YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO
(kahdeksas jaosto)

25 päivänä kesäkuuta 2008 *

Asiassa T-268/06,

Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, kotipaikka Ateena (Kreikka), edustajanaan asianajaja P. Anestis, solicitor T. Soames, solicitor G. Goeteyn sekä asianajajat S. Mavrogenis ja M. Pinto de Lemos Fermiano Rato,

kantajana,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään E. Righini ja I. Chatzigiannis,

vastaajana,

jossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta vaaditaan kumoamaan valtiontukiohjelmasta C 39/2003 (ex NN 119/2002), jota Helleenien tasavalta on soveltanut lentoliikenteen harjoittajille 11.–14.9.2001 aiheutuneiden tappioiden korvaamiseksi, 26.4.2006 tehty komission päätös K(2006) 1580 lopullinen, **

* Oikeudenkäyntikieli: kreikka.

** – Tässä ja jäljempänä tuomiossa esitetyt lainaukset päätöksestä on suomennettu yhteisöjen tuomioistuimessa, koska EUVL:ssä ei ole julkaistu suomenkielistä tekstiä.

EUROOPAN YHTEISÖJEN
ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja E. Martins Ribeiro sekä tuomarit S. Papasavvas (esittelevä tuomari) ja A. Dittrich,

kirjaaja: hallintovirkamies C. Kantza,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 7.12.2007 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Asian tausta

1 Komissio ilmoitti 10.10.2001 antamallaan tiedonannolla KOM(2001) 574 lopullinen (jäljempänä 10.10.2001 annettu tiedonanto) Euroopan parlamentille ja neuvostolle arviosta, jonka se oli tehnyt Yhdysvalloissa 11.9.2001 tehtyjen terrori-iskujen seurauksista ilmailualalla.

2 Komissio totesi 10.10.2001 annetussa tiedonannossa valtiontukia koskevien sääntöjen soveltamisesta, että EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan määräyksiä voidaan soveltaa vaikeuksiin, joiden kanssa lentoyhtiöt kamppailivat 11.9.2001 tapahtumien johdosta. Tämän artiklan säännöksillä voitiin tiedonannon mukaan tapahtumien poikkeuksellisuuden vuoksi sallia tietyin edellytyksin Amerikan ilmatilan sulkemisesta neljän päivän ajaksi (11.–14.9.2001) aiheutuneiden kustannusten korvaaminen ja vakuutuskustannusten lisäykset (10.10.2001 annetun tiedonannon 28–41 kohta).

3 Kustannusten korvaamiselta edellytettiin 10.10.2001 annetun tiedonannon mukaan, että korvaus maksetaan syrjimättä, että se voi koskea ainoastaan 11.–14.9.2001 toteutuneita kustannuksia ja että korvauksen määrä lasketaan täsmällisesti ja objektiivisesti komission esittämää erityistä menetelmää noudattaen.

4 Komissio antoi 14.11.2001 päivätyllä ja kaikille jäsenvaltioille osoitetulla kirjeellä lisätietoja siitä, millä tavoin kullekin lentoyhtiölle suoritettavan korvauksen määrä oli laskettava.

5 Kreikan viranomaiset toimittivat joulukuussa 2001 ja heinäkuussa 2002 käydyn kirjeenvaihdon johdosta komissiolle 24.9.2002 päivätyllä kirjeellä tiedot siitä, millä tavoin kantajana olevalle Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE:lle kyseisistä tapahtumista aiheutuneista vahingoista suoritettu korvaus oli laskettu. Kirjeessä korvauksen ilmoitettiin muodostuneen seuraavista osista:

– 4 079 237 euroa korvauksena tulon menetyksistä henkilöliikenteessä kaikilla kantajan lentoreiteillä siten, että kyseisen korvauksen määrästä noin 1 212 032 euroa koski sen lentoreittejä Pohjois-Atlantilla

– 278 797 euroa korvauksena tulon menetyksistä tavaraliikenteessä

– 17 608 euroa korvauksena arkaluonteisten tavaroiden hävittämisestä aiheutuneista kuluista

– 41 086 euroa korvauksena ylimääräisistä tavaroiden turvatarkastuksista aiheutuneista kuluista

– 37 469 euroa korvauksena kuluista, jotka olivat aiheutuneet New Yorkin (Yhdysvallat) -lennon numero OA 411 käännyttämisestä takaisin ja Ateenan (Kreikka) -paluulennon (numero OA 412) peruuttamisesta 11.9.2001

– 13 550 euroa korvauksena kuluista, jotka olivat aiheutuneet Torontoon (Kanada) alun perin matkalla olleen lennon ohjaamisesta laskeutumaan Halifaxiin (Kanada) ja oleskelusta siellä 11.–15.9.2001

– 478 357 euroa korvauksena kuluista, jotka olivat aiheutuneet ferry flights -lentojen järjestämisestä (Yhdysvaltoihin ja Kanadaan jääneiden matkustajien kotiuttamiseksi ylimääräisillä lennoilla 18.9., 20.9. ja 26.9.2001)

– 146 735 euroa korvauksena henkilöstön ylityötunneista, matkustajien ja ylimääräisen turvahenkilöstön majoituksesta aiheutuneista kuluista

– 14 673 euroa korvauksena ylimääräisistä kiireellisistä turvatoimista aiheutuneista kuluista.

6 Näiden lukujen kokonaissummasta vähennettiin 278 797 euroa sen polttoainemäärän perusteella, joka olisi käytetty, ellei lentoaikatauluun olisi kohdistunut minkäänlaisia häiriöitä. Loppusumma 4 827 586,21 euroa oli maksettu kantajalle jo heinäkuussa 2002 lain 2992/2002 (FEK A' 54/20.3.2002) ja 27.5.2002 tehdyn ministeriöiden yhteispäätöksen (FEK B' 682/31.5.2002) nojalla.

7 Komissio ilmoitti Kreikan tasavallalle 27.5.2003 päivätyllä kirjeellä päätöksestään aloittaa EY 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely (jäljempänä muodollisen tutkintamenettelyn aloittamispäätös) kyseisten tukitoimien vuoksi ja kehotti Kreikan viranomaisia toimittamaan sille tiettyjä asiakirjoja ja lisätietoja. Lisäksi komissio kehotti niitä, joita asia koskee, esittämään huomautuksensa kuukauden kuluessa muodollisen tutkintamenettelyn aloittamispäätöksen julkaisemisesta Euroopan unionin virallisessa lehdessä (EUVL 2003, C 199, s. 3).

8 Kreikan viranomaiset esittivät huomautuksensa komissiolle 20.11.2003 päivätyllä kirjeellä. Tämän kirjeen mukaan vahinko, joka oli todellisuudessa aiheutunut seitsemän suunnitellun meno-paluulennon peruuttamisesta New Yorkiin, Tel-Aviviin (Israel), Montrealin kautta Torontoon (Kanada) ja Bostoniin (Yhdysvallat) 11.–14.9.2001, oli 1 921 203,20 euroa. Tässä summassa ei ollut mukana menetyksiä, jotka ovat aiheutuneet lentolippujen peruuttamisesta sellaisille muille lennoille, joiden jatkolentoina peruutettuja lentoja oli tarkoitus käyttää. Kreikan viranomaiset arvioivat Halifaxiin Toronton sijasta 11.9.2001 laskeutuneesta lennosta aiheutuneiksi kustannuksiksi 38 056 euroa. New Yorkiin 11.9.2001 matkalla olleen lennon käännyttämisestä takaisin oli niiden arvion mukaan aiheutunut kustannuksia 3 421 euroa. Kolmen New Yorkiin ja Montrealin kautta Torontoon 15.9. ja 16.9.2001 lennettäväksi tarkoitetun meno-paluulennon peruuttamisesta aiheutuneiden tappioiden osalta Kreikan viranomaiset esittivät, että ne liittyivät välittömästi ilmatilan sulkemiseen 11.–14.9.2001 ja että niiden suuruus oli 977 257 euroa. Ferry flights -lennoista ne totesivat, että kyseessä oli lento 18.9.2001 New Yorkiin ja kaksi lentoa 20.9. ja 26.9.2001 Torontoon Montrealin kautta. Vahinko, joka aiheutui siitä, että nämä olivat ylimääräisiä lentoja – Ateenan paluulennoilta jäi niiden vuoksi pois matkustajia –, oli 487 312,17 euroa. Kreikan viranomaisten mukaan tämän vahingon oli katsottava liittyvän välittömästi 11.9.2001 tapahtuneeseen.

9 Kreikan liikenneministeriö pyysi tämän johdosta, että komissio hyväksyisi 3 770 717,70 euron suuruisen summan sekä edellä 5 kohdan 2–9 luetelmakohdassa mainitut summat korvauksena vahingoista, jotka liittyivät välittömästi 11.9.2001 tapahtuneisiin terrori-iskuihin. Se ilmoitti toimittavansa näissä luetelmakohdissa mainittuja summia koskevat asiakirjatodisteet pian tämän jälkeen.

10 Komissio muistutti 15.3.2004 päivätyllä kirjeellään Kreikan viranomaisia siitä, etteivät ne olleet vielä toimittaneet 20.11.2003 päivätyssä kirjeessään ilmoittamiaan lisätietoja, ja myönsi näille kahden viikon lisäajan tätä varten.

11 Kreikan viranomaiset eivät vastanneet tähän pyyntöön.

Riidanalainen päätös

12 Valtiontukiohjelmasta C 39/2003 (ex NN 119/2002), jota Helleenien tasavalta on soveltanut lentoliikenteen harjoittajille 11.–14.9.2001 aiheutuneiden tappioiden korvaamiseksi, 26.4.2006 tekemällään päätöksellä K(2006) 1580 lopullinen (jäljempänä riidanalainen päätös) komissio saattoi muodollisen tutkintamenettelyn päätökseen ja päätti muun muassa, että valtiontuki, jonka Helleenien tasavalta on myöntänyt kantajalle, soveltui yhteismarkkinoille siltä osin kuin se koski 11.–14.9.2001 maksettua 1 962 680 euron suuruista korvausta. Tämä summa muodostuu 1 921 203 euron suuruisesta korvauksesta seitsemän New Yorkiin, Tel-Aviviin, Torontoon Montrealin kautta ja Bostoniin lennettäväksi tarkoitetun meno-paluulennon peruuttamisesta ja 38 056 euron suuruisesta korvauksesta Torontoon alun perin matkalla olleen lennon ohjaamisesta laskeutumaan Halifaxiin ja oleskelusta siellä ja 3 421 euroa New Yorkiin 11.9.2001 matkalla olleen lennon käännyttämisestä takaisin (riidanalaisen päätöksen 49–50 perustelukappale).

13 Kustannukset, jotka olivat aiheutuneet kolmen sellaisen meno-paluulennon peruuttamisesta, joista yksi piti lentää 15.9.2001 New Yorkiin ja kaksi muuta 15. ja 16.9. Torontoon Montrealin kautta, ja joiden suuruus oli 977 257 euroa, ja 487 312 euron suuruiset kustannukset, jotka olivat aiheutuneet ferry flights -lennoista, liittyivät sitä vastoin komission mukaan vain niihin välillisiin heijastusvaikutuksiin, joita 11.9.2001 tapahtuneista terrori-iskuista oli aiheutunut maailmantalouden eri sektoreille (riidanalaisen päätöksen 58 perustelukappale).

14 Erityisesti 15.9.2001 New Yorkiin lennettäväksi tarkoitetun lennon osalta riidanalaisen päätöksen 53–55 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

> ”53) Komissio katsoo, että 14.9.2001 jälkeen kyse ei enää ollut liikenteen häiriintymisestä vaan pikemminkin siitä, että kyseiset lentoyhtiöt liikennöivät rajoitetummin lentoreiteillään.
>
> 54) Tästä on kyse niiden Helleenien tasavallan [kantajan] hyväksi toteuttamaksi ilmoittamien toimien osalta, jotka koskivat ensisijaisesti kolmea Atlantin ylittävää meno-paluulentoa, joita ei lennetty 15.9. ja 16.9., joista yksi piti lentää Yhdysvaltoihin ja kaksi muuta Kanadaan, ja joista [kantajalle] aiheutunut vahinko oli 333 000 000 Kreikan drakman (GRD) eli noin 977 257 euron suuruinen.
>
> 55) Siihen, ettei lentovuoroja ollut New Yorkiin, Helleenien tasavalta totesi, että JFK-lentokenttä oli avattu uudelleen 14.9.2001 kello 23 Ateenan aikaa, ja ainoastaan se, että lentovuoroja oli pyydetty niin paljon, oli estänyt [kantajaa] varaamasta itselleen lentovuoroa. Komissio ei ole saanut muita lentovuorojen saamatta jäämisen syytä koskevia tietoja; muut lentoyhtiöt ovat kuitenkin saaneet niitä. Yleistä estettä lentää Yhdysvaltoihin ei siis enää ollut.”

15 Komissio katsoo päätöksessään, että Torontoon Montrealin kautta lennettäviksi tarkoitettujen kahden lennon peruuttaminen perustui kantajan omaan valintaan, koska kantajalla ei ollut käytössään muita vapaita lentokoneita ja se oli päättänyt lentää muut aikataulunmukaiset lennot tai koska kantaja ei ollut kyennyt toteuttamaan ajoissa teknisiä tarkastuksia tai varaamaan lentovuoroja (riidanalaisen päätöksen 56 perustelukappale).

16 Komissio toteaa ferry flights -lennoista, että niiden järjestäminen oli kantajan oma valinta. Kantajan vastuulla oli vaatia korvausta Yhdysvaltain ja Kanadan hallituksilta, koska lennot oli lennetty niiden pyynnöstä (riidanalaisen päätöksen 57 perustelukappale).

17 Näin kyseessä olevia kustannuksia ei voitu hyväksyä korvauskelpoisiksi EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla.

18 Komissio katsoi tämän johdosta, että kaikki kantajalle yli 1 962 680 euron suuruisen summan yli maksetut määrät olivat yhteismarkkinoille soveltumatonta tukea (riidanalaisen päätöksen 2 artikla), ja määräsi Helleenien tasavallan perimään tuen takaisin (riidanalaisen päätöksen 4 artikla).

Asian käsittelyn vaiheet ja asianosaisten vaatimukset

19 Kantaja nosti nyt käsiteltävänä olevan kanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 22.9.2006 toimittamallaan kannekirjelmällä.

20 Koska ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen jaostojen kokoonpanoa muutettiin, esittelevä tuomari määrättiin kahdeksanteen jaostoon, jonka käsiteltäväksi esillä oleva asia siis siirrettiin.

21 Kantaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

– kumoaa riidanalaisen päätöksen 1 artiklan siltä osin kuin siinä vahvistetaan yhteismarkkinoille soveltuvan korvauksen enimmäismääräksi ajanjaksolta 11.9.–14.9.2001 1 962 680 euroa

– kumoaa riidanalaisen päätöksen 2 ja 4 artiklan

– velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

22 Komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

– hylkää kanteen

– velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudellinen arviointi

23 Kantaja tukeutuu kanteessaan kahteen kanneperusteeseen. Ensimmäinen koskee EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan rikkomista ja toinen perustelujen puutteellisuutta. Ensimmäisessä kanneperusteessa on kaksi osaa: väite kantajan Pohjois-Atlantin reitteihin kohdistuvien vahinkojen arvioinnista ilmeisen virheellisesti ja väite muihin

kantajan liikennöimiin reitteihin kohdistuneiden vahinkojen arvioinnista ilmeisen virheellisesti.

1. *Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan rikkomista*

Kantajan lausumat

24 Kantajan mukaan komissio on arvioinut esillä olevan asian tosiseikat ilmeisen virheellisesti ja rikkonut näin EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohtaa katsomalla, että kolmen New Yorkiin ja Torontoon Montrealin kautta lennettävän meno-paluulennon peruuttamisesta ja ferry flights -lentojen järjestämisestä aiheutuneilla vahingoilla ei ollut välitöntä syy-yhteyttä 11.9.2001 tapahtuneisiin terrori-iskuihin, joiden vuoksi Yhdysvaltojen ja Kanadan ilmatila suljettiin. Lisäksi kantaja katsoo, että koska komissio ei ollut ottanut huomioon 11.9.2001 tapahtuneiden terrori-iskujen johdosta muilla sen reiteillä aiheutuneita menetyksiä, komissio oli arvioinut 11.9.–15.9.2001 syntyneen vahingon väärin.

25 Kantaja katsoo, että vaikka 10.10.2001 annetulla tiedonannolla suljettiin EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan soveltamisalan ulkopuolelle kaikki 14.9.2001 jälkeen syntyneet vahingot, ei tämä voi ratkaista tässä määräyksessä edellytetyn välittömän syy-yhteyden laatua eikä näin myöskään vapauttaa komissiota velvollisuudesta tutkia asiassa vallinneita olosuhteita tämän artiklan kannalta. Kantajan mukaan komission antamat valtiontukien valvontaa koskevat puitteet ja tiedonannot sitovat komissiota edellyttäen, ettei niillä poiketa perustamissopimuksen määräyksistä ja että jäsenvaltiot ovat hyväksyneet ne. Se katsoo, että 10.10.2001 annettua tiedonantoa on joka tapauksessa tulkittava siten, ettei se koske ainoastaan vahinkoja, jotka aiheutuivat ilmatilan sulkemisen aikana, vaan myös vahinkoja, jotka ovat välittömässä syy-yhteydessä ilmatilan sulkemiseen. Kantajan mukaan mikä tahansa muu tulkinta on EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan vastainen.

26 Komission näkemystä ei kantajan mukaan voida perustella myöskään muilla päätöksillä, joissa se on omaksunut samankaltaisen kannan. Näin siksikin, että kantajalle 14.9.2001 jälkeen aiheutuneet vahingot johtuvat välittömästi 11.9.2001 tapahtuneista terrori-iskuista, joten kantaja oli eri tilanteessa kuin muut lentoliikenteen harjoittajat, joihin nähden tätä ei ollut osoitettu. Kantaja esittää lopuksi, että Kreikan viranomaiset ovat 24.9.2002 päivätyssä kirjeessään (ks. edellä 5 kohta) pyytäneet lupaa maksaa joitakin määriä myös 14.9.2001 jälkeen syntyneiden vahinkojen korvaamiseksi EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan perusteella. Tämä osoittaa kantajan mukaan, ettei Helleenien tasavalta ole missään vaiheessa hyväksynyt komission 10.10.2001 antamassaan tiedonannossa omaksumaa suppeaa tulkintaa, aivan samalla tavalla kuin laki 2992/2002, jossa säädetään laajemmasta korvauspohjasta.

27 Kantaja vaatii lisäksi sen hyväksymistä, että ilmatilan sulkeminen on seurausta 11.9.2001 tapahtuneista terrori-iskuista, jotka ovat EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen tapahtuma.

28 Kantaja riitauttaa komission väitteen siitä, että tämä olisi arvioinut tuen sekä 10.10.2001 annetun tiedonannon perusteella että EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan kannalta. Riidanalaiselle päätökselle on sitä vastoin tunnusomaista se, että periaatetta, jonka mukaan vahingoilla, jotka ovat syntyneet 14.9.2001 jälkeen, ei ole syy-yhteyttä 11.9.2001 tapahtuneisiin terrori-iskuihin, joiden vuoksi ilmatila suljettiin, on sovellettu täysin mekaanisesti. Vahingot, joista kantajalle on maksettu korvaus, ovat kuitenkin olleet kaikki EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetussa välittömässä syy-yhteydessä 11.9.2001 tapahtuneisiin terrori-iskuihin.

Vahingot kantajan Pohjois-Atlantin reiteillä

29 Alun perin 15.9.2001 lennettäväksi tarkoitetun New Yorkin meno-paluulennon peruuttamisen osalta kantaja toteaa, että huolimatta sen vaatimuksista John F. Kennedyn (JFK) kansainvälinen lentokenttä ei myöntänyt sille lentovuoroa kyseisenä päivänä vaan vasta 16.9.2001, kuten Federal Aviation Authorityn (Yhdysvaltojen

liittovaltiotason siviili-ilmailuviranomainen) 14.9.2001 päivätyssä teleksissä todetaan. Se, ettei lentovuoroa saatu, johtui kantajan mukaan ainoastaan siitä, että välittömästi ilmatilan asteittaisen avaamisen jälkeen lentoyhtiöt olivat pyytäneet vuoroja poikkeuksellisen paljon ilmatilan sulkemisesta neljän vuorokauden ajan aiheutuneiden häiriöiden vuoksi. Tästä syystä JFK-lentokenttä ei ollut kyennyt tarjoamaan lentovuoroja kaikille niitä pyytäneille, mikä oli kantajan kannalta täysin rinnastettavissa ilmatilan sulkemiseen. Se, etteivät Kreikan viranomaiset olleet esittäneet kyseistä teleksiä hallinnollisessa menettelyssä, ei ole kantajan mukaan ratkaisevaa, kun otetaan huomioon se, että komissio on lähtenyt arvioinnissaan siitä, ettei 11.9.2001 tapahtuneiden terrori-iskujen ja New Yorkiin alun perin 15.9.2001 lennettäväksi tarkoitetun meno-paluulennon peruuttamisen välillä ollut 10.10.2001 annetun tiedonannon mukaan syy-yhteyttä.

30 Torontoon Montrealin kautta 15.9. ja 16.9.2001 lennettäviksi tarkoitettujen kahden meno-paluulennon peruuttamisen osalta kantaja toteaa, että Kanadan viranomaiset olivat velvoittaneet tätä reittiä 11.9.2001 lentäneen lentokoneen laskeutumaan tuona päivänä Halifaxiin ja jäämään sinne 15.9.2001 asti. Tämä kone saatiin palaamaan Ateenaan vasta 16.9.2001 kello 5.30. Kantajan kolme muuta Airbus 340/400 -konetta oli kuitenkin käytössä muilla reiteillä, ja vain näillä koneilla olisi voitu lentää lennot Atlantin yli. Tämä oli pakottanut kantajan peruuttamaan 15.9.2001 Torontoon Montrealin kautta lennettävän lennon. Samasta syystä kantaja oli joutunut peruuttamaan Torontoon Montrealin kautta 16.9.2001 lennettävän lennon. Koneen jääminen Halifaxiin 15.9.2001 asti oli tehnyt mahdottomaksi lennon järjestämisen edellyttämät olennaiset tekniset tarkastukset, koneen valmistamisen, matkustajille tehtävät ilmoitukset ja lentovuorojen varaukset Montrealin ja Toronton kentiltä erityisesti siksi, etteivät Kanadan viranomaiset olleet ennalta ilmoittaneet tarkkaa kellonaikaa, jolloin koneelle annettaisiin lupa nousta ilmaan 15.9.2001.

31 Komission väite, jonka mukaan näiden kahden lennon peruuttaminen oli kantajan oma valinta, on näin ollen ilmeisen virheellinen. Peruutukset olivat sitä vastoin välitön seuraus 11.9.2001 tapahtuneista terrori-iskuista, joiden vuoksi ilmatila suljettiin, ja näin täysin riippumattomia kantajan valinnoista. Koneiden puute, johon komissio on vedonnut, ei ollut syynä kyseisten lentojen peruuttamiseen, vaan seuraus 11.9.2001 tapahtuneista terrori-iskuista. Näin myös tähän liittyvät vahingot on katsottava EY

87 artiklan 2 kohdan b alakohdan perusteella korvauskelpoisiksi siitä huolimatta, että ne ovat syntyneet 15.9. ja 16.9.2001.

32 Kantaja huomauttaa lisäksi, että konetta, jolla olisi pitänyt lentää 15.9.2001 New Yorkin -lento, ei käytetty Kanadan-lentoihin, koska sitä käytettiin 16.9.2001 New Yorkin -lennolla. Kanadan viranomaiset olivat antaneet kantajalle mahdollisuuden lentää Kanadan-lentoja vasta 16.9.2001 alkaen. Kantajan mukaan Kaakkois-Aasian- ja Australian-lennot lennetään yhdellä koneella, joka tekee välilaskun Aasiassa ja jatkaa sitten Australiaan, joka on sen varsinainen määränpää. Siksi viiteen kohteeseen (Afrikka, Kaakkois-Aasia, Australia, Yhdysvallat ja Kanada) voitiin lentää neljällä koneella.

33 New Yorkiin (18.9.2001) ja Torontoon Montrealin kautta (20.9. ja 26.9.2001) lennettyjen ferry flights -lentojen osalta kantaja huomauttaa, että myös näiden lentojen järjestäminen liittyi välittömästi 11.9.2001 tapahtuneisiin terrori-iskuihin, eikä niitä järjestetty Yhdysvaltain ja Kanadan hallitusten painostuksesta näiden kansalaisten kotiuttamiseksi. Jonotuslistat säännöllisille lennoille olivat 11.9.2001 tapahtuneiden terrori-iskujen johdosta erittäin pitkät, minkä vuoksi kyseiset matkustajat eivät olleet voineet tehdä varausta näille viimeisille lennoille, ja näin kantajan oli ollut pakko järjestää ferry flights -lennot.

Vahingot kantajan muilla reiteillä

34 Kantaja esittää, että vaikka komissio on katsonut, että seitsemän New Yorkiin, Tel-Aviviin, Torontoon Montrealin kautta ja Bostoniin lennettävän meno-paluulennon peruuttamisen johdosta maksettu 1 921 203 euron suuruinen korvaus on yhteismarkkinoille soveltuvaa tukea (ks. edellä 12 kohta), se ei ole kuitenkaan hyväksynyt niiden vahinkojen korvaamista, jotka koskevat kantajan muita reittejä 11.–15.9.2001. Näiden vahinkojen suuruus on kuitenkin noin 1 212 032 euroa.

35 Kantaja katsoo, että edellä esitetyistä syistä vahingot, jotka aiheutuivat sen lentoaikataulun häiriintymisestä 15.9.2001, on katsottava EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla korvauskelpoisiksi. Tätä kantaa tukee kantajan mukaan 10.10.2001 annettu tiedonanto sekä 14.11.2001 päivätty kirje (ks. edellä 4 kohta). Kantajan muilla reiteillä todetut menetykset ovat suuruudeltaan noin puolet Pohjois-Atlantin- ja Israelin-reiteillä aiheutuneista vahingoista. Vahinkoja ei siis voida olla ottamatta huomioon vain syy-yhteyden käsitteestä 10.10.2001 annetussa tiedonannossa omaksutun perusteettoman suppean tulkinnan perusteella. Komission olisi pitänyt kantajan mukaan hyväksyä joka tapauksessa korvaukset, jotka sille oli maksettu niiden vahinkojen perusteella, jotka olivat aiheutuneet sen muilla reiteillä 11.–14.9.2001.

36 Kreikan viranomaisten muodollisessa tutkintamenettelyssä esittämien seikkojen osalta kantaja toteaa, ettei 20.11.2003 päivätyn kirjeen täsmällinen sisältö voinut olla sen tiedossa, eikä etenkään se, että Kreikan viranomaiset olivat toimittaneet lisätietoja, jotka eivät kattaneet kaikkia 11.9.2001 tapahtuneesta aiheutuneita vahinkoja. Kreikan viranomaiset olivat soveltaneet kyseessä olevaa tukiohjelmaa niiden tietojen perusteella, jotka kantaja oli toimittanut. Kantaja ei voinut myöskään olettaa, että komission arvio perustuisi ainoastaan 20.11.2003 päivätyssä kirjeessä ilmoitettuihin osin puutteellisiin tietoihin. Kantaja huomauttaa lisäksi, että tiedot, jotka Kreikan viranomaiset olivat 20.11.2003 päivätyssä kirjeessä luvanneet toimittaa, koskivat määriä, jotka oli mainittu muodollisen tutkintamenettelyn aloittamispäätöksen 17.2 kohdassa (edellä 5 kohdan 2–9 luetelmakohta), eivätkä vahinkoja, jotka olivat aiheutuneet kantajan muilla reiteillä ja joihin komissio viittaa tuon päätöksen 17.1 kohdassa. Lisäksi 20.11.2003 päivätystä kirjeestä käy selvästi ilmi, ettei siinä ollut kyse menetyksistä, jotka johtuivat lentolippujen peruuttamisesta sellaisille muille lennoille, joiden jatkolentoina peruutettuja lentoja olisi käytetty. Näiden menetysten määrän laskemiseksi olisi kantajan mukaan riittänyt, että 20.11.2003 päivätyssä kirjeessä mainittu summa olisi vähennetty 24.9.2002 päivätyssä kirjeessä mainitusta summasta. Kreikan viranomaisten ilmoittamat tiedot koskivat joka tapauksessa suurempaa summaa kuin se, joka riidanalaisessa päätöksessä katsottiin yhteismarkkinoille soveltuvaksi.

37 Kantaja katsoo, että asiaa koskevissa komission asiakirjoissa oli riittävät tiedot kaikista 11.9.2001 tapahtuneiden terrori-iskujen aiheuttaman vahingon muodostavista määristä sellaisina kuin kyseiset tiedot oli ilmoitettu 24.9.2002 päivätyssä

kirjeessä. Tämän vuoksi kantaja pyytää ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta arvioimaan niiden seikkojen täydellisyyden, jotka Kreikan viranomaiset ovat esittäneet komissiolle muodollisessa tutkintamenettelyssä esillä olevan asian asiakirja-aineistossa olevien asiakirjojen kannalta.

38 Kantaja katsoo tämän johdosta, että komission arvio vahingoista, jotka olivat aiheutuneet kantajan muilla reiteillä, oli ilmeisen virheellinen ja EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan vastainen.

Komission lausumat

39 Komissio kiistää kantajan esittämien väitteiden perusteltavuuden. Komissio toteaa, että oikeuskäytännön mukaan valtiontukia koskevat suuntaviivat sitovat sitä ja että jäsenvaltiot ovat hyväksyneet ne. Kreikan viranomaiset ovat toistuvasti hallinnollisessa menettelyssä vakuuttaneet, että ne tutkisivat lentoyhtiöiden korvausvaatimukset suuntaviivoja ja 10.10.2001 annettua tiedonantoa noudattaen.

40 Komissio huomauttaa lisäksi, että toisin kuin kantaja on väittänyt, se on tehnyt arvionsa kantajalle maksetusta tuesta sekä 10.10.2001 annetun tiedonannon perusteella että EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan kannalta, niin kuin riidanalaisen päätöksen 59 perustelukappaleesta nähdään. Komissio katsoo ottaneensa arvioinnissaan huomioon kaikki seikat, jotka sille on esitetty hallinnollisen menettelyn aikana.

41 Komissio torjuu kantajan 10.10.2001 annetusta tiedonannosta omaksuman tulkinnan, jonka mukaan myös 14.9.2001 jälkeen syntyneet vahingot voisivat kuulua EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan soveltamisalaan. Komission mukaan 10.10.2001 annetun tiedonannon sanamuoto sulkee pois tämän mahdollisuuden. Siitä, miten esillä olevassa asiassa on yksilöitävä kyseessä oleva poikkeuksellinen tapahtuma,

komissio esittää, että tällaisena tapahtumana on pidettävä 11.9.2001 tapahtuneita terrori-iskuja eikä ilmatilan sulkemista, joka on seurausta niistä.

42 Komissio toteaa, etteivät Kreikan viranomaiset eikä kantaja ole hallinnollisen menettelyn aikana esittäneet seikkoja, jotka osoittaisivat sen, että 14.9.2001 jälkeen syntyneiden vahinkojen ja 11.9.2001 tapahtuneiden terrori-iskujen välillä on syy-yhteys.

43 Komissio torjuu lopuksi väitteen, jonka mukaan kantaja on ollut eri tilanteessa kuin muut lentoyhtiöt, jotka eivät ole saaneet tukea, joka liittyisi 14.9.2001 jälkeen syntyneisiin vahinkoihin.

Vahingot kantajan Pohjois-Atlantin-reiteillä

44 New Yorkiin 15.9.2001 lennettäväksi tarkoitetun meno-paluulennon peruuttamisesta komissio lausuu, että toisin kuin Kreikan viranomaiset olivat 20.11.2003 päivätyssä kirjeessään ilmoittaneet, ne eivät olleet esittäneet hallinnollisen menettelyn aikana todisteita, jotka olisivat osoittaneet, että lentovuoron varaaminen JFK-lentokentältä oli ollut mahdotonta. Tästä syystä komissio toistaa pitäytyvänsä kannassaan, jonka se on omaksunut riidanalaisen päätöksen 55 perustelukappaleessa. Federal Aviation Authorityn (ks. edellä 29 kohta) teleksi on esitetty ensimmäisen kerran vasta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa, eikä siinä mainita 15.9.2001, eikä sen avulla voida selittää sitä, miksi kantaja ei ole onnistunut varaamaan lentovuoroa, kun muut lentoyhtiöt olivat tässä onnistuneet.

45 Torontoon Montrealin kautta 15.9. ja 16.9.2001 lennettäviksi tarkoitettujen meno-paluulentojen peruuttamisesta komissio lausuu, että koneiden puute on lentoyhtiöiden arkea eikä sitä tämän vuoksi voida katsoa EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetuksi poikkeukselliseksi tapahtumaksi. Komissiolla ei ole tiedossaan seikkoja, jotka osoittaisivat edellytetyn syy-yhteyden olevan olemassa 11.9.2001

tapahtumiin nähden. Kantajan väitteet ja niiden perustelut ovat joka tapauksessa ristiriitaisia, koska se on esittänyt peruuttaneensa New Yorkiin 11.9.2001 lennettäväksi tarkoitetun lennon, mutta se ei kuitenkaan ole käyttänyt Kanadaan lennettävällä lennolla konetta, jolla tämä New Yorkin -lento olisi lennetty. Komissio pohtii lisäksi, kuinka kantaja oli ajatellut hoitaa koko tämän jakson ajan säännöllisen lentoliikenteen Afrikkaan, Kaakkois-Aasiaan, Australiaan, Kanadaan ja Amerikkaan, jos sillä kerran oli käytettävissään vain neljä lentokonetta.

46 Ferry flights -lentojen osalta komissio toteaa, että niiden järjestäminen on kantajan liiketoiminnallinen valinta, joka johtui Yhdysvaltojen ja Kanadan hallitusten pyynnöistä. Tätä ei voida kuitenkaan rinnastaa EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettuun poikkeukselliseen tapahtumaan. Kyseessä on määräys, jolla on toteutettu poikkeuksia valtiontukien myöntämistä koskevaan kieltoon, ja sitä on tulkittava suppeasti. Kreikan viranomaiset eivät ole myöskään missään vaiheessa esittäneet seikkoja, jotka osoittaisivat 11.9.2001 tapahtuneen olevan syy-yhteydessä näiden lentojen järjestämiseen.

Vahingot kantajan muilla reiteillä

47 Komissio esittää toimittaneensa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimelle koko sen kirjeenvaihdon, jonka se on käynyt Kreikan viranomaisten kanssa, ja seikat, jotka olivat olleet sen käytettävissä riidanalaista päätöstä tehtäessä. Komissio painottaa sitä, etteivät Kreikan viranomaiset olleet hallinnollisessa menettelyssä toimittaneet tietoja kantajan muilla kuin niillä reiteillä aiheutuneista vahingoista, joiden lähtöpaikkana tai määränpäänä oli Yhdysvallat ja Kanada. Tiedot, jotka oli toimitettu 24.9.2002 päivätyssä kirjeessä, olivat tältä osin puutteellisia, sillä vaikka Kreikan viranomaiset olivat ilmoittaneet 20.11.2003 päivätyssä kirjeessään (ks. edellä 9 kohta) toimittavansa tätä koskevat asiakirjat, ne eivät kuitenkaan olleet toimittaneet niitä. Komissio muistuttaa lisäksi, että kantajalla oli oikeus osallistua muodolliseen tutkintamenettelyyn esittämällä huomautuksia sen asemassa, jota asia koskee, koska sitä oli kehotettu tähän muodollisen tutkintamenettelyn aloittamispäätöksessä (ks. edellä 7 kohta). Koska kantaja ei ollut esittänyt huomautuksiaan myöskään muodollisessa tutkintamenettelyssä, komissiolla ei ollut muuta vaihtoehtoa kuin tehdä riidanalainen päätös niiden tietojen perusteella, jotka sillä oli käytettävissään.

48 Tästä seuraa komission mukaan, että ensimmäinen kanneperuste on hylättävä kaikilta osin.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

49 Aluksi todettakoon, että 11.9.2001 tapahtuneen EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettua poikkeuksellista luonnetta ei ole kiistetty (ks. edellä 2 kohta). Lisäksi 10.10.2001 annetun tiedonannon 35 kohdasta, jonka mukaan ”Yhdysvaltojen ilmatilan sulkemisesta 11.–14.9.2001 suoraan aiheutuneet kustannukset ovat välitön seuraus 11.9.2001 tapahtuneesta”, ja riidanalaisen päätöksen 51 perustelukappaleesta, jossa myös viitataan ”Yhdysvaltain ilmatilan sulkemiseen 11.–14.9.2001 ’poikkeuksellisena tapahtumana’”, johtuu, että niin terrori-iskut kuin ilmatilan sulkeminenkin on katsottu poikkeuksellisiksi tapahtumiksi. Näin ollen esillä olevassa asiassa esitetyt kysymykset edellyttävät ainoastaan sen selvittämistä, ovatko nämä tapahtumat välittömässä syy-yhteydessä nimenomaan niihin vahinkoihin, joihin kantaja on vedonnut.

50 Tämän jälkeen lausuttakoon 10.10.2001 annetusta tiedonannon soveltamisalasta esillä olevassa asiassa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission hyväksymät valtiontukien valvontaa koskevat puitteet ja tiedonannot sitovat komissiota edellyttäen, ettei niillä poiketa perustamissopimuksen määräyksistä ja että jäsenvaltiot ovat ne hyväksyneet (ks. asia C-351/98, Espanja v. komissio, tuomio 26.9.2002, Kok. 2002, s. I-8031, 53 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Nämä puitteet ja tiedonannot velvoittavat ensisijaisesti juuri komissiota itseään (asia C-409/00, Espanja v. komissio, tuomio 13.2.2003, Kok. 2003, s. I-1487, 69 kohta).

51 Lisäksi on painotettava sitä, että EY 87 artiklan 2 kohdassa on kyse tuista, jotka ovat suoraan lain nojalla yhteismarkkinoille soveltuvia, edellyttäen, että ne täyttävät tietyt objektiiviset kriteerit. Tästä seuraa, että komission on todettava tällaiset tuet yhteismarkkinoille soveltuviksi aina kun nämä kriteerit täyttyvät, eikä sillä ole

tässä harkintavaltaa (ks. vastaavasti asia 730/79, Philip Morris v. komissio, tuomio 17.9.1980, Kok. 1980, s. 2671, 17 kohta).

52 Poikkeuksena EY 87 artiklan 1 kohdassa vahvistettuun yleiseen periaatteeseen, jonka mukaan tuet ovat yhteismarkkinoille soveltumattomia, EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohtaa on tulkittava suppeasti. Siten ainoastaan luonnonmullistuksista tai muista poikkeuksellisista tapahtumista välittömästi aiheutunut taloudellinen vahinko voidaan korvata kyseisessä määräyksessä tarkoitetulla tavalla. Poikkeuksellisen tapahtuman aiheuttaman vahingon ja valtiontuen välillä on siis oltava suora yhteys, ja mahdollisimman tarkka arvio aiheutuneesta vahingosta on tarpeen (yhdistetyt asiat C-346/03 ja C-529/03, Atzeni ym., tuomio 23.2.2006, Kok. 2006, s. I-1875, Kok. Ep. V, s. 313, 79 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

53 Tästä seuraa, että silloin kun tukitoimenpide täyttää edellisessä kohdassa luetellut edellytykset, se on todettava yhteismarkkinoille soveltuvaksi, vaikka komissio onkin omaksunut eri kannan kyseisestä tukitoimesta tätä ennen antamassaan tiedonannossa. Vaikka näin ollen 10.10.2001 annetun tiedonannon mukaan EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla suoritettava korvaus voi koskea vain 11.–14.9.2001 todettuja kustannuksia, tuki, jolla korvataan vahinko, joka on syntynyt 14.9.2001 jälkeen mutta joka on välittömässä syy-yhteydessä poikkeukselliseen tapahtumaan, ja joka on tarkasti arvioitu, on todettava yhteismarkkinoille soveltuvaksi. Komissio ei ole myöskään katsonut, että 14.9.2001 jälkeen syntyneitä vahinkoja koskeva summat eivät soveltuisi korvattaviksi EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla ainoastaan siitä syystä, että ne ovat syntyneet tämän päivän jälkeen, vaan tutkinut myös kyseisten tapahtumien ja vahinkojen välisen syy-yhteyden olemassaoloa (ks. jäljempänä 60 kohta).

54 Tämän johdosta komission väitteet siitä, että Helleenien tasavalta olisi nimenomaisesti hyväksynyt 10.10.2001 annetun tiedonannon 35 kohdassa ilmaistun periaatteen, jonka nojalla EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla suoritettavat korvaukset voivat koskea vain 11.–14.9.2001 todettuja kustannuksia, voidaan hylätä suoralta kädeltä. Vaikka Kreikan viranomaiset ovatkin 24.9.2002 päivätyssä kirjeessään ilmoittaneet, että suoritettu korvaus koski ainoastaan terrori-iskuja välittömästi seuraavina päivinä aiheutuneita vahinkoja, ne ovat kuitenkin pyytäneet lupaa maksaa korvauksia 26.9.2001 asti syntyneistä vahingoista (ks. edellä 8 kohta). On siis ilmiselvää, että

kyseiset viranomaiset olivat ymmärtäneet ”terrori-iskuja välittömästi seuraavien päivien” tarkoittavan myös ajanjaksoa, joka ulottui viimeksi mainittuun päivään.

55 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan valtiontukipäätöksen lainmukaisuutta on arvioitava niiden tietojen perusteella, joita komissiolla oli käytettävissään päätöstä tehdessään. Näin ollen kukaan ei voi vedota yhteisöjen tuomioistuimissa tosiseikkoihin, joita ei ole esitetty EY 88 artiklan mukaisessa oikeudenkäyntiä edeltävässä menettelyssä (ks. asia T-109/01, Fleuren Compost v. komissio, tuomio 14.1.2004, Kok. 2004, s. II-127, 51 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja asia T-200/04, Regione autonoma della Sardegna v. komissio, tuomio 14.12.2005, 53 kohta, ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa).

56 Kanneperusteet, joihin esillä olevassa asiassa on vedottu, on käsiteltävä tätä taustaa vasten.

Vahingot kantajan Pohjois-Atlantin-reiteillä

– Meno-paluulento New Yorkiin, joka piti alun perin lentää 15.9.2001

57 Komissio vetoaa riidanalaisen päätöksensä 55 perustelukappaleessa siihen, etteivät Kreikan viranomaiset eikä kantaja olleet toimittaneet tietoja siitä, miksi lentovuoroa ei saatu JFK-lentokentältä 15.9.2001, sekä siihen, etteivät ne olleet esittäneet todisteita syistä, joiden vuoksi kyseinen lentokenttä oli kieltäytynyt myöntämästä kantajalle lentovuoroa kyseisenä päivänä.

58 Kreikan viranomaiset ovat 24.9.2002 päivätyn kirjeensä I.3 kohdassa ilmoittaneet, että New Yorkiin 15.9.2001 lennettäväksi tarkoitettu lento oli peruutettu siksi, ettei

tietoja ulkomaisten yhtiöiden laskeutumismahdollisuuksista JFK-lentokentälle ollut saatu.

59 Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamispäätöksen 41 kohdan a alakohdassa komissio pyytää Kreikan viranomaisia toimittamaan sille kaikki asiakirjat ja lisätiedot siitä, millä tavoin Yhdysvaltain viranomaiset olivat kieltäneet kreikkalaisten lentoyhtiöiden lennot 15.9.2001 alkaen. Kreikan viranomaiset olivat 20.11.2003 päivätyllä kirjeellään vastanneet tähän selittämällä, että New Yorkiin 15.9.2001 lennettäväksi tarkoitettu lento oli peruutettu lentovuorojen puuttumisen vuoksi. Lentovuoroja ei ollut saatu sen vuoksi, että ilmatilan uudelleen avaamista seuraavina päivinä niitä oli pyydetty poikkeuksellisen paljon, ja tämä oli välitön seuraus siitä, että neljän edeltävän päivän aikana lentoliikenne oli ollut keskeytyneenä. Todisteen esittämisestä siitä, ettei JFK-lentokentältä ollut saatu lentovuoroa, Kreikan viranomaiset ovat vakuuttaneet pyytäneensä kantajalta tarpeelliset tiedot toimittaakseen ne komissiolle.

60 Kantajan väitteistä poiketen komissio ei ole katsonut, että tämän lennon peruuttamiskustannukset eivät olleet korvauskelpoisia EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla vain siitä syystä, että peruutus oli tehty 14.9.2001 jälkeen. Kuten edellisessä kohdassa on todettu, komissio on sitä vastoin muodollisen tutkintamenettelyn aloittamispäätöksessä pyytänyt Kreikan viranomaisia toimittamaan sille kaikki seikat, jotka koskivat sitä, millä tavoin Yhdysvaltain viranomaiset olivat kieltäneet kreikkalaisten lentoyhtiöiden lennot 15.9.2001 alkaen.

61 On kuitenkin todettava, että Kreikan viranomaiset eivät ole hallinnollisen menettelyn aikana esittäneet minkäänlaisia todisteita siitä, että lentovuoroa ei myönnetty, tai siitä, miksi sitä ei myönnetty, vaikka komissio oli tätä niiltä pyytänyt. Tähän on lisättävä, että Kreikan viranomaiset ovat 20.11.2003 päivätyssä kirjeessään (ks. edellä 8 kohta) pyytäneet kantajaa toimittamaan niille todisteet, jotka osoittavat sen, ettei lentovuoroa ollut mahdollista saada JFK-lentokentältä 15.9.2001, toimittaakseen kyseiset tiedot sitten komissiolle. Tälle ei kuitenkaan saapunut minkäänlaisia uusia tietoja.

62 Edellä 55 kohdassa lainatun oikeuskäytännön mukaan kantaja ei voi vedota teleksiin, jonka se on esittänyt ensimmäisen kerran vasta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa (ks. edellä 29 kohta). Tämän lisäksi todettakoon, ettei teleksistä kuitenkaan käy ilmi, ettei JFK-lentokenttä ollut myöntänyt kantajalle lentovuoroa 15.9.2001 varten, vaan ainoastaan se, että kantajalla oli lentovuoro 16.9.2001 varten. Lentovuoron myöntämättä jättäminen 15.9.2001 varten voitaisiin näyttää toteen tämän teleksin perusteella ainoastaan vastakohtaispäätelmään perustuvalla tulkinnalla, jonka tueksi kantaja ei kuitenkaan ole esittänyt mitään muita todisteita.

63 Kantajan tätä lentoa koskevaa väitettä ei näin ollen voida hyväksyä.

– Kaksi meno-paluulentoa Torontoon Montrealin kautta, jotka piti alun perin lentää 15.9. ja 16.9.2001

64 Torontoon Montrealin kautta 15.9. ja 16.9.2001 lennettäviksi tarkoitettujen kahden meno-paluulennon peruuttamisen osalta komissio toteaa riidanalaisen päätöksensä 56 perustelukappaleessa, että peruuttaminen johtui kantajan omasta valinnasta joko siksi, että kantajalla ei ollut käytössään muita vapaita lentokoneita ja se oli päättänyt lentää muut säännölliset lennot, tai siksi, ettei se ollut kyennyt toteuttamaan ajoissa edellytettyjä teknisiä tarkastuksia tai varaamaan tarvittavia lentovuoroja.

65 On muistettava, että 20.11.2003 päivätyn kirjeen mukaan Torontoon Montrealin kautta 15.9.2001 lennettäväksi tarkoitettu lento oli peruutettu, koska Kanadan viranomaiset olivat pakottaneet tätä reittiä 11.9.2001 lentäneen lentokoneen laskeutumaan tuona päivänä Halifaxiin ja jäämään sinne 15.9.2001 asti, ja kone saatiin palaamaan Ateenaan vasta 16.9.2001 kello 5.30. Kantajan kolme muuta Airbus 340/400 -konetta, jotka olivat ainoita koneita, joilla lennot Atlantin yli olisi voitu hoitaa, olivat käytössä muilla reiteillä Afrikassa, Aasiassa, Australiassa ja Yhdysvalloissa, mikä oli pakottanut kantajan peruuttamaan nyt kyseessä olevan lennon. Toisen, 16.9.2001 lennettäväksi tarkoitetun lennon osalta se, että Halifaxiin jäänyt kone oli palannut myöhässä, oli tehnyt kantajan mukaan mahdottomaksi olennaiset tekniset tarkastukset, koneen valmistamisen, matkustajille tehtävät ilmoitukset ja lentovuorojen

varaukset Montrealin ja Toronton kentiltä erityisesti siksi, etteivät Kanadan viranomaiset olleet ennalta ilmoittaneet tarkkaa kellonaikaa, jolloin koneelle annettaisiin lupa nousta ilmaan 15.9.2001.

66 Ensin todettakoon 15.9.2001 lennettäväksi tarkoitetun lennon osalta, että seikat, joihin komissio tukeutuu, eivät riitä perustelemaan sen arviota. Käytettävissä olevien muiden koneiden puuttumiseen vastattakoon, että jos lentoyhtiöiltä edellytettäisiin, että ne varaavat koneita voidakseen selviytyä 11.9.2001 tapahtuneiden terrori-iskujen kaltaisten tapahtumien seurauksista, merkitsisi tämä sitä, ettei tätä tapausta pidettäisi poikkeuksellisena. Jos huolelliselta toimijalta edellytetään sitä, että se varautuu tapahtuman seurauksiin, ei tapahtumaa määritelmän mukaan voida pitää ylivoimaisena esteenä (ks. vastaavasti asia T-220/04, Espanja v. komissio, tuomio 28.3.2007, 175 ja 176 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen, ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa) eikä varsinkaan EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisena tapahtumana. Nyt kyseessä olevat 11.9.2001 tapahtuneet terrori-iskut ja niistä johtunut ilmatilan sulkeminen oli kuitenkin katsottu niin riidanalaisessa päätöksessä kuin 10.10.2001 annetussa tiedonannossa poikkeuksellisiksi tapahtumiksi (ks. edellä 49 kohta).

67 Siitä, oliko kantaja väitetysti päättänyt hoitaa muut säännölliset lennot, todettakoon vain, ettei kyse ole valinnasta, vaan sellaisesta sopimusperusteisesta velvoitteesta näiden lentojen matkustajiin nähden, jonka laiminlyönti olisi johtanut seuraamuksiin sitä korvausjärjestelmää koskevista yhteisistä säännöistä, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle 4.2.1991 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 295/91 (EYVL L 36, s. 5), joka oli voimassa tosiseikkojen tapahtumahetkellä, nojalla.

68 Siihen, että tämän lennon peruuttamisesta aiheutunut vahinko on syntynyt 14.9.2001 jälkeen, todettakoon, ettei EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdassa eikä edellä 52 kohdassa mainitussa oikeuskäytännössä edellytetä välittömän yhteyden olemassaololta sitä, että poikkeuksellinen tapahtuma on sattunut ja aiheutunut vahinko on syntynyt samanaikaisesti. Päinvastoin, mahdollisuutta tunnustaa tällaisen yhteyden olemassaolo, vaikka vahinko onkin syntynyt vähän tapahtuman jälkeen, ei voida torjua yleisellä tasolla.

69 Edellä esitetystä seuraa, että komission arvio Torontoon Montrealin kautta 15.9.2001 lennettäväksi tarkoitetusta lennosta on virheellinen.

70 Tämän jälkeen todettakoon 16.9.2001 lennettäväksi tarkoitetun lennon peruuttamisesta, että kantaja on vedonnut sitä perustellakseen mahdottomuuteen suorittaa koneen olennaiset tekniset tarkastukset, ilmoittaa matkustajille lennon peruuttamisesta ja varata lentovuorot Montrealin ja Toronton kentiltä.

71 Heti aluksi on todettava, ettei matkustajille ilmoittaminen eikä lentovuorojen varaaminen voi olla syy, joka perustelisi kantajan kannan. Siitä hetkestä, jolloin kone oli lähtenyt Halifaxista (15.9.2001), siihen hetkeen, jolloin 16.9.2001 lennettäväksi tarkoitettu lento olisi voitu lentää (kantaja ei ole ilmoittanut kellonaikaa, jolla lento oli vahvistettu lennettäväksi), oli kulunut melkoisesti aikaa. Koska tarkempia tietoja siitä, kuinka pitkä aika on ehdottoman tarpeellinen matkustajille ilmoittamiseen ja lentovuorojen varaamiseen, ei ole saatu, kantajan tätä koskevia perusteluja ei voida hyväksyä.

72 Lisäksi on todettava, ettei asian asiakirjoissa ole lainkaan tietoja ajasta, joka olisi tarvittu pakollisten teknisten tarkastusten suorittamiseen koneen käyttämiseksi kyseisellä lennolla. Kreikan viranomaiset ovat todenneet vain, että käytettävissä ollut aika ei riittänyt ”olennaisten tarkastusten” suorittamiseen, ja komissio on lausunut riidanalaisen päätöksensä 56 perustelukappaleessa, että ”[kantaja] ei ole kyennyt toteuttamaan ajoissa teknisiä tarkastuksia”. Koska Kreikan viranomaiset ovat vedonneet näihin vaikeuksiin hallinnollisessa menettelyssä, niiden olisi pitänyt ilmoittaa komissiolle teknisten tarkastuksen suorittamiseen tätä koskevien käsikirjojen mukaan tarvittavasta ajasta voidakseen poistaa komission siihen kohdistuvat epäilykset, oliko ilmatilan sulkemisen ja kyseisen lennon peruuttamisen välillä suora syy-yhteys. Siksi komissio on voinut perustellusti katsoa, että tämän lennon peruuttaminen ei ollut välittömässä syy-yhteydessä 11.9.2001 tapahtuneisiin terrori-iskuihin ja ilmatilan sulkemiseen 11.–14.9.2001.

– Ferry flights -lennot

73 Komission tavoin voidaan 18.9., 20.9. ja 26.9.2001 lennettyjen ferry flights -lentojen osalta lausua, että niiden järjestäminen oli kantajan oma valinta, sillä kantajan oli joko maksatettava matkustajilla hinta, johon sisältyivät kulut koneen paluusta Ateenaan, tai vaadittava asianmukaista korvausta Yhdysvaltain ja Kanadan hallituksilta. Tämän vuoksi nämä kustannukset eivät ole välittömässä syy-yhteydessä 11.9.2001 tapahtuneisiin terrori-iskuihin ja ilmatilan sulkemiseen, eivätkä ne näin kuulu EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan soveltamisalaan.

74 Edellä esitetyn perusteella riidanalainen päätös on kumottava siltä osin kuin komissio on siinä katsonut, että kantajalle suoritettu korvaus Kanadaan 15.9.2001 lennettäväksi tarkoitetun lennon peruuttamisesta aiheutuneista vahingoista ei soveltunut yhteismarkkinoille.

Vahingot kantajan muilla reiteillä

75 Nyt käsiteltävänä olevan kanneperusteen toinen osa koskee kantajan muita reittejä, ja kantaja riitauttaa väitteillään riidanalaisen päätöksen perusteltavuuden siltä osin kuin siinä todetaan yhteismarkkinoille soveltumattomaksi näitä muita reittejä koskevan tuen määrät. Koska kantaja on kuitenkin toisessa kanneperusteessaan väittänyt, että komission päätöstä ei ole tältä osin perusteltu, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on tutkittava ensin tämä väite.

2. *Puutteellisia perusteluja koskeva toinen kanneperuste*

Asianosaisten lausumat

76 Kantaja esittää, että riidanalaisessa päätöksessä ei ole perusteltu sitä, miksi komissio kieltäytyi hyväksymästä määriä, jotka oli maksettu korvauksina vahingoista, jotka olivat aiheutuneet kantajan muilla reiteillä (noin 1 212 032 euroa). Se väittää, ettei perusteluja ole esitetty myöskään edellä 5 kohdan 2–4, 8 ja 9 luetelmakohdassa mainittujen korvausten osalta.

77 Kantajan mukaan Kreikan viranomaiset olivat ilmoittaneet komissiolle juuri 24.9.2002 päivätyssä kirjeessään kaikki tiedot, jotka koskivat kaikilla sen reiteillä aiheutuneita vahinkoja. Kirjeessä viitataan myös edellä 5 kohdan 2–4, 8 ja 9 luetelmakohdassa mainittuihin määriin. Siksi komission olisi kantajan mukaan pitänyt tehdä selkoa syistä, joiden perusteella se katsoi, että näiden määrien maksaminen oli yhteismarkkinoille soveltumatonta tukea.

78 Komissio väittää, ettei tämä väite ole perusteltu. Muodollisen tutkintamenettelyn aloittamispäätöksessä se oli ilmoittanut epäilevänsä vakavasti kyseessä olevan tuen soveltuvuutta yhteismarkkinoille. Siitä huolimatta, mitä 20.11.2003 päivätyssä kirjeessä oli ilmoitettu, eivät Kreikan viranomaiset eikä kantaja esittäneet hallinnollisen menettelyn aikana komissiolle huomautuksiaan näistä määristä. Komissio ei myöskään voinut tietää siitä, mitä seikkoja kantaja oli toimittanut Kreikan viranomaisille. Komissio oli hyväksynyt kaikki ne 11.9. ja 14.9.2001 välistä ajanjaksoa koskevat määrät, joista Kreikan viranomaiset olivat esittäneet selvityksen 20.11.2003 päivätyssä kirjeessään. Kantaja ei näin ollen voi moittia komissiota siitä, ettei se olisi omasta aloitteestaan tutkinut seikkoja, jotka olisivat voineet perustella tässä omaksuttavaksi muun kannan kuin sen, jonka se oli ilmoittanut 10.10.2001 annetussa tiedonannossa ja muodollisen tutkintamenettelyn aloittamispäätöksessä.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

79 On muistettava, että EY 253 artiklassa edellytettyjen perustelujen on oltava kyseessä olevan toimenpiteen luonteen mukaisia, ja niistä on selkeästi ja yksiselitteisesti ilmettävä toimenpiteen tehneen yhteisön toimielimen päättely siten, että niille, joita toimenpide koskee, selviävät sen syyt ja että toimivaltainen tuomioistuin voi tutkia toimenpiteen laillisuuden. Perusteluvelvollisuuden täyttymistä on arvioitava asiaan liittyvien olosuhteiden perusteella, joita ovat muun muassa toimenpiteen sisältö, esitettyjen perustelujen luonne ja se tarve, joka niillä, joille toimenpide on osoitettu tai joita se koskee suoraan ja erikseen, voi olla saada selvennystä tilanteeseen. Perusteluissa ei tarvitse esittää kaikkia asiaan liittyviä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevia yksityiskohtia, sillä tutkittaessa sitä, täyttävätkö toimenpiteen perustelut EY 253 artiklan vaatimukset, on otettava huomioon sen sanamuodon lisäksi myös asiayhteys ja kaikki asiaa koskevat oikeussäännöt (asia T-323/99, INMA ja Itainvest v. komissio, tuomio 26.2.2002, Kok. 2002, s. II-545, 55 kohta).

80 Esillä olevassa asiassa riidanalaisen päätöksen 21, 49 ja 50 perustelukappaleesta yhdessä sen 1, 2 ja 4 artiklan kanssa nähdään, että komissio oli katsonut määrät, jotka oli maksettu korvauksina kantajan muilla kuin Pohjois-Atlantin- ja Israelin-reiteillä aiheutuneista vahingoista, ja määrät, jotka on mainittu edellä 5 kohdan 2–4, 8 ja 9 luetelmakohdassa, yhteismarkkinoille soveltumattomaksi tueksi ja että Helleenien tasavallan piti periä se takaisin. On kuitenkin todettava, ettei riidanalaisessa päätöksessä ole lainkaan perusteltu sitä, mikä sai komission päätymään tähän ratkaisuun.

81 Tätä puutetta on vaikea selittää varsinkin, kun otetaan huomioon, että komissio on käynyt nämä summat tyhjentävästi läpi riidanalaisen päätöksen 21 perustelukappaleessa, joka koskee hallinnollisen menettelyn kulkua.

82 Vaikka komissio onkin muodollisen tutkintamenettelyn aloittamispäätöksen 36 kohdassa ilmoittanut, että muilla kuin Pohjois-Atlantin- ja Israelin-reiteillä korvausten piti koskea ainoastaan vahinkoja, jotka liittyivät lentolippujen peruuttamiseen

siitä syystä, että jatkolento, jonka määränpäänä oli lentoliikenteeltä suljettu kohde tai jonka oli määrä lähteä tällaisesta kohteesta, oli peruutettu, Kreikan viranomaiset ovat kuitenkin aineellisesti kiistäneet tämän arvion. Niiden 24.9.2002 päivätyn kirjeen I.1 ja I.2 kohdasta (ks. edellä 5 kohta) käy ilmi, että Kreikan viranomaisten mukaan kaikilla reiteillä havaittujen heijastusvaikutusten laajuus edellytti sitä, että ne otetaan huomioon kyseisillä reiteillä kokonaisuudessaan poikkeuksellisista tapahtumista välittömästi aiheutuneiden vahinkojen laskemiseksi. Komission olisi näin ollen pitänyt riidanalaisessa päätöksessä esittää selvitys kyseessä olevia tukimääriä koskevasta lopullisesta arviostaan.

83 Vaikka komissio onkin muodollisen tutkintamenettelyn aloittamispäätöksen 41 kohdan d alakohdassa pyytänyt Kreikan viranomaisia esittämään sille seikat, joilla voidaan osoittaa syy-yhteys edellä 5 kohdan 2–4, 8 ja 9 luetelmakohdassa mainittujen vahinkojen ja ilmatilan sulkemisen välillä, Kreikan viranomaiset ovat 20.11.2003 päivätyssä kirjeessään edelleen vaatineet näihin vahinkoihin liittyvien korvausten hyväksymistä. Komission olisi näin ollen pitänyt riidanalaisessa päätöksessä esittää selvitys näitä tukimääriä koskevasta lopullisesta arviostaan.

84 Komission istunnossa esittämä väite siitä, että kyseessä olevan tuen määriä koskevat perustelut, joihin nyt käsiteltävänä oleva kanneperuste kohdistuu, oli esitetty riidanalaisen päätöksen 59 perustelukappaleessa, koska siinä viitataan 10.10.2001 annettuun tiedonantoon ja siihen, ettei ajankohdan 14.9.2001 jälkeisiä tapahtumia katsota poikkeuksellisiksi, on hylättävä. Tämän perustelukappaleen ensimmäisen virkkeen mukaan ”komissio katsoo, että tukiohjelma ei ole perustamissopimuksen mukainen siltä osin kuin se ulottuu 14.9.2001 jälkeiselle ajanjaksolle, ja erityisesti niiden kustannusten osalta, jotka Helleenien tasavalta on esittänyt [kantajan] puolesta ja jotka kohdistuvat 14.9.2001 jälkeiselle ajanjaksolle ja joiden suuruus on noin 1 464 569 euroa, koska 10.10.2001 annetun tiedonannon 35 kohdassa vahvistettu ajanjakso on ylitetty ja tämän lisäksi myös ennen kaikkea, koska kyse ei enää tämän jälkeen ole poikkeuksellisesta tapahtumasta ja koska korvattavat menetykset ovat ajan kulumisen johdosta muuttaneet luonnettaan”.

85 On todettava, että komissio on koonnut tähän virkkeeseen tiivistetysti riidanalaisen päätöksen 51–58 perustelukappaleessa esittämänsä arvion. Nämä perustelukappaleet

koskevat kuitenkin kantajan Pohjois-Atlantin-reiteillä aiheutuneita vahinkoja eikä niitä kantajan muilla reiteillä aiheutuneita vahinkoja ja niitä erityisiä vahinkoja, jotka on mainittu edellä 5 kohdan 2–4, 8 ja 9 luetelmakohdassa. Näin ollen tätä perustelukappaletta ei voida tulkita niin, että se koskisi myös viimeksi mainittuja määriä.

86 Komission väite, jolla se pyrkii riitauttamaan tämän kanneperusteen perusteltavuuden (ks. edellä 78 kohta), koskee tilannetta, jossa komissio on päätöksessä, jolla tuki todetaan yhteismarkkinoille soveltumattomaksi, esittänyt perustelunsa tukeutumalla seikkoihin, jotka asianomainen jäsenvaltio tai ne, joita asia koskee, ovat toimittaneet sille. Tällaisessa tilanteessa komissiota ei voida arvostella siitä, ettei se ole ottanut huomioon sellaisia mahdollisia tosiseikkoja tai oikeudellisia seikkoja, jotka sille olisi voitu esittää hallinnollisessa menettelyssä, kun näin ei kuitenkaan ole tehty (edellä 55 kohdassa mainittu asia Fleuren Compost v. komissio, tuomion 49 kohta). Tällaisesta tapauksesta poiketen riidanalaisessa päätöksessä ei kuitenkaan ole esitetty mitään sellaisia perusteluja, jotka tukisivat riidanalaisen päätöksen päätösosaa, joka liittyy edellä 80 kohdassa tarkoitettuihin vahinkoihin.

87 Riidanalainen päätös on kumottava siis myös perustelujen puutteellisuuden vuoksi siltä osin kuin päätöksessä todetaan yhteismarkkinoille soveltumattomaksi yhtäältä muilla kuin kantajan Pohjois-Atlantin- ja Israelin-reiteillä aiheutuneiden vahinkojen perusteella maksettu tuki sekä toisaalta tuki, joka liittyy tulon menetyksiin tavaraliikenteessä sekä arkaluonteisten tavaroiden hävittämisestä, ylimääräisistä tavaroiden turvatarkastuksista, henkilöstön ylityötunneista ja ylimääräisistä kiireellisistä turvatoimista aiheutuneisiin kustannuksiin.

88 Tämän vuoksi ensimmäisen kanneperusteen toista osaa, joka koskee muilla kantajan reiteillä aiheutuneiden vahinkojen ilmeisen virheellistä arviointia (ks. edellä 75 kohta), ei tarvitse tutkia.

89 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että riidanalainen päätös on kumottava siltä osin kuin komissio on todennut yhteismarkkinoille soveltuviksi ja määrännyt takaisinperittäviksi tuet, jotka kantajalle on maksettu Kanadaan 15.9.2001 lennettäväksi tarkoitetun lennon peruuttamisesta aiheutuneiden vahinkojen sekä niiden vahinkojen

korvaamiseksi, jotka on mainittu edellä 87 kohdassa, ja että kanne on hylättävä muilta osin.

Oikeudenkäyntikulut

90 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi työjärjestyksensä 87 artiklan 3 kohdan nojalla määrätä oikeudenkäyntikulut jaettaviksi asianosaisten kesken tai määrätä, että kukin vastaa omista kuluistaan, jos asiassa osa vaatimuksista ratkaistaan toisen asianosaisen ja osa toisen asianosaisen hyväksi. Esillä olevassa asiassa asianosaiset on velvoitettava vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN
(kahdeksas jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Valtiontukiohjelmasta C 39/2003 (ex NN 119/2002), jota Helleenien tasavalta on soveltanut lentoliikenteen harjoittajille 11.–14.9.2001 aiheutuneiden tappioiden korvaamiseksi, 26.4.2006 tehdyn komission päätöksen K(2006) 1580 lopullinen 1 ja 2 artikla kumotaan siltä osin kuin niissä todetaan yhteismarkkinoille soveltumattomiksi seuraavat Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE:lle myönnetyt tuet: Kanadaan 15.9.2001 lennettäväksi tarkoitetun lennon peruuttamisesta aiheutuneiden vahinkojen perusteella maksettu tuki, muilla kuin tämän yhtiön Pohjois-Atlantin- ja Israelinreiteillä aiheutuneiden vahinkojen perusteella maksettu tuki sekä tavaraliikenteen tulonmenetysten ja arkaluonteisten tavaroiden hävittämisestä,

ylimääräisistä tavaroiden turvatarkastuksista, henkilöstön ylityötunneista ja ylimääräisistä kiireellisistä turvatoimista aiheutuneiden kustannusten perusteella maksettu tuki.

2) Päätöksen K(2006) 1580 lopullinen 4 artikla kumotaan siltä osin kuin siinä määrätään perittäväksi takaisin edellisessä kohdassa mainitut tuet.

3) Kanne hylätään muilta osin.

4) Asianosaiset vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Martins Ribeiro Papasavvas Dittrich

Julistettiin Luxemburgissa 25 päivänä kesäkuuta 2008.

E. Coulon — E. Martins Ribeiro

kirjaaja — jaoston puheenjohtaja

Sisällys

Asian tausta ..... II - 1094

Riidanalainen päätös ..... II - 1098

Asian käsittelyn vaiheet ja asianosaisten vaatimukset ..... II - 1100

Oikeudellinen arviointi ..... II - 1101

1. Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee EY 87 artiklan 2 kohdan b alakohdan rikkomista ..... II - 1102

Kantajan lausumat ..... II - 1102

Vahingot kantajan Pohjois-Atlantin reiteillä ..... II - 1103

Vahingot kantajan muilla reiteillä ..... II - 1105

Komission lausumat ..... II - 1107

Vahingot kantajan Pohjois-Atlantin-reiteillä ..... II - 1108

Vahingot kantajan muilla reiteillä ..... II - 1109

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 1110

Vahingot kantajan Pohjois-Atlantin-reiteillä ..... II - 1112

– Meno-paluulenwto New Yorkiin, joka piti alun perin lentää 15.9.2001 .. II - 1112

– Kaksi meno-paluulentoa Torontoon Montrealin kautta, jotka piti alun perin lentää 15.9. ja 16.9.2001 ..... II - 1114

– Ferry flights -lennot ..... II - 1117

Vahingot kantajan muilla reiteillä ..... II - 1117

2. Puutteellisia perusteluja koskeva toinen kanneperuste ..... II - 1118

Asianosaisten lausumat ..... II - 1118

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 1119

Oikeudenkäyntikulut ..... II - 1122