovili v upravnem postopku in ki je vsebovala več scenarijev v zvezi s faktorji zasedenosti od 70 do 90 %. V tej preglednici se je bilo predvidevalo, da je tudi pri 70-odstotnem faktorju zasedenosti mogoče doseči pozitiven rezultat od dejavnosti družbe Ryanair (glej točko 99 obrazložitve izpodbijanega sklepa).
- 264 Iz tega sledi, da se je Komisija za določitev faktorja zasedenosti, uporabljenega v izpodbijanem sklepu, oprla na objektivne elemente, ki so poleg tega zadostno utemeljevali odstopanje od 85-odstotnega faktorja zasedenosti, uporabljenega v drugih zadevah s področja državnih pomoči v zvezi s sporazumi, ki sta jih tožeči stranki sklenili z drugimi letališči. Ker so bile metode izračuna faktorja zasedenosti, uporabljene v teh drugih zadevah in izpodbijanem sklepu, različne, je treba ugotoviti, da pristopa Komisije ni mogoče šteti za nedoslednega.
- 265 Posledično je treba očitek tožečih strank v zvezi z uporabo 80-odstotnega faktorja zasedenosti zavrniti.

- 266 Na tretjem mestu, kar zadeva trditve tožečih strank o neupoštevanju zunanjih učinkov mreže pri izračunu prihodkov iz neletalskih dejavnosti za leto 2010, je treba spomniti, da je Komisija, ker ni imela upoštevni predhodnih informacij, izhajala iz predpostavke, da je letališče Altenburg-Nobitz januarja 2010, ko je bil podpisan sporazum o storitvah trženja, pri izračunu prihodkov iz neletalskih dejavnosti upoštevalo dejanske prihodke v predhodnih letih, ki so se v primerjavi z letoma 2006 in 2007 bistveno povečali. Komisija je tako domnevala, da je letališče Altenburg-Nobitz leta 2010 svoje napovedi glede prihodkov iz neletalskih dejavnosti oblikovalo na podlagi dveh predhodnih let, pri čemer je povprečje za leti 2008 in 2009 znašalo od 1,80 do 2,30 EUR na potnika (točka 263(b) obrazložitve izpodbijanega sklepa).
- 267 Ugotoviti je treba, da Komisija pri tem izračunu prihodkov iz neletalskih dejavnosti za leto 2010 ni storila nobene očitne napake pri presoji.
- 268 Kot je Komisija pojasnila, je namreč iz elementov iz spisa razvidno, da sta tožeči stranki v preteklih letih opravljali zelo podobne storitve v okviru sporazuma z dne 28. avgusta 2008 v povezavi s sporazumom o letaliških storitvah z dne 3. marca 2003 in sporazumom o storitvah trženja z dne 7. aprila 2003, tako da udeležencu v tržnem gospodarstvu ni nič omogočalo, da predvidi nenadno zvišanje prihodkov iz neletalskih dejavnosti na potnika zaradi zunanjih učinkov mreže.
- 269 Očitek, ki se nanaša na uporabo neustreznih predpostavk pri izračunu donosnosti, je torej treba zavrniti.

[...]

Iz teh razlogov je

SPLOŠNO SODIŠČE (šesti razširjeni senat)

razsodilo:

- 1. Tožba se zavrne.**
- 2. Družbi Ryanair DAC in Airport Marketing Services Ltd nosita svoje stroške in stroške Evropske komisije.**
- 3. Svet Evropske unije nosi svoje stroške.**

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Razglašeno na javni obravnavi v Luxembourg, 13. decembra 2018.

Podpisi