Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Sesta Sezione ampliata)

13 dicembre 2018 *

«Aiuti di Stato – Accordi conclusi con la compagnia aerea Ryanair e la sua filiale Airport Marketing Services – Servizi aeroportuali – Servizi di marketing – Decisione che dichiara l'aiuto incompatibile con il mercato interno e ne ordina il recupero – Nozione di aiuto di Stato – Vantaggio – Criterio dell'investitore privato – Recupero – Articolo 41 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea – Accesso al fascicolo – Diritto al contraddittorio»

Nella causa T-165/16,

Ryanair DAC, già Ryanair Ltd, con sede a Dublino (Irlanda),

Airport Marketing Services Ltd, con sede a Dublino,

rappresentate da G. Berrisch, E. Vahida, I.-G. Metaxas-Maranghidis, avvocati, e B. Byrne, solicitor,

ricorrenti,

contro

Commissione europea, rappresentata da L. Flynn, L. Armati e S. Noë, in qualità di agenti,

convenuta,

sostenuta da

Consiglio dell'Unione europea, rappresentata da S. Boelaert e S. Petrova, in qualità di agenti,

interveniente,

avente ad oggetto una domanda fondata sull'articolo 263 TFUE e diretta all'annullamento parziale della decisione (UE) 2016/287 della Commissione, del 15 ottobre 2014, sugli aiuti di Stato SA.26 500 2012/C (ex 2011/NN, ex CP 227/2008) concessi dalla Germania a Flughafen Altenburg-Nobitz e Ryanair Ltd (GU 2016, L 59, pag. 22),

IL TRIBUNALE (Sesta Sezione ampliata),

composto da G. Berardis, presidente, S. Papasavvas, D. Spielmann (relatore), Z. Csehi e O. Spineanu-Matei, giudici,

cancelliere: P. Cullen, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 4 luglio 2018,

* Lingua processuale: l'inglese.

ha pronunciato la seguente

Sentenza [1]

Fatti

Le misure in parola

1 La prima ricorrente, Ryanair DAC, già Ryanair Ltd (in prosieguo: la «Ryanair»), è una compagnia aerea con sede in Irlanda, che opera più di 1 800 voli quotidiani che connettono 200 destinazioni in 31 paesi d'Europa e d'Africa del Nord. La seconda ricorrente, Airport Marketing Services Ltd (in prosieguo: l'«AMS»), è una filiale della Ryanair che fornisce soluzioni in materia di strategia di marketing. La maggior parte delle sue attività consiste nel vendere spazi pubblicitari sul sito Internet della Ryanair.

2 L'aeroporto di Altenburg-Nobitz è situato nel sud del Land di Turingia, in Germania. Detto aeroporto è detenuto e utilizzato dalla società Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (in prosieguo: l'«AOC») i cui azionisti sono autorità pubbliche o enti detenuti al 100% da autorità pubbliche.

3 La Ryanair ha garantito voli quotidiani da detto aeroporto verso l'aeroporto di Londra-Stansted (Regno Unito) tra il 2003 e il 2011. La medesima ha parimenti cominciato a fornire un collegamento con l'aeroporto di Barcellona-Girona (Spagna) a partire dal 2007. Ha altresì introdotto un collegamento con l'aeroporto di Edimburgo (Regno Unito) nel 2009 e un collegamento con l'aeroporto di Alicante (Spagna) nel 2010.

4 Pertanto, il 3 marzo 2003, l'AOC ha concluso un contratto decennale di servizi aeroportuali con la Ryanair, ai sensi del quale quest'ultima si impegnava ad effettuare voli regolari con cadenza giornaliera verso l'aeroporto di Londra-Stansted. La Ryanair era tenuta a pagare una tassa per la prestazione dei servizi di trasporto aereo passeggeri, conformemente al regolamento dell'aeroporto di Altenburg-Nobitz sui diritti aeroportuali in vigore alla data della prestazione del servizio, nonché un importo pari ai diritti sulla sicurezza applicati ai passeggeri e alle imposte statali. Le ricorrenti hanno indicato che il contratto per i servizi aeroportuali ha costituito la base per l'ampliamento della cooperazione tra le parti fino a comprendere un totale di quattro collegamenti aerei (a destinazione di Londra, Girona, Edimburgo e Alicante).

5 Peraltro, l'AOC ha concluso tre contratti di servizi di marketing, il primo con la Ryanair e i successivi due con l'AMS.

6 In forza del primo contratto di servizi di marketing, sottoscritto il 7 aprile 2003 per una durata di dieci anni, la Ryanair doveva porre in essere campagne pubblicitarie per promuovere la regione Altenburg-Nobitz. L'AOC era tenuta a pagare due commissioni quale corrispettivo. Essa pagava, da un lato, una «commissione in funzione del risultato» per ciascun passeggero in partenza, che determinava un diritto netto a carico della Ryanair per le prestazioni di servizi aeroportuali relative all'atterraggio, al controllo del traffico aereo, all'illuminazione, all'area di parcheggio (senza parcheggio notturno), assistenza sulla rampa e assistenza ai passeggeri, infrastruttura e tasse aeroportuali/passeggero. L'AOC calcolava il diritto netto per passeggero e presentava alla Ryanair il calcolo alla fine di ogni settimana. La Ryanair calcolava la commissione in funzione del risultato e presentava all'AOC il calcolo entro un termine di 30 giorni dalla fine di ogni mese. Il calcolo si basava ogni volta sulle prestazioni di servizi effettuate nel mese di calendario precedente. La Ryanair poteva detrarre la sua commissione in funzione dei risultati dalle fatture mensili dell'AOC relative alle tasse di atterraggio. L'AOC pagava,

1 Sono riprodotti soltanto i punti della presente sentenza la cui pubblicazione è ritenuta utile dal Tribunale.

dall'altro lato, una «commissione in funzione del risultato» basata su una determinata percentuale su eventuali incrementi di tasse aeroportuali, ossia il 100% di qualsiasi incremento del diritto sulla sicurezza riscosso dallo Stato, fino ad una percentuale massima del 10% dell'aliquota pubblicata nell'arco di un periodo di cinque anni e il 100% di qualsiasi incremento di diritti pubblicati o di ulteriori diritti, oneri o tasse inseriti tra i diritti aeroportuali pubblicati, fino ad un'aliquota massima del 10%, rispetto ai diritti totali versati dalla Ryanair nell'arco di un periodo di cinque anni.

7 In forza del secondo contratto di servizi di marketing, sottoscritto il 28 agosto 2008 per una durata iniziale di due anni, l'AMS era tenuta a fornire servizi di marketing che consistevano in pubblicità sul sito Internet della Ryanair, a fronte del versamento da parte dell'AOC di [*riservato*] [2] nel 2008 e di [*riservato*] nel 2009. Il contratto era legato all'impegno della Ryanair ad operare un collegamento tra l'aeroporto di Altenburg-Nobitz e quello di Londra-Stansted con cadenza giornaliera d'estate e quadrisettimanale in inverno, nonché un collegamento con l'aeroporto di Girona con cadenza trisettimanale, operato esclusivamente d'estate.

8 In forza del terzo contratto di servizi di marketing, sottoscritto il 25 gennaio 2010 per una durata inziale di un anno, l'AMS si è impegnata nuovamente a fornire servizi di marketing che consistevano in pubblicità sul sito Internet della Ryanair, a fronte del versamento da parte dell'AOC di [*riservato*]. Il contratto era legato all'impegno della Ryanair ad offrire collegamenti tra l'aeroporto di Altenburg-Nobitz e quelli di Londra-Stansted (sette volte alla settimana), Girona (tre volte alla settimana) e Alicante (due volte alla settimana), a partire dall'estate 2010 e solo nella stagione estiva IATA che comincia il 28 marzo 2010 e termina il 30 ottobre 2010.

9 In seguito, i collegamenti verso gli aeroporti di Barcellona-Girona, Edimburgo e Alicante sono stati tutti soppressi e, il 31 marzo 2011, lo stesso è avvenuto per il collegamento verso l'aeroporto di Londra-Stansted, di modo che, a partire dalla suddetta data, la Ryanair ha cessato ogni attività presso l'aeroporto di Altenburg-Nobitz.

[*omissis*]

Procedimento e conclusioni delle parti

25 Con atto introduttivo depositato presso la cancelleria del Tribunale il 18 aprile 2016 le ricorrenti hanno proposto il ricorso di cui trattasi.

26 Con atto depositato presso la cancelleria del Tribunale il 30 maggio 2016 le ricorrenti hanno presentato una domanda di adozione di misure di organizzazione del procedimento.

27 Con atto depositato il 20 giugno 2016 la Commissione ha presentato le sue osservazioni sulla suddetta domanda nel termine impartito.

28 Con atto depositato il 22 giugno 2016 il Consiglio dell'Unione europea ha chiesto di essere ammesso ad intervenire nella presente causa a sostegno delle conclusioni della Commissione. Con decisione del 6 settembre 2016 il presidente della Sesta Sezione del Tribunale ha accolto la predetta domanda.

29 Con decisione del 15 marzo 2018 il Tribunale ha deciso di rinviare la causa dinanzi alla Sesta Sezione ampliata.

30 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale ha deciso di avviare la fase orale del procedimento e, nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento previste dall'articolo 88 del proprio regolamento di procedura, di invitare le parti a rispondere a taluni quesiti.

2 Dati riservati omessi.

31 Le parti hanno svolto le loro difese orali all'udienza del 4 luglio 2018.

32 Le ricorrenti chiedono che il Tribunale voglia:

– annullare l'articolo 1, paragrafo 4, e gli articoli 2 e 4 della decisione impugnata;

– condannare la Commissione alle spese.

33 La Commissione, sostenuta dal Consiglio, chiede che il Tribunale voglia:

– respingere il ricorso;

– condannare le ricorrenti alle spese.

In diritto

[*omissis*]

Sul terzo motivo di ricorso, relativo alla violazione dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE in quanto la Commissione non ha accertato la sussistenza di un vantaggio

[*omissis*]

Sulla quarta parte, relativa ad errori manifesti di valutazione della Commissione e ad un'assenza di motivazione nella sua analisi della redditività

[*omissis*]

– Sull'addebito vertente sull'utilizzo di ipotesi inappropriate nel calcolo della redditività

[*omissis*]

247 In primo luogo, per quanto riguarda l'argomento secondo il quale la Commissione ha erroneamente esaminato la redditività dei contratti in questione considerando un arco temporale limitato a sette mesi, si deve rammentare, anzitutto, che il suddetto argomento deve essere esaminato direttamente alla luce del principio dell'operatore in un'economia di mercato quale risulta dall'articolo 107, paragrafo 1, TFUE e non alla luce degli orientamenti del 2014.

248 Inoltre, risulta dalla giurisprudenza (v. punto 106 supra) che si deve esaminare se la Commissione abbia potuto correttamente considerare, nell'ambito della sua analisi di redditività incrementale, che un operatore in un'economia di mercato, se avesse agito al posto dell'aeroporto di Altenburg-Nobitz, avrebbe valutato l'interesse a concludere il contratto del 25 gennaio 2010, in combinazione con il contratto di servizi aeroportuali del 3 marzo 2003 e il contratto di servizi di marketing del 7 aprile 2003, considerando un arco temporale che si limita a sette mesi.

249 Il comportamento di un operatore avveduto in un'economia di mercato è guidato da prospettive di redditività a più lungo termine (sentenza del 21 marzo 1991, Italia/Commissione, C-305/89, EU:C:1991:142, punto 20). Un simile operatore che intenda massimizzare i suoi profitti è disposto a correre rischi calcolati nella determinazione della remunerazione appropriata da aspettarsi per il suo investimento.

250 Nel caso di specie, tuttavia, è pacifico che i tre contratti in questione, e in particolare, il contratto di servizi di marketing del 25 gennaio 2010, sono stati conclusi per una durata determinata. La Commissione ha poi constatato, al punto 259 della decisione impugnata, che quest'ultimo contratto iniziava il 25 gennaio 2010 e terminava un anno dopo l'avvio del primo collegamento aereo che sarebbe dovuto essere operativo per la stagione estiva 2010. Dal momento che i servizi aerei della Ryanair si estendevano solo su un periodo di sette mesi, ossia la stagione estiva IATA nel 2010, la Commissione ha effettuato la sua analisi di redditività unicamente su tale periodo.

251 È parimenti pacifico, come ha indicato la Commissione senza essere contraddetta dalle ricorrenti, che, in vista della conclusione dei contratti in questione, l'operatore aeroportuale di Altenburg-Nobitz non aveva preparato un piano aziendale per l'operatività dei collegamenti verso gli aeroporti di Londra, Girona e Alicante.

252 In tale contesto, la Commissione poteva considerare, senza incorrere in errore, che un operatore in economia di mercato valuterebbe la redditività incrementale della combinazione dei tre contratti in questione rispetto ai costi e alle entrate durante il periodo di operatività del collegamento aereo in questione, ossia sette mesi.

253 L'argomento delle ricorrenti secondo il quale la Commissione avrebbe erroneamente valutato, al punto 259 della decisione impugnata, che il contratto di servizi di marketing del 25 gennaio 2010 terminava un anno dopo l'avvio del primo collegamento aereo della Ryanair e non in seguito alla fornitura dei servizi di marketing dell'AMS, è inconferente. Infatti, le ricorrenti non hanno dimostrato che un simile errore, pur essendo deplorevole, abbia avuto un effetto significativo sul calcolo della redditività incrementale attesa dal contratto di servizi di marketing del 25 gennaio 2010. Come la Commissione ha chiarito durante l'udienza, in risposta ad un quesito del Tribunale, anche se il contratto era stato concluso per una durata iniziale di un anno dall'introduzione del primo servizio di marketing dell'AMS, sembrava che le entrate incrementali di attività aeronautiche ed extra aeronautiche nonché i costi di gestione incrementali attesi dall'operatività dei collegamenti aerei della Ryanair all'aeroporto di Altenburg-Nobitz non sarebbero stati alterati. Allo stesso modo, non è stato dimostrato che lo sfasamento temporale della fatturazione dell'AMS all'AOC del prezzo dei servizi di marketing avrebbe avuto un impatto di qualsivoglia tipo sull'importo che era dovuto dall'AOC a titolo del contratto di servizi di marketing e che faceva parte dei costi da prendere in considerazione nell'analisi della redditività incrementale del contratto di servizi di marketing del 25 gennaio 2010.

254 Il fatto che la Commissione abbia preso in considerazione la durata effettiva dell'operatività del collegamento aereo della Ryanair e non la durata del contratto del 25 gennaio 2010, ossia un anno, non inficia la validità dell'analisi della redditività incrementale effettuata nella decisione impugnata. Infatti, la Commissione ha potuto supporre, senza commettere un manifesto errore di valutazione, che un operatore in economia di mercato si aspetterebbe solo le entrate incrementali nel periodo durante il quale la Ryanair si era impegnata ad effettuare il collegamento aereo in questione. A tale proposito, si deve rammentare che le ricorrenti non hanno dimostrato che la Commissione aveva commesso un manifesto errore di valutazione nel supporre che i servizi di marketing forniti dall'AMS non fossero idonei ad avere effetti duraturi sul comportamento dei visitatori del sito Internet della Ryanair (v. punti da 184 a 188 supra).

255 Infine, l'argomento secondo il quale la Commissione avrebbe dovuto analizzare la redditività del contratto dei servizi di marketing del 25 gennaio 2010 nel periodo compreso tra la data di inizio di tale contratto e la data di scadenza del contratto di servizi aeroportuali del 3 marzo 2003 non può essere accolto.

256 Infatti, anche ammettendo che il contratto di servizi aeroportuali del 3 marzo 2003 e il contratto di servizi di marketing del 7 aprile 2003 abbiano continuato ad applicarsi in seguito alla scadenza del contratto di servizi di marketing del 25 gennaio 2010, si deve constatare che, dopo l'entrata in vigore di tali contratti del 2003, che prevedevano in particolare voli regolari a cadenza giornaliera verso

l'aeroporto di Londra-Stansted durante tutto l'anno (punto 47 della decisione impugnata), le parti hanno rivisto, o per meglio dire, completato, le condizioni della loro successiva collaborazione sia dal punto di vista degli impegni di operatività dei voli che della remunerazione per i servizi di marketing. Pertanto, con il contratto di servizi di marketing del 28 agosto 2008, la Ryanair si è impegnata a operare un collegamento verso tale aeroporto a cadenza giornaliera in estate e quadrisettimanale in inverno, nonché un collegamento verso l'aeroporto di Girona, solo in estate, tre volte a settimana (punto 57 della decisione impugnata), mentre, mediante il contratto di servizi di marketing del 25 gennaio 2010, la Ryanair si è impegnata ad operare collegamenti verso gli aeroporti di Londra-Stansted (sette volte alla settimana), di Girona (tre volte alla settimana) e Alicante (due volte alla settimana) durante la stagione estiva IATA. Del pari, mediante il contratto di servizi di marketing del 28 agosto 2008 e il contratto di servizi di marketing del 25 gennaio 2010, l'AOC si è impegnata a corrispondere rispettivamente l'importo di [*riservato*] (v. punto 7 supra) e l'importo di [*riservato*] (v. punto 8 supra) per assicurarsi i servizi di marketing dell'AMS. Tali pagamenti si aggiungevano alla «commissione in funzione del risultato» stipulata nel contratto di servizi di marketing del 7 aprile 2003 quale corrispettivo dei servizi di marketing assicurati dalla Ryanair.

257 Di conseguenza, si può supporre che un operatore in un'economia di mercato, che agisca al posto dell'AOC, si sarebbe aspettato al momento della conclusione del contratto del 25 gennaio 2010 che, alla scadenza di quest'ultimo contratto, le ricorrenti non accettassero semplicemente di ripristinare le condizioni del contratto di servizi aeroportuali del 3 marzo 2003 e del contratto di servizi di marketing del 7 aprile 2003, ma che insistessero parimenti sulla rinegoziazione dell'impegno di operare voli dall'aeroporto di Altenburg-Nobitz nonché su nuovi pagamenti per i servizi di marketing.

258 Peraltro, il fatto che la Ryanair non sarebbe stata pronta a ripristinare semplicemente i termini iniziali dei contratti del 2003 senza chiedere nuovi pagamenti è confermata ex post dal fatto che, da un lato, la Ryanair ha effettuato un solo collegamento durante la stagione invernale IATA 2010/2011, avente inizio il 30 ottobre 2010 e termine il 28 marzo 2011, in partenza e a destinazione dell'aeroporto di Londra-Stansted, tuttavia con il sostegno finanziario di imprese private regionali [punto 32, lettera d), e punto 64 della decisione impugnata], e, dall'altro lato, per il fatto che, dal momento che gli azionisti e la direzione dell'AOC hanno rifiutato di corrispondere la somma di EUR 420 000 richiesta dalla Ryanair a titolo di remunerazione per l'attività di marketing per l'orario estivo del 2011, quest'ultima ha cessato le suddette attività all'aeroporto di Altenburg-Nobitz nel marzo 2011.

259 In tali condizioni, non è dimostrato che sarebbe stato più appropriato che la Commissione esaminasse la redditività attesa dal contratto di servizi di marketing del 25 gennaio 2010 per il periodo compreso tra la data di inizio del suddetto contratto e la data di scadenza del contratto dei servizi aeroportuali del 3 marzo 2003 al quale il citato contratto era legato, ossia aprile 2013, ed estendesse pertanto l'arco temporale dal 2010 al 2013 invece dei sette mesi considerati dalla Commissione. A tale riguardo, si deve constatare che, certo, la nota del 14 aprile 2016 prodotta dalle ricorrenti indica che la conclusione del contratto di servizi di marketing del 25 gennaio 2010, in combinazione con gli altri due contratti, sarebbe stata redditizia se l'analisi della redditività fosse stata effettuata nel periodo da gennaio 2010 fino ad aprile 2013. Tuttavia, come ha correttamente indicato la Commissione, l'analisi della nota del 14 aprile 2016 non include i nuovi pagamenti attesi per i servizi di marketing.

260 Alla luce di ciò che precede, si deve respingere l'addebito delle ricorrenti relativo all'arco temporale dell'analisi di redditività.

261 In secondo luogo, per quanto riguarda l'argomento delle ricorrenti relativo al grado di utilizzazione della capacità di un aeromobile, si deve constatare che, per calcolare il numero atteso di passeggeri in forza del contratto di servizi di marketing del 25 gennaio 2010, la Commissione ha contemplato, al punto 264 della decisione impugnata, un grado dell'80% in un aeromobile da 189 posti che corrispondeva alla capacità menzionata in detto contratto.

262 La Commissione ha chiarito dinanzi al Tribunale che un grado di utilizzazione dell'80% era un'ipotesi ragionevole. A tale riguardo, essa rinvia alla relazione annuale della Ryanair 2009 nella quale è indicato, da un lato, che i voli operati dalla Ryanair sulla sua rete avevano un grado di utilizzazione medio dell'81% e, dall'altro, che i tassi di utilizzazione sui nuovi collegamenti quale il nuovo collegamento a destinazione dell'aeroporto di Alicante previsto nel contratto di servizi di marketing del 25 gennaio 2010, erano generalmente inferiori.

263 Peraltro, in risposta ad un quesito del Tribunale, la Commissione ha chiarito che il grado di utilizzazione dell'80% che essa ha considerato costituiva uno scenario più ottimista rispetto a quello adottato dall'aeroporto di Altenburg-Nobitz relativo alle entrate attese dalle attività della Ryanair. A tale riguardo, la Commissione ha prodotto la tabella che le autorità tedesche avevano fornito durante il procedimento amministrativo e che comportava numerosi scenari relativi ai gradi di utilizzazione compresi tra il 70% e il 90%. Detta tabella prevedeva che, anche con un tasso di utilizzazione del 70% con l'attività della Ryanair poteva essere ottenuto un risultato positivo (v. punto 99 della decisione impugnata).

264 Ne consegue che, per determinare il grado di utilizzazione considerato nella decisione impugnata, la Commissione si è basata su elementi oggettivi che, peraltro, giustificavano sufficientemente la divergenza rispetto al grado di utilizzazione dell'85% che era applicato nelle altre cause di aiuti di Stato vertenti su accordi conclusi dalle ricorrenti con altri aeroporti. Dal momento che i metodi di calcolo del grado di utilizzazione applicati nelle altre cause e la decisione impugnata erano differenti, si deve constatare che l'approccio della Commissione non può essere considerato incoerente.

265 Pertanto, l'addebito delle ricorrenti relativo all'applicazione di un grado di utilizzazione dell'80% deve essere respinto.

266 In terzo luogo, per quanto riguarda l'argomento delle ricorrenti relativo alla mancata considerazione delle esternalità di rete nel calcolo delle entrate extra aeronautiche per l'anno 2010, si deve rammentare che, in assenza di informazioni ex ante pertinenti, la Commissione si è basata sul presupposto che, nel gennaio 2010, quando il contratto di servizi di marketing è stato sottoscritto, l'aeroporto di Altenburg-Nobitz ha preso in considerazione, nel calcolo delle entrate extra aeronautiche, le sue entrate effettive degli anni precedenti, che erano molto aumentate rispetto al 2006 e 2007. Pertanto, la Commissione ha supposto che l'aeroporto di Altenburg-Nobitz, nel 2010, avesse basato le sue previsioni di entrate extra aeronautiche per i due anni precedenti su un importo medio da EUR 1,80 a 2,30 per passeggero per gli anni 2008 e 2009 [punto 263, lettera b), della decisione impugnata].

267 Si deve constatare che il predetto calcolo delle entrate extra aeronautiche per l'anno 2010 non è inficiato da nessun errore manifesto di valutazione della Commissione.

268 Infatti, come ha chiarito la Commissione, risulta dagli elementi del fascicolo che le ricorrenti avevano fornito servizi molto simili durante gli anni precedenti nell'ambito del contratto del 28 agosto 2008, in combinazione con il contratto di servizi aeroportuali del 3 marzo 2003 e il contratto di servizi di marketing del 7 aprile 2003, di modo che nulla consentiva a un operatore in un'economia di mercato di supporre un immediato aumento delle entrate extra aeronautiche per passeggero a causa della esternalità della rete.

269 L'addebito vertente sull'utilizzo di ipotesi inappropriate nel calcolo della redditività deve quindi essere respinto.

[*omissis*]

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Sesta Sezione ampliata)

dichiara e statuisce:

1) Il ricorso è respinto.

2) La Ryanair DAC e l'Airport Marketing Services Ltd sono condannate a sopportare le proprie spese nonché quelle sostenute dalla Commissione europea.

3) Il Consiglio dell'Unione europea sopporterà le proprie spese

Berardis Papasavvas Spielmann

Csehi Spineanu-Matei

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 13 dicembre 2018.

Firme

[*omissis*]