FÖRSTAINSTANSRÄTTENS DOM (åttonde avdelningen)

den 25 juni 2008 *

I mål T-268/06,

Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, Aten (Grekland), företrätt av advokaten P. Anestis, T. Soames och G. Goeteyn, solicitors, samt advokaterna S. Mavrogenis och M. Pinto de Lemos Fermiano Rato,

sökande,

mot

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av E. Righini och I. Chatzigiannis, båda i egenskap av ombud,

svarande,

angående en talan om ogiltigförklaring av kommissionens beslut K(2006) 1580 slutlig av den 26 april 2006, om den stödordning C 39/2003 (ex NN 119/2002) som Republiken Grekland har genomfört till förmån för lufttrafikföretag till följd av den skada som dessa led den 11–14 september 2001,

* Rättegångsspråk: grekiska.

meddelar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN (åttonde avdelningen)

sammansatt av ordföranden M.E. Martins Ribeiro samt domarna S. Papasavvas (referent) och A. Dittrich,

justitiesekreterare: handläggaren C. Kantza,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 7 december 2007,

följande

Dom

Bakgrund till tvisten

1 Genom sitt meddelande KOM (2001) 574 slutlig av den 10 oktober 2001 (nedan kallat meddelandet av den 10 oktober 2001), underrättade kommissionen Europaparlamentet och rådet om sin bedömning av konsekvenserna för trafikflyget av attentaten den 11 september 2001 i USA.

2 Vad gäller tillämpningen av reglerna om statligt stöd bedömde kommissionen, i meddelandet av den 10 oktober 2001, att det var möjligt enligt artikel 87.2 b EG att bemöta vissa svårigheter som flygbolagen drabbades av på grund av händelserna den 11 september 2001. Med hänsyn till den exceptionella karaktär som kännetecknar händelserna i fråga kunde bestämmelserna i artikeln, enligt detta meddelande, under vissa villkor medföra att ersättning tilläts för, i första hand, kostnader som uppstått genom att det amerikanska luftrummet var stängt under fyra dagar (11–14 september 2001) och, för det andra, extra försäkringskostnader (punkterna 28–41 i meddelandet av den 10 oktober 2001).

3 Vad gäller de villkor som skulle gälla för all ersättning angavs det i meddelandet av den 10 oktober 2001 att den skulle utbetalas utan åtskillnad, att den endast skulle gälla de kostnader som kunde hänföras till tiden 11–14 september 2001 och att dess belopp skulle beräknas exakt och objektivt enligt en särskild metod som kommissionen lade fram.

4 Genom skrivelse av den 14 november 2001 till samtliga medlemsstater lämnade kommissionen ytterligare förtydliganden avseende beräkningen av det ersättningsbelopp som skulle utgå till varje flygbolag.

5 Efter en skriftväxling under tiden december 2001 till juli 2002, tillställde de grekiska myndigheterna kommissionen, genom skrivelse av den 24 september 2002, villkoren för beräkningen av ersättningen till sökanden, Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, med anledning av den skada som företaget hade lidit på grund av händelserna i fråga. Ersättningen specificeras på följande sätt i skrivelsen:

— 4 079 237 euro för förlorade intäkter av passagerartransport i sökandens hela trafiknät, varav cirka 1 212 032 euros avsåg dess nordatlantiska trafiknät.

— 278 797 euro för förlorade intäkter av varutransport,

— 17 608 euro för kostnaden för destruktion av känsliga varor,

— 41 086 euro för kostnaden för extra säkerhetskontroll av varor,

— 37 469 euro för kostnaden för att återkalla flygningen OA 411 till New York (Förenta staterna) och kostnaden för att ställa in returflygningen (OA 412) till Aten (Grekland) den 11 september 2001,

— 13 550 euro för kostnader i samband med landning och uppehåll i Halifax (Kanada), den 11–15 september 2001, för en flygning vars ursprungliga destination var Toronto (Kanada),

— 478 357 euro för kostnaden för inrättandet av ”ferry flights” (extra flygningar som gjordes den 18, 20 och 26 september 2001, i syfte att få hem passagerare från Förenta staterna och Kanada),

— 146 735 euro för kostnaden för extra personaltimmar och för inkvartering av passagerare och av extra säkerhetspersonal,

— 14 673 euro för kostnaden för brådskande extra säkerhetsåtgärder.

6 Från totalbeloppet av dessa summor drogs därefter 278 797 euro för bränsle som skulle ha förbrukats om inte programmet för flygningarna hade störts. Det slutliga beloppet om 4 827 586,21 euro hade redan utbetalats till sökanden under juli månad 2002, med stöd av artikel 45.17 i lag nr 2992/2002 (FEK A' 54/20.3.2002) och av den gemensamma ministerkungörelsen av den 27 maj 2002 (FEK B' 682/31.5.2002).

7 Genom skrivelse av den 27 maj 2003 underrättade kommissionen Republiken Grekland om sitt beslut att inleda ett förfarande enligt artikel 88.2 EG, avseende åtgärderna i fråga, och den anmodade de grekiska myndigheterna att inkomma med vissa ytterligare handlingar och förtydliganden (nedan kallat beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet). Kommissionen uppmanade dessutom de berörda parterna att inkomma med yttranden inom en månad från dagen för offentliggörandet av beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet i *Europeiska unionens officiella tidning* (EUT C 199, 2003, s. 3).

8 De grekiska myndigheterna inkom med yttrande till kommissionen genom skrivelse av den 20 november 2003. Enligt denna skrivelse uppgick den faktiska skada som hade uppstått, till följd av att sju flygningar tur och retur, planerade för perioden 11–14 september 2001 till New York, Tel Aviv (Israel), Toronto via Montreal (Kanada) och Boston (Förenta staterna), hade ställts in, till 1 921 203,20 euro. I detta belopp ingick inte de förluster som registrerades till följd av annullering av biljetter till andra flygningar, till vilka de inställda flygningarna var anslutningsflyg. Vad gäller de kostnader som hör samman med det flyg som den 11 september fick landa i Halifax i stället för i Toronto, redovisade de grekiska myndigheterna en uppskattning, enligt vilken kostnaderna uppgick till 38 056 euro. Vad gäller de kostnader som hör samman med återkallandet av flygningen av den 11 september 2001 till New York, gjorde de grekiska myndigheterna en ny uppskattning av dem och kom fram till beloppet 3 421 euro. Vad gäller de tre flygningarna tur och retur till New York och till Toronto via Montreal den 15 och 16 september 2001, underströk de grekiska myndigheterna att den uppkomna skadan stod i direkt samband med stängningen av luftrummet den 11–14 september och att den uppgick till 977 257 euro. Vad gäller nämnda "ferry flights", angav de grekiska myndigheterna att det rörde sig om en flygning till New York som utfördes den 18 september 2001 och två flygningar till Toronto, via Montreal, som utfördes den 20 och den 26 september 2001. Den skada som hade uppstått till följd av dessa flygningars exceptionella karaktär, vilken förorsakade att det saknades passagerare för returflygningen till Aten, uppgick till 487 312,17 euro. Enligt de grekiska myndigheterna skulle denna skada anses stå i direkt samband med händelserna den 11 september 2001.

9 Under dessa omständigheter bad den grekiske ministern för transport och kommunikation kommissionen att godkänna ett belopp om 3 770 717,70 euro och de belopp som nämns ovan i punkt 5 andra–nionde strecksatserna som ersättning för skada som står i direkt samband med attentaten den 11 september 2001. Vad gäller de sistnämnda beloppen aviserade de grekiska myndigheterna att de inom kort skulle inkomma med bevisning.

10 Genom skrivelse av den 15 mars 2004 påminde kommissionen de grekiska myndigheterna om att de ännu inte hade ingett de ytterligare upplysningar som de hade aviserat i skrivelsen av den 20 november 2003, och den beviljade dem en tidsfrist om två veckor för detta.

11 De grekiska myndigheterna efterkom inte denna begäran.

Det angripna beslutet

12 Kommissionen avslutade det formella granskningsförfarandet genom sitt beslut K(2006) 1580 slutlig av den 26 april 2006, om den stödordning C 39/2003 (ex NN 119/2002) som Republiken Grekland har genomfört till förmån för lufttrafikföretag till följd av den skada som dessa led den 11–14 september 2001 (nedan kallat det angripna beslutet), och beslutade bland annat att det statsstöd som Republiken Grekland hade genomfört till förmån för sökanden var förenligt med den gemensamma marknaden vad gällde den ersättning som hade betalats för perioden 11–14 september 2001 upp till ett maximalt belopp om 1 962 680 euro. Beloppet motsvarade 1 921 203 euro för de sju flygningar tur och retur till New York, Tel Aviv, Toronto via Montreal och till Boston som ställdes in, 38 056 euro för landningen och uppehållet i Halifax för det flyg som ursprungligen var avsett för Toronto och 3 421 euro för återkallandet av flygningen den 11 september 2001 till New York (skälen 49 och 50 i det angripna beslutet).

13 Vad däremot gäller de kostnader som stod i samband med att tre flygningar tur och retur till New York den 15 september 2001 och två till Toronto via Montreal den 15 och den 16 september 2001 ställdes in, vilka uppgick till 977 257 euro, och kostnaderna för nämnda ”ferry flights” som uppgick till 487 312 euro, angav kommissionen att dessa endast stod i samband med indirekta återverkningar av attentaten den 11 september 2001, vilka kunde erfaras inom många områden i världsekonomin (skäl 58 i det angripna beslutet).

14 Vad gäller i synnerhet flygningen den 15 september 2001 till New York, anges följande i skälen 53–55 i det angripna beslutet:

”53) Kommissionen konstaterar … att situationen efter den 14 september inte längre kännetecknades av trafikstörningar men väl av ett mer begränsat utnyttjande av flyglinjerna av de berörda bolagen.

54) Så är fallet avseende de åtgärder som [Republiken Grekland] har föreslagit till förmån för [sökanden] och som i första hand gäller tre transatlantiska flygningar tur och retur som inte genomfördes den 15 och 16 september, av vilka en hade destinationen Förenta staterna och två destinationen Kanada, vilket för [sökanden] motsvarade en skada om 333 000 000 grekiska drakmer (GRD), det vill säga ungefär 977 257 euro.

55) Vad först och främst gäller avsaknaden av ankomst- och avgångstider till New York, bekräftar [Republiken Grekland] att JFK-flygplatsen på nytt öppnades den 14 september klockan 23, Atensk tid, och [att] det endast var den höga efterfrågan på ankomst- och avgångstider som gjorde att [sökanden] inte kunde reservera någon. Kommissionen har inte fått någon annan information avseende skälet till att ankomst- och avgångstider inte kunde bokas, när andra bolag har lyckats med detta. Under alla omständigheter är det således inte visat att det var generellt omöjligt att genomföra flygningar till Förenta staterna.”

15 Vad gäller de två flygningar till Toronto via Montreal som ställdes in, var detta sökandens eget val, i den meningen att denne antingen inte förfogade över andra tillgängliga flygplan och valde att genomföra andra planerade flygningar, eller så kunde inte moment som avsåg teknisk kontroll och bokning av ankomst- och avgångstider genomföras i tid av sökanden (skäl 56 i det angripna beslutet).

16 Vad gäller nämnda ”ferry flights”, underströk kommissionen att inrättandet av dem var sökandens eget val, avseende vilket ersättning skulle sökas från Förenta staternas och Kanadas regeringar, eftersom dessa flygningar hade genomförts på deras förfrågan (skäl 57 i det angripna beslutet).

17 Kostnaderna i fråga bedömdes således inte berättiga till en ersättning enligt artikel 87.2 b EG.

18 Under dessa omständigheter ansåg kommissionen att alla belopp som hade betalats ut till sökanden utöver en summa om 1 962 680 euro utgjorde stöd som var oförenligt med den gemensamma marknaden (artikel 2 i det angripna beslutet) och den ålade Republiken Grekland att återkräva dem (artikel 4 i det angripna beslutet).

Förfarande och parternas yrkanden

19 Sökandebolaget har väckt förevarande talan genom ansökan som inkom till förstainstansrättens kansli den 22 september 2006.

20 På grund av ändringen i sammansättningen av förstainstansrättens avdelningar förordnades referenten att tjänstgöra på åttonde avdelningen. Förevarande mål tilldelades följaktligen denna avdelning.

21 Sökanden har yrkat att förstainstansrätten ska

— ogiltigförklara artikel 1 i det angripna beslutet, i den del det där fastställs att ett maximalt belopp om 1 962 680 euro i ersättning är förenligt med den gemensamma marknaden för perioden 11–14 september 2001,

— ogiltigförklara artiklarna 2 och 4 i det angripna beslutet, och

— förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

22 Kommissionen har yrkat att förstainstansrätten ska

— ogilla talan, och

— förplikta sökanden att ersätta rättegångskostnaderna.

Rättslig bedömning

23 Sökanden har åberopat två grunder till stöd för sin talan. Som första grund har det gjorts gällande att artikel 87.2 b EG har åsidosatts. Den andra grunden avser avsaknad av motivering. Den första grunden utgörs, i huvudsak, av två delgrunder, av vilka den första avser en uppenbart oriktig bedömning av den skada som står i samband med

sökandens nordatlantiska trafiknät och den andra avser en uppenbart oriktig bedömning av den skada som står i samband med dess övriga trafiknät.

1. *Den första grunden: Åsidosättande av artikel 87.2 b EG*

Sökandens argument

24 Enligt sökanden gjorde kommissionen en uppenbart felaktigt bedömning av omständigheterna i förevarande fall och åsidosatte därigenom artikel 87.2 b EG, genom att bedöma att det inte förelåg ett direkt orsakssamband mellan den skada som hade uppstått till följd av, för det första, de tre inställda flygningarna tur och retur till New York och till Toronto via Montreal och, för det andra, inrättandet av ”ferry flights”, och attentaten den 11 september 2001, vilka hade lett till att Förenta staternas och Kanadas luftrum stängdes. Kommissionen gjorde dessutom en uppenbart oriktig bedömning av den skada som hade uppstått mellan den 11 och den 15 september 2001, genom att inte beakta de förluster som följde på attentaten den 11 september 2001 i sökandens övriga trafiknät.

25 Sökanden anser att den omständigheten att meddelandet av den 10 oktober 2001 innebär att all skada som uppstod efter den 14 september 2001 utesluts ur tillämpningsområdet för artikel 87.2 b EG inte kan ligga till grund för en definition av vilket slags direkt orsakssamband som krävs enligt denna bestämmelse och, följaktligen, inte heller befria kommissionen från dess skyldighet att granska omständigheterna i det enskilda fallet mot bakgrund av nämnda artikel. Kommissionen är nämligen bunden av de riktlinjer och meddelanden som den antar inom området för kontroll av statligt stöd, i den mån som de inte avviker från reglerna i fördraget och accepteras av medlemsstaterna. Under alla omständigheter ska meddelandet av den 10 oktober 2001 tolkas så att det inte endast avser den skada som uppstod under den tid luftrummet var stängt utan även den som står i direkt orsakssamband med denna stängning. Alla andra tolkningar strider mot artikel 87.2 b EG.

26 Kommissionens förhållningssätt legitimeras inte heller av hänvisningen till andra beslut i vilka den har intagit en liknande ställning. Eftersom den skada som sökanden led efter den 14 september 2001 var en direkt följd av attentaten den 11 september 2001, befinner sig denne dessutom i en situation som skiljer sig från situationen för andra flygbolag, för vilka denna omständighet inte hade styrkts. Slutligen har sökanden understrukit att de grekiska myndigheterna, i sin skrivelse av den 24 september 2002 (se punkt 5 ovan), sökte tillstånd att göra utbetalningar för att ersätta även den skada som hade uppstått efter den 14 september 2001 på grundval av artikel 87.2 b EG. Republiken Grekland godtog således aldrig det restriktiva förhållningssätt som kommissionen lade fram i sitt meddelande av den 10 oktober 2001, vilket även lag nr 2992/2002 vittnar om, i vilken en vidare ram för ersättningen föreskrivs.

27 Det bör dessutom godtas att stängningen av luftrummet utgjorde en konsekvens av attentaten den 11 september 2001, vilket var en exceptionell händelse i den mening som avses i artikel 87.2 b EG.

28 Sökanden har bestritt riktigheten av kommissionens påstående om att kommissionen genomförde en granskning av stödet inte endast på grundval av meddelandet av den 10 oktober 2001, utan även med hänsyn till artikel 87.2 b EG. Tvärtom kännetecknas det angripna beslutet av en tillämpning per automatik av kriteriet att all skada som uppstod efter den 14 september 2001 saknar orsakssamband med attentaten den 11 september 2001, vilka ledde till att luftrummet stängdes. Emellertid föreligger det ett direkt orsakssamband, i den mening som avses i artikel 87.2 b EG, mellan all den skada som sökanden blev ersatt för och attentaten den 11 september 2001.

Den skada som drabbade sökandens transatlantiska trafiknät

29 Vad gäller den inställda tur- och returflygning till New York som ursprungligen var planerad till den 15 september 2001, har sökanden understrukit att den, trots sina förfrågningar, inte beviljades ankomst- och avgångstider för den dagen av den internationella flygplatsen John F. Kennedy (JFK), utan endast för den 16 september,

såsom ett telex från Federal Aviation Authority (den amerikanska federala civila luftfartsmyndigheten) av den 14 september 2001 utvisar. Otillgängligheten av ankomst- och avgångstider berodde endast på en onormalt hög efterfrågan från flygbolagen omedelbart efter det att luftrummet gradvis hade börjat öppnas, och detta gå grund av att den störning som de fyra dagarnas stängning hade orsakat. Under dessa omständigheter var JFK-flygplatsen inte i stånd att tillgodose samtliga förfrågningar om ankomst- och avgångstider, ett förhållande som för sökanden är jämförbart med stängningen av luftrummet. Att nämnda telex inte ingavs till de grekiska myndigheterna under det administrativa förfarandet är inte avgörande, med hänsyn till att kommissionen grundade sin bedömning på avsaknaden av orsakssamband mellan attentaten den 11 september 2001 och den inställda flygning tur och retur till New York som ursprungligen var planerad till den 15 september 2001, med tillämpning av meddelandet av den 10 oktober 2001.

30 Vad gäller de två inställda flygningarna tur och retur till Toronto via Montreal den 15 och den 16 september 2001, har sökanden påpekat att de kanadensiska myndigheterna hade förpliktat det flygplan som användes till denna förbindelse den 11 september 2001 att landa i Halifax den dagen och att stanna där till och med den 15 september 2001. Detta flygplan kunde inte återvända till Aten förrän den 16 september 2001, kl. 05.30. Sökandens tre övriga Airbus A 340/400, vilka var de enda maskiner som kunde användas vid transatlantiska flygningar, trafikerade emellertid andra destinationer, vilket tvingade sökanden att ställa in flygningen den 15 september 2001 till Toronto via Montreal. Av samma skäl var sökanden skyldig att ställa in flygningen den 16 september 2001, även den till Toronto via Montreal. På grund av att flygplanet stod stilla till den 15 september 2001 i Halifax, visade det sig nämligen vara omöjligt att, för att säkerställa denna flygning, genomföra den större tekniska inspektionen, förbereda flygplanet, underrätta passagerarna och reservera ankomst- och avgångstider vid flygplatserna i Montreal och i Toronto, med hänsyn till bland annat att de kanadensiska myndigheterna inte i förväg hade meddelat det exakta tidsschemat för när flygplanet skulle få tillstånd att lyfta den 15 september 2001.

31 Kommissionens påstående om att det var sökandens eget val att ställa in de två flygningarna är mot denna bakgrund uppenbart felaktigt. Tvärtom utgjorde dessa inställda flygningar en direkt konsekvens av attentaten den 11 september 2001, vilka hade gett upphov till stängningen av luftrummet, och var således oberoende av sökandens vilja. Den otillräckliga tillgång till flygplan som kommissionen anförde var inte orsaken till de inställda flygningarna i fråga, utan de var en konsekvens av attentaten den 11 september 2001. Den skada som är att hänföra till dessa ska därför anses

vara ersättningsgill enligt artikel 87.2 b EG, oberoende av att den uppstått den 15 och den 16 september 2001.

32 Sökanden har även påpekat att det flygplan som skulle ha använts vid flygningen till New York den 15 september 2001 inte användes till att genomföra flygningarna till Kanada på grund av att det användes till flygningen den 16 september 2001 till New York. De kanadensiska myndigheterna gav heller inte sökanden möjlighet att genomföra flygningarna till Kanada förrän från och med den 16 september 2001. Slutligen genomförs, enligt sökanden, flygningarna till Sydostasien och Australien med ett enda flygplan, vilket mellanlandar i Asien och fortsätter till Australien, som är dess slutdestination. De fem destinationerna (Afrika, Sydostasien, Australien, Förenta staterna och Kanada) kan därför trafikeras av fyra flygplan.

33 Vad gäller nämnda ”ferry flights” till New York (den 18 september 2001) och till Toronto via Montreal (den 20 och den 26 september 2001), har sökanden påpekat att även inrättandet av dessa flygningar stod i direkt samband med attentaten den 11 september 2001 och var inte resultatet av de påtryckningar som Förenta staternas och Kanadas regeringar utövade i fråga om återförandet hem av sina medborgare. De långa väntelistorna till de reguljära flygningarna, till följd av attentaten den 11 september 2001, gjorde nämligen att passagerarna hindrades från att göra bokningar till de sistnämnda flygningarna, vilket tvingade sökanden att inrätta dessa ”ferry flights”.

Den skada som uppstod i sökandens övriga trafiknät

34 Sökanden har påpekat att även om kommissionen betraktade utbetalningen av 1 921 203 euro för de inställda sju flygningar tur och retur till New York, Tel Aviv, Toronto via Montreal och till Boston som ett stöd som var förenligt med den gemensamma marknaden (se punkt 12 ovan), godtog den likväl inte ersättningen för den skada som drabbade sökandens övriga trafiknät under perioden den 11–15 september 2001. Denna skada uppgick emellertid till ungefär 1 212 032 euro.

35 Sökanden har i detta avseende anfört att i enlighet med ovan förda resonemang ska den skada som orsakades av störningarna i dess flygprogram den 15 september 2001 bedömas som berättigande till ersättning enligt artikel 87.2 b EG. Detta förhållningssätt stöds av meddelandet av den 10 oktober 2001 liksom av skrivelsen av den 14 november 2001 (se punkt 4 ovan). Sökanden har understrukit att förlusterna i dess övriga trafiknät uppgick till hälften av den skada som uppstod i det nordatlantiska och israeliska trafiknätet. Det går följaktligen inte att bortse från dem endast på grundval av en sådan godtyckligt restriktiv tolkning av begreppet orsakssamband som den som görs i meddelandet av den 10 oktober 2001. Under alla förhållanden borde kommissionen ha godkänt de belopp som utbetalades som ersättning för skada som uppstod i dess övriga trafiknät under perioden från den 11 till den 14 september 2001.

36 Vad gäller de omständigheter som de grekiska myndigheterna anförde under det formella granskningsförfarandet har sökanden gjort gällande att den inte kunde ha exakt kännedom om skrivelsen av den 20 november 2003 och i synnerhet inte om den omständigheten att de grekiska myndigheterna gav in ytterligare upplysningar som inte rörde den totala skada som hade uppstått till följd av händelserna den 11 september 2001. De grekiska myndigheterna genomförde dessutom stödordningen i fråga på grundval av upplysningar som de hade fått av sökanden. Sökanden hade inte heller kunnat vänta sig att kommissionens granskning endast skulle grundas på ofullständiga delar av innehållet i skrivelsen av den 20 november 2003. Sökanden har också påpekat att de upplysningar som de grekiska myndigheterna hade angett att de skulle inkomma med i skrivelsen av den 20 november 2003 rörde de belopp som anges i punkt 17.2 i beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet (som återges i andra–nionde strecksatserna i punkt 5 ovan), och inte den skada som härrörde från sökandens övriga trafiknät, till vilken kommissionen hänvisade i punkt 17.1 i nämnda beslut. I skrivelsen av den 20 november 2003 angavs dessutom klart att denna inte avsåg förluster som härrörde från annulleringar av biljetter till andra flygningar, till vilka de inställda flygningarna tjänade som anslutningsflygningar. För att beräkna summan av förlusterna räcker det att dra av det belopp till vilket det hänvisas i skrivelsen av den 20 november 2003 från det belopp som anges i skrivelsen av den 24 september 2002. Under alla omständigheter rörde de upplysningar som de grekiska myndigheterna inkom med ett högre belopp än det som i det angripna beslutet förklarades vara förenligt med den gemensamma marknaden.

37 Sökanden anser dessutom att kommissionens akt innehöll adekvata upplysningar avseende samtliga de belopp som tillsammans utgjorde den skada som sökanden led på grund av attentaten den 11 september 2001, såsom dessa redovisades i skrivelsen

av den 24 september 2002. Mot denna bakgrund har sökanden yrkat att förstainstansrätten ska bedöma huruvida den information som de grekiska myndigheterna lämnade till kommissionen under det administrativa förfarandet var fullständig, med hänsyn till de handlingar som ingår i akten i förevarande mål.

38 Kommissionens bedömning vad gäller den skada som härrör från sökandens övriga trafiknät är därför uppenbart felaktig och innebär att artikel 87.2 b EG åsidosätts.

Kommissionens argument

39 Kommissionen har gjort gällande att sökandeföretagets argument är grundlösa. Den har angett att den är bunden av riktlinjerna för statligt stöd på samma sätt som de medlemsstater som har godtagit dessa. De grekiska myndigheterna bedyrade vid upprepade tillfällen under det administrativa förfarandet att de granskade de ansökningar om ersättning som hade inkommit från flygbolagen inom ramarna för riktlinjerna och meddelandet av den 10 oktober 2001.

40 Kommissionen har därtill påpekat att tvärtemot vad sökanden har påstått granskade den inte endast det stöd som utbetalades till sökanden på grundval av meddelandet av den 10 oktober 2001, utan även med hänsyn till artikel 87.2 b EG, såsom framgår av skäl 59 i det angripna beslutet. Kommissionen har i detta syfte beaktat samtliga de omständigheter som åberopades under det administrativa förfarandet.

41 Kommissionen avvisar den tolkning av meddelandet av den 10 oktober 2001 som sökanden har lagt fram, enligt vilken även den skada som uppstått efter den 14 september 2001 kan omfattas av tillämpningsområdet för artikel 87.2 b EG. Enligt formuleringen av meddelandet av den 10 oktober 2001 är denna möjlighet nämligen utesluten. Vad gäller identifieringen av den exceptionella händelsen i förevarande fall har kommissionen understrukit att det är attentaten den 11 september 2001 som

utgör denna händelse och inte stängningen av luftrummet, vilken var en följd av dessa.

42 Kommissionen har gjort gällande att varken de grekiska myndigheterna eller sökanden under det administrativa förfarandet inkom med bevisning till styrkande av att det förelåg orsakssamband mellan den skada som hade uppstått efter den 14 september 2001 och attentaten den 11 september 2001.

43 Slutligen har kommissionen bestritt påståendet att sökanden befinner sig i en annan situation än den som andra flygbolag, som inte har beviljats stöd för skada som har uppstått efter den 14 september 2001, befinner sig i.

Den skada som drabbade sökandens nordatlantiska trafiknät

44 Vad gäller den inställda tur- och returflygningen den 15 september 2001 till New York, har kommissionen understrukit att de grekiska myndigheterna, trots det som de hade aviserat i sin skrivelse av den 20 november 2003, under det administrativa förfarandet inte inkom med någon bevisning för den omständigheten att det var omöjligt att boka ankomst- och avgångstider på JFK-flygplatsen. Under dessa omständigheter har kommissionen upprepat den bedömning som den redovisade i skäl 55 i det angripna beslutet. Det telex som hade sänts från Federal Aviation Authority (se punkt 29 ovan) ingavs för första gången vid förstainstansrätten och innehöll under alla omständigheter varken någon hänvisning till den 15 september 2001 eller någon förklaring till varför sökanden inte hade lyckats boka ankomst- och avgångstider medan andra flygbolag hade lyckats med detta.

45 Vad gäller de inställda flygningarna tur och retur den 15 och den 16 september 2001 till Toronto via Montreal, har kommissionen gjort gällande att brist på flygplan är ett vanligt problem för flygbolagen och att det följaktligen inte kan kvalificeras som en exceptionell händelse i den mening som avses i artikel 87.2 b EG. Kommissionen förfogar inte över någon bevisning för det erforderliga orsakssambandet med

händelserna den 11 september 2001. Under alla omständigheter är sökandens argumentation motsägelsefull, eftersom den påstår sig ha ställt in ett flyg till New York den 11 september 2001, utan att därvid ha använt det flygplan som skulle ha använts vid denna flygning till flygningen till Kanada. Kommissionen frågar sig dessutom hur det var möjligt för sökanden att under denna period genomföra reguljärflygningar till Afrika, Sydostasien, Australien, Kanada och Amerika, när den endast förfogade över fyra flygplan.

46 Vad gäller nämnda ”ferry flights”, har kommissionen understrukit att inrättandet av dem var ett affärsbeslut som sökanden fattade efter att ha fått förfrågningar från regeringarna i Förenta staterna och Kanada. Dessa omständigheter kan emellertid inte jämställas med en exceptionell händelse i den mening som avses i artikel 87.2 b EG, vilken ska tolkas restriktivt eftersom den innebär undantag från förbudet mot statligt stöd. De grekiska myndigheterna inkom inte heller med bevisning för orsakssambandet mellan attentaten den 11 september 2001 och inrättandet av dessa flygningar.

Den skada som drabbade sökandens övriga trafiknät

47 Kommissionen har understrukit att den har ingett hela den skriftväxling som den hade med de grekiska myndigheterna och den bevisning som den förfogade över då det angripna beslutet antogs till förstainstansrätten. Den har påpekat att de grekiska myndigheterna under det administrativa förfarandet inte lämnade någon annan upplysning avseende skada i sökandens trafiknät än den som gällde flygningarna från eller till Förenta staterna eller Kanada. De upplysningar som lämnades i detta avseende i skrivelsen av den 24 september 2002 var nämligen otillräckliga, trots att de grekiska myndigheterna i skrivelsen av den 20 november 2003 (se punkt 9 ovan) hade aviserat att de skulle inkomma med handlingar som rörde detta, vilket de dock inte gjorde. Kommissionen påminner för övrigt om att sökanden hade rätt att intervenera under det formella granskningsförfarandet genom att ge in yttrande, i sin egenskap av berörd part som hade lämnats tillfälle att göra detta i beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet (se punkt 7 ovan). Eftersom sökanden inte heller inkom med yttrande under det formella granskningsförfarandet, kunde kommissionen inte göra annat än att anta det angripna beslutet på grundval av de uppgifter den förfogade över.

48 Följaktligen ska, enligt kommissionen, den första grunden förkastas i sin helhet.

Förstainstansrättens bedömning

49 För det första har den exceptionella karaktär som kännetecknar händelserna den 11 september 2001, i den mening som avses i artikel 87.2 b EG, inte bestritts (se punkt 2 ovan). Det följer dessutom av punkt 35 i meddelandet av den 10 oktober 2001, enligt vilken ”de kostnader som uppstod direkt genom att det amerikanska luftrummet stängdes under tiden 11–14 september 2001, är en direkt följd av händelserna den 11 september 2001”, och av skäl 51 i det angripna beslutet, i vilket det erinras om att stängningen av det amerikanska luftrummet under tiden 11–14 september 2001 är ”en händelse av exceptionellt slag”, att det inte endast är attentaten utan även stängningen av luftrummet som ska betraktas som exceptionella händelser. Under dessa omständigheter krävs det endast, för att besvara de frågor som har uppkommit i detta mål, att förekomsten av ett direkt orsakssamband mellan dessa händelser och den specifika skada som har åberopats av sökanden prövas.

50 Vad gäller, för det andra, betydelsen av meddelandet av den 10 oktober 2001 inom ramen för detta mål, ska det erinras om att kommissionen, enligt rättspraxis, är bunden av de gemenskapsriktlinjer och de meddelanden som den antar beträffande kontroll av statligt stöd, i den mån som de inte avviker från reglerna i fördraget och accepteras av medlemsstaterna (se domstolens dom av den 26 september 2002 i mål C-351/98, Spanien mot kommissionen, REG 2002, s. I-8031, punkt 53, och där angiven rättspraxis). Dessa meddelanden och riktlinjer gäller emellertid i första hand för kommissionen själv (domstolens dom av den 13 februari 2003 i mål C-409/00, Spanien mot kommissionen, REG 2003, s. I-1487, punkt 69).

51 Det ska dessutom understrykas att den andra punkten i artikel 87 EG avser stöd som är förenligt med den gemensamma marknaden på villkor att det uppfyller vissa objektiva kriterier. Av detta följer att kommissionen är skyldig att förklara att dessa stöd är förenliga med den gemensamma marknaden när kriterierna är uppfyllda och att kommissionen i det avseendet inte förfogar över något utrymme för skönsmässig bedömning (se, för ett liknande resonemang, domstolens dom av

den 17 september 1980 i mål 730/79, Philip Morris mot kommissionen, REG 1980, s. 2671, punkt 17; svensk specialutgåva, volym 5, s. 303).

52 Eftersom det dessutom är fråga om ett undantag från den allmänna principen att statligt stöd är oförenligt med den gemensamma marknaden, vilken formuleras i artikel 87.1 EG, ska artikel 87.2 b EG tolkas restriktivt. Följaktligen kan stöd enligt denna bestämmelse endast beviljas avseende ekonomiska skador som direkt orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser. Det ska således finnas ett direkt samband mellan de skador som har orsakats av den exceptionella händelsen och det statliga stödet, och det är nödvändigt att göra en så exakt bedömning som möjligt av de skador som har åsamkats (se domstolens dom av den 23 februari 2006 i de förenade målen C-346/03 och C-529/03, Atzeni m.fl., REG 2006, s. I-1875, punkt 79 och där angiven rättspraxis).

53 Av detta följer att i det fall då en stödåtgärd uppfyller villkoren i föregående punkt ska den förklaras förenlig med den gemensamma marknaden, även om kommissionen har intagit en annan ståndpunkt inom ramen för ett tidigare meddelande avseende den aktuella åtgärden. Även om all ersättning som betalas ut med stöd av artikel 87.2 b EG, enligt meddelandet av den 10 oktober 2001, endast ska röra de kostnader som fastställts avseende den 11–14 september 2001, ska ett stöd som avser ersättning för skada som har uppstått efter den 14 september 2001, men som har ett direkt orsakssamband med den exceptionella händelsen och som har värderats med noggrannhet, därför bedömas vara förenligt med den gemensamma marknaden. Under alla omständigheter fann kommissionen inte att de belopp som var att hänföra till skada som hade uppstått efter den 14 september 2001 inte berättigade till ersättning med stöd av artikel 87.2 b EG endast av det skälet att de uppkommit efter den dagen, utan kommissionen undersökte även förekomsten av ett direkt orsakssamband mellan de aktuella händelserna och denna skada (se punkt 60 ovan).

54 Kommissionens resonemang om att Republiken Grekland uttryckligen hade godtagit den princip som anges i punkt 35 i meddelandet av den 10 oktober 2001, enligt vilken all ersättning som utbetalas med stöd av artikel 87.2 b EG endast ska avse kostnader som fastställts avseende perioden den 11–14 september 2001, ska således direkt förkastas. Även om de grekiska myndigheterna i sin skrivelse av den 24 september 2002 påpekade att den ersättning som betalades ut var begränsad till ersättning för skada som hade uppstått under de första dagarna efter attentaten, begärde de dock tillstånd att få utge summor avsedda att ersätta skada som hade

uppstått fram till den 26 september 2001 (se punkt 8 ovan). Det är således uppenbart att nämnda myndigheter förstod begreppet ”de första dagarna efter attentaten” så att det även omfattade perioden fram till den dagen.

55 Slutligen framgår det av rättspraxis att lagenligheten av ett beslut avseende statligt stöd ska bedömas mot bakgrund av de uppgifter som kommissionen har tillgång till när den antar beslutet. Ingen har således rätt att inför gemenskapsdomstolarna åberopa omständigheter som inte har angetts under det administrativa förfarande som föreskrivs i artikel 88 EG (se förstainstansrättens dom av den 14 januari 2004 i mål T-109/01, Fleuren Compost mot kommissionen, REG 2004, s. II-127, punkt 51 och där angiven rättspraxis, och av den 14 december 2005 i mål T-200/04, Regione autonoma della Sardegna mot kommissionen, ej publicerad i rättsfallssamlingen, punkt 53).

56 Det är mot bakgrund av dessa överväganden som de grunder som har åberopats till stöd för förevarande talan ska prövas.

Den skada som drabbade sökandens nordatlantiska trafiknät

— Den tur- och returflygning till New York som ursprungligen var planerad till den 15 september 2001

57 I skäl 55 i det angripna beslutet anför kommissionen att varken de grekiska myndigheterna eller sökanden lämnade upplysningar avseende orsaken till att ankomst- och avgångstider inte hade kunnat reserveras på JFK-flygplatsen den 15 september 2001 och att bevis saknades avseende orsaken till att denna flygplats avslog sökandens begäran om ankomst- och avgångstider för denna dag.

58 De grekiska myndigheterna angav å sin sida, i punkt I.3 i sin skrivelse av den 24 september 2002, att flygningen den 15 september 2001 till New York ställdes in på grund

av att information saknades avseende utländska flygbolags möjligheter att landa på JFK-flygplatsen.

59 I punkt 41 a i beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet uppmanade kommissionen de grekiska myndigheterna att inkomma med alla handlingar och all ytterligare information som avsåg det sätt på vilket de amerikanska myndigheterna hade hindrat de grekiska flygbolagens flygningar från och med den 15 september 2001. De grekiska myndigheterna svarade, i sin skrivelse av den 20 november 2003, att flygningen den 15 september 2001 till New York hade ställts in på grund av att ankomst- och avgångstider saknades. Denna avsaknad av ankomst- och avgångstider, vilken hade orsakats av en onormalt hög efterfrågan under de dagar som följde på att luftrummet på nytt öppnades, var en direkt konsekvens av flyguppehållet under de föregående fyra dagarna. Vad gäller bevis för JFK-flygplatsens avslag på begäran om ankomst- och avgångstider har de grekiska myndigheterna påstått sig ha begärt att sökanden skulle inkomma med sådana, för vidarebefordran till kommissionen.

60 Tvärtemot vad sökanden har påstått fann inte kommissionen att de belopp som svarade mot att denna flygning ställdes in inte berättigade till ersättning med stöd av artikel 87.2 b EG endast av det skälet att det inträffade efter den 14 september 2001. Tvärtom uppmanade kommissionen, i beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet, såsom angavs i föregående punkt, de grekiska myndigheterna att inkomma med alla uppgifter avseende det sätt på vilket de amerikanska myndigheterna hade hindrat de grekiska flygbolagens flygningar från och med den 15 september 2001.

61 Det kan emellertid konstateras att de grekiska myndigheterna under det administrativa förfarandet inte ingav någon bevisning för avslaget på begäran om ankomst- och avgångstider eller avseende orsaken till ett sådant avslag, trots att de hade uppmanats därtill av kommissionen. Det ska tilläggas att de grekiska myndigheterna, enligt sin skrivelse av den 20 november 2003 (se punkt 8 ovan), anmodade sökanden att inge bevisning för den omständigheten att det var omöjligt att boka ankomst- och avgångstider på JFK-flygplatsen den 15 september 2001, i syfte att därefter vidarebefordra den till kommissionen. Någon ny bevisning inkom emellertid inte till kommissionen.

62 Enligt den rättspraxis som nämns ovan i punkt 55, får sökanden heller inte åberopa det telex som den har ingett för första gången vid förstainstansrätten (se punkt 29 ovan). Under alla omständigheter framgår det inte av telexet att JFK-flygplatsen inte hade beviljat sökanden några ankomst- och avgångstider avseende den 15 september 2001, utan endast att sökanden förfogade över ankomst- och avgångstider avseende den 16 september 2001. Det är således inte styrkt genom nämnda telex att ankomst- och avgångstider inte beviljades avseende den 15 september 2001, om det inte tolkas *e contrario.* Sökanden har emellertid inte åberopat någon omständighet till stöd för en sådan tolkning.

63 Sökandens argument med avseende på denna flygning kan således inte godtas.

— De två flygningarna tur och retur till Toronto via Montreal som ursprungligen var planerade till den 15 och den 16 september 2001

64 Vad gäller de två inställda flygningarna tur och retur till Toronto via Montreal den 15 och den 16 september 2001, angav kommissionen i skäl 56 i det angripna beslutet att det var sökandens eget val att ställa in. Sökanden hade antingen inte några andra flygplan tillgängliga och föredrog att genomföra andra reguljärflygningar, eller så hade den inte tid att genomföra nödvändiga tekniska undersökningar eller boka ankomst- och avgångstider.

65 Enligt skrivelsen av den 20 november 2003 ställdes flygningen till Toronto via Montreal den 15 september 2001 in på grund av att de kanadensiska myndigheterna hade tvingat det flygplan som skulle användas till densamma att stanna kvar i Halifax den 11–15 september 2001 och det hade inte kunnat återvända till Aten förrän den 16 september 2001, klockan 5.30. Sökandens tre övriga Airbus A 340/400, vilka var de enda maskiner som kunde användas vid transatlantiska flygningar, trafikerade emellertid andra destinationer i Afrika, Asien, Australien och Förenta staterna, varför sökanden tvingades ställa in den aktuella flygningen. Vad gäller flygningen den 16 september 2001 gjorde, enligt sökanden, den försenade återkomsten av det flygplan – som hade fått stå stilla i Halifax – det omöjligt att genomföra den större tekniska inspektionen, förbereda flygplanet, underrätta passagerarna och reservera

ankomst- och avgångstider vid flygplatserna i Montreal och i Toronto, med hänsyn till, i synnerhet, att de kanadensiska myndigheterna inte i förväg hade meddelat det exakta tidsschemat för när flygplanet skulle få tillstånd att lyfta den 15 september.

66 Vad gäller, för det första, flygningen den 15 september 2001, räcker inte de omständigheter på vilka kommissionen stöder sig för att styrka dess bedömning. I fråga om avsaknaden av andra tillgängliga flygplan betyder den omständigheten att det begärs av ett flygbolag att det ska reservera flygplan för att bemöta konsekvenserna av en sådan händelse som attentaten av den 11 september 2001 nämligen att den exceptionella karaktär som kännetecknar denna händelse förnekas. Om en försiktig operatör är skyldig att skydda sig mot följderna av en händelse kan händelsen per definition inte anses omfattas av force majeure (se, för ett liknande resonemang, förstainstansrättens dom av den 28 mars 2007 i mål T-220/04, Spanien mot kommissionen, ej publicerad i rättsfallssamlingen, punkterna 175 och 176 och där angiven rättspraxis) eller, av än större skäl, av begreppet exceptionell händelse i den mening som avses i artikel 87.2 b EG. Beteckningen av attentaten den 11 september 2001 och av den stängning av luftrummet som följde av dessa såsom exceptionella händelser tillämpades emellertid såväl i det angripna beslutet som i meddelandet av den 10 oktober 2001 (se punkt 49 ovan).

67 Vad gäller det val som sökanden påstås ha gjort, att genomföra andra reguljärflygningar, räcker det att påpeka att det inte rörde sig om ett val utan om avtalsmässiga skyldigheter i förhållande till passagerarna på dessa flygningar, som, om de inte iakttogs, hade fått följder enligt rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik (EGT L 36, s. 5; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 7), vilken var i kraft vid tiden för de aktuella omständigheterna.

68 Vad beträffar den omständigheten att den skada som berodde på att den aktuella flygningen ställdes in uppstod efter den 14 september 2001, framgår det varken av artikel 87.2 b EG eller av den rättspraxis som nämns i punkt 52 ovan att det krävs att den exceptionella händelsen och skadans uppkomst ska ha skett samtidigt för att de ska kunna ha ett direkt samband. Tvärtom, möjligheten att identifiera ett sådant samband, även om skadan har uppkommit en kort tid efter händelsen, kan inte på ett generellt sätt uteslutas.

69 Av vad anförts följer att kommissionens bedömning beträffande flygningen den 15 september 2001 till Toronto via Montreal är felaktig.

70 Vad gäller, för det andra, den inställda flygningen den 16 september 2001, har sökanden, som skäl för denna, hänvisat till att det var omöjligt att genomföra den större tekniska inspektionen av flygplanet, underrätta passagerarna och reservera ankomst- och avgångstider vid flygplatserna i Montreal och i Toronto.

71 För det första utgör varken underrättandet av passagerarna eller reservationen av ankomst- och avgångstider ett skäl som styrker sökandens påstående. Från den stund flygplanet lyfte från Halifax (den 15 september 2001) till dess att flygningen den 16 september 2001 kunde genomföras (sökanden har inte angett den planerade tidtabellen för denna flygning) förflöt nämligen en icke negligerbar tid. I avsaknad av mer exakta upplysningar om den tidsfrist som är absolut nödvändig för att underrätta passagerare och reservera ankomst- och avgångstider, kan sökandens argument således inte godtas.

72 Vidare innehåller handlingarna i målet inte några upplysningar avseende den tid som krävs för att genomföra nödvändiga tekniska kontroller för att flygplanet ska få användas för den aktuella flygningen. De grekiska myndigheterna har begränsat sig till att förklara att den tillgängliga tiden inte räckte för att göra den ”större inspektionen”, medan kommissionen har påstått, i skäl 56 i det angripna beslutet, att ”åtgärderna för teknisk kontroll… inte kunde genomföras i tid av [sökanden]”. Eftersom de grekiska myndigheterna under det administrativa förfarandet gjorde gällande att de aktuella hindren förelåg, ålåg det dem att, i syfte att skingra kommissionens tvivel beträffande det direkta orsakssambandet mellan stängningen av luftrummet och den inställda flygningen i fråga, underrätta kommissionen om vilken tid som krävdes för de tekniska kontroller som föreskrevs i de relevanta manualerna. Under dessa omständigheter var det med rätta som kommissionen fastställde att den inställda flygningen i fråga inte stod i direkt orsakssamband med attentaten den 11 september 2001 och stängningen av luftrummet den 11–14 september 2001.

— Inrättandet av ”ferry flights”

73 Vad gäller de ”ferry flights” som genomfördes den 18, 20 och 26 september 2001, räcker det att, i likhet med kommissionen, konstatera att inrättandet av dem var sökandens val. Det ankom på sökanden att antingen låta passagerarna betala ett pris som inkluderade kostnaden för flygplanets återresa till Aten, eller kräva en adekvat ersättning av Förenta staternas och Kanadas regeringar. Dessa kostnader stod därför inte i ett direkt orsakssamband med attentaten den 11 september 2001 och stängningen av luftrummet, och de omfattas följaktligen inte av tillämpningsområdet för artikel 87.2 b EG.

74 Av vad anförts ovan följer att det angripna beslutet ska ogiltigförklaras i den del kommissionen ansåg att den ersättning som betalades ut till sökanden för den skada som hade uppstått på grund av att flygningen till Kanada den 15 september 2001 ställdes in var oförenlig med den gemensamma marknaden.

Den skada som drabbade sökandens övriga trafiknät

75 Vad gäller den andra delen av förevarande grund, avseende sökandens övriga trafiknät, innebär sökandens argumentation ett ifrågasättande av att det angripna beslutet var välgrundat i den del de stödbelopp som avsåg sökandens övriga trafiknät förklarades vara oförenliga med den gemensamma marknaden. Under alla omständigheter har sökanden inom ramen för den andra grunden anfört att motivering saknas i detta avseende, vilket förstainstansrätten inledningsvis ska pröva.

2. *Den andra grunden: Avsaknad av motivering*

Parternas argument

76 Sökanden har gjort gällande att det angripna beslutet inte var motiverat i den del det gäller kommissionens vägran att godkänna de belopp som betalades ut som ersättning för den skada som hade drabbat sökandens övriga trafiknät (ungefär 1 212 032 euro). Detsamma gäller för de belopp som nämns i andra–fjärde, åttonde och nionde strecksatserna i punkt 5 ovan.

77 Enligt sökanden underrättade de grekiska myndigheterna kommissionen, bland annat genom sin skrivelse av den 24 september 2002, om samtliga omständigheter avseende den skada som drabbade sökandens totala trafiknät. I samma skrivelse hänvisades också till de belopp som nämns i andra–fjärde, åttonde och nionde strecksatserna i punkt 5 ovan. Under dessa omständigheter borde kommissionen ha redogjort för skälen till att den ansåg att betalningen av beloppen i fråga utgjorde ett stöd som var oförenligt med den gemensamma marknaden.

78 Kommissionen har bestritt denna grund. I sitt beslut att inleda det formella granskningsförfarandet uttryckte den sina allvarliga tvivel avseende det aktuella stödets förenlighet med den gemensamma marknaden. Trots det som aviserades i skrivelsen av den 20 november 2003 inkom emellertid varken de grekiska myndigheterna eller sökanden med något yttrande till kommissionen under det administrativa förfarandet beträffande dessa belopp. Kommissionen kunde heller inte ha kännedom om vilken information sökanden hade lämnat till de grekiska myndigheterna. Kommissionen hade dessutom godkänt samtliga belopp som gällde perioden den 11–14 september 2001, beträffande vilka de grekiska myndigheterna hade inkommit med förklaringar i sin skrivelse av den 20 november 2003. Sökanden har under dessa omständigheter inte fog för sin kritik mot kommissionen för att denna inte på eget initiativ undersökte omständigheter som i detta avseende hade kunnat motivera ett annat förhållningssätt än det som kom till uttryck i meddelandet av den 10 oktober 2001 och i beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet.

Förstainstansrättens bedömning

79 Den motivering som krävs enligt artikel 253 EG ska vara anpassad till rättsaktens beskaffenhet. Av motiveringen ska klart och tydligt framgå hur den institution som har antagit rättsakten har resonerat, så att de som berörs därav kan få kännedom om skälen för den vidtagna åtgärden och så att domstolen ges möjlighet att utöva sin prövningsrätt. Kravet på motivering ska bedömas med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet, särskilt rättsaktens innehåll, de anförda skälens karaktär och det intresse som de vilka rättsakten är riktad till, eller andra personer som direkt eller personligen berörs av den, kan ha av att få förklaringar. Det fordras inte att motiveringen av en rättsakt anger samtliga relevanta sakförhållanden och rättsliga överväganden, eftersom frågan huruvida motiveringen av en rättsakt uppfyller kraven i artikel 253 EG inte enbart ska bedömas mot bakgrund av motiveringens lydelse, utan även mot bakgrund av det sammanhang i vilket motiveringen ingår samt alla rättsregler som reglerar det ifrågavarande området (förstainstansrättens dom av den 26 februari 2002 i mål T-323/99, INMA och Itainvest mot kommissionen, REG 2002, s. II-545, punkt 55).

80 I förevarande fall följer det av skälen 21, 49 och 50 i det angripna beslutet, jämförda med artiklarna 1, 2 och 4 i detsamma, att kommissionen fann att betalningen av ersättningsbelopp för skada som uppstått i sökandens trafiknät utom Nordatlanten och Israel och de belopp som görs gällande i andra–fjärde, åttonde och nionde strecksatserna i punkt 5 ovan, utgör stöd som är oförenligt med den gemensamma marknaden och att Republiken Grekland är skyldig att tillse att de återkrävs. Skälen till att kommissionen kom till denna slutsats redovisas dock inte i det angripna beslutet.

81 Detta utelämnande är än mer oförklarligt om man betänker att kommissionen på ett uttömmande sätt redovisade dessa belopp i skäl 21 i det angripna beslutet, vilket ägnas åt det administrativa förfarandets förlopp.

82 Tilläggas skall att, även om kommissionen, i punkt 36 i beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet, angav att ersättning beträffande trafiklinjer utanför Nordatlanten och Israel skulle begränsas till skador som uppstått till följd av att biljetter

annullerats på grund av att en anslutningsflygning till eller från en plats där luftrummet var stängt hade ställts in, har de grekiska myndigheterna i huvudsak bestritt denna bedömning. Det följer nämligen av punkterna I.1 och I.2 i skrivelsen av den 24 september 2002 (se punkt 5 ovan) att omfattningen av de återverkningar som hade konstaterats i hela trafiknätet enligt de grekiska myndigheterna krävde att de beaktades som helhet vid beräkningen av den skada som direkt berodde på de exceptionella händelserna. Det ålåg följaktligen kommissionen att i det angripna beslutet redovisa sin slutgiltiga bedömning avseende stödbeloppen i fråga.

83 Även om kommissionen i punkt 41 d i beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet anmodade de grekiska myndigheterna att inkomma med upplysningar till styrkande av att det förelåg ett orsakssamband mellan den skada som görs gällande i andra–fjärde, åttonde och nionde strecksatserna i punkt 5 ovan och stängningen av luftrummet, kvarstår icke desto mindre att de grekiska myndigheterna i sin skrivelse av den 20 november 2003 betonade nödvändigheten av att godkänna de belopp som rörde denna. Det ålåg följaktligen kommissionen att i det angripna beslutet även redovisa sin slutgiltiga bedömning avseende dessa stödbelopp.

84 Vad gäller kommissionens påstående vid förhandlingen, att motiveringen avseende de stödbelopp som avses i förevarande grund återfinns i skäl 59 i det angripna beslutet, i den mån det där hänvisas till meddelandet av den 10 oktober 2001 och till frånvaron av exceptionella händelser efter den 14 september 2001, kan det inte godtas. Enligt den första meningen i detta skäl, ”[k]ommissionen finner … att stödordningen inte är förenlig med fördraget, delvis avseende tiden efter den 14 september 2001, och i synnerhet för de kostnader som [Republiken Grekland] redovisade för [sökanden] och avseende perioden efter den 14 september 2001 [, vilka] uppgår […] till […] ungefär 1 464 569 euro[,] med hänsyn inte endast till att den period som föreskrivits i punkt 35 i meddelandet av den 10 oktober 2001 passerats utan även, och i synnerhet, till frånvaron av exceptionella händelser och till den förändring av de ersättningsbara förlusternas karaktär som skedde genom denna tidsutdräkt”.

85 I denna mening sammanfattar kommissionen sin bedömning, såsom denna redovisades i skälen 51–58 i det angripna beslutet. Dessa skäl ägnas emellertid åt den skada som uppstått i sökandens nordatlantiska trafiknät och inte den som uppstått

i sökandens övriga trafiknät eller den skada som specifikt nämns i andra–fjärde, åttonde och nionde strecksatserna i punkt 5 ovan. Under dessa omständigheter kan detta skäl inte tolkas så att det även skulle avse sistnämnda belopp.

86 Kommissionens argumentation till stöd för sitt påstående att sökanden saknar fog för förevarande grund (se punkt 78 ovan) hör samman med det fallet att kommissionen i sitt beslut att förklara att ett stöd är förenligt med den gemensamma marknaden redovisar ett resonemang som grundar sig på omständigheter som den aktuella medlemsstaten eller den berörda parten har underrättat den om. I ett sådant fall kan kommissionen inte kritiseras för att inte ha beaktat eventuella faktiska eller rättsliga förhållanden som skulle ha kunnat åberopas under det administrativa förfarandet men som inte har åberopats (domen i det ovan i punkt 55 nämnda målet Fleuren Compost mot kommissionen, punkt 49). Till skillnad från en sådan situation finns det i detta beslut inte någon redovisning av skäl som kan tjäna till stöd för artikeldelen i det angripna beslutet, som rör den skada som avses i punkt 80.

87 Det angripna beslutet ska således även ogiltigförklaras på grund av avsaknad av motivering, till den del det där förklaras att, för det första, det stöd som utbetalades till sökanden på grund av skada som hade uppstått på trafiklinjer utanför Nordatlanten och Israel och, för det andra, det stöd som avsåg förlorade intäkter från varutransport, kostnad för destruktion av känsliga varor, kostnad för extra säkerhetskontroll av varor, kostnad för extra personaltimmar och kostnad som stod i samband med brådskande extra säkerhetsåtgärder, är oförenligt med den gemensamma marknaden.

88 Under dessa förhållanden saknas anledning att pröva den andra delen av den första grunden, enligt vilken det görs gällande att en uppenbart oriktig bedömning gjordes avseende den skada som härrör från sökandens övriga trafiknät (se punkt 75 nedan).

89 Av allt det som har anförts följer, för det första, att det angripna beslutet ska ogiltigförklaras i den del kommissionen förklarade att det stöd som utbetalades till sökanden för den skada som hade uppstått genom att flygningen den 15 september 2001 till Kanada ställdes in och för den skada till vilken det hänvisas i punkt 87 ovan, var

oförenligt med den gemensamma marknaden och föreskrev att det stöd som hade utbetalats till sökanden skulle återkrävas. För det andra följer att talan ska ogillas i övrigt.

Rättegångskostnader

90 Enligt artikel 87.3 i rättegångsreglerna kan förstainstansrätten besluta att kostnaderna ska delas eller att vardera parten ska bära sin kostnad om parterna ömsom tappar målet på en eller flera punkter. Mot bakgrund av omständigheterna i förevarande fall beslutar förstainstansrätten att vardera parten ska bära sin rättegångskostnad.

Mot denna bakgrund beslutar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN (åttonde avdelningen)

följande:

1) Artiklarna 1 och 2 i kommissionens beslut K(2006) 1580 slutlig av den 26 april 2006, om den stödordning C 39/2003 (ex NN 119/2002) som Republiken Grekland har genomfört till förmån för lufttrafikföretag till följd av den skada som dessa led den 11–14 september 2001, ogiltigförklaras, i den del det stöd som Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE hade beviljats för, för det första, den skada som hade uppstått genom att flygningen den 15 september 2001 till Kanada hade ställts in, för det andra, den skada som hade uppstått på trafiklinjer utanför Nordatlanten och Israel och, för det tredje, förlorade intäkter från varutransport, kostnaden för destruktion av känsliga varor, kostnaden för extra säkerhetskontroll av varor, kostnaden

för extra personaltimmar och kostnad som står i samband med brådskande extra säkerhetsåtgärder, förklaras vara oförenligt med den gemensamma marknaden.

2) Artikel 4 i beslut K(2006) 1580 slutlig ogiltigförklaras i den del det där föreskrivs att det stöd som nämns i föregående punkt ska återkrävas.

3) Talan ogillas i övrigt.

4) Vardera parten ska bära sin rättegångskostnad.

Martins Ribeiro Papasavvas Dittrich

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 25 juni 2008.

E. Coulon M.E. Martins Ribeiro

Justitiesekreterare Ordförande

Innehållsförteckning

Bakgrund till tvisten ..... II - 1094

Det angripna beslutet ..... II - 1098

Förfarande och parternas yrkanden ..... II - 1100

Rättslig bedömning ..... II - 1101

1. Den första grunden: Åsidosättande av artikel 87.2 b EG ..... II - 1102

Sökandens argument ..... II - 1102

Den skada som drabbade sökandens transatlantiska trafiknät ..... II - 1103

Den skada som uppstod i sökandens övriga trafiknät ..... II - 1105

Kommissionens argument ..... II - 1107

Den skada som drabbade sökandens nordatlantiska trafiknät ..... II - 1108

Den skada som drabbade sökandens övriga trafiknät ..... II - 1109

Förstainstansrättens bedömning ..... II - 1110

Den skada som drabbade sökandens nordatlantiska trafiknät ..... II - 1112

— Den tur- och returflygning till New York som ursprungligen var planerad till den 15 september 2001 ..... II - 1112

— De två flygningarna tur och retur till Toronto via Montreal som ursprungligen var planerade till den 15 och den 16 september 2001 ... II - 1114

— Inrättandet av ”ferry flights” ..... II - 1117

Den skada som drabbade sökandens övriga trafiknät ..... II - 1117

2. Den andra grunden: Avsaknad av motivering ..... II - 1118

Parternas argument ..... II - 1118

Förstainstansrättens bedömning ..... II - 1119

Rättegångskostnader ..... II - 1122