RETTENS DOM (osmého senátu)

25. června 2008 *

Ve věci T-268/06,

Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, se sídlem v Aténách (Řecko), zastoupená P. Anestisem, advokátem, T. Soamesem a G. Goeteynem, solicitors, S. Mavrogenisem a M. Pinto de Lemos Fermiano Ratem, advokáty,

žalobkyně,

proti

Komisi Evropských společenství, zastoupené E. Righini a I. Chatzigiannisem, jako zmocněnci,

žalované,

jejímž předmětem je návrh na zrušení rozhodnutí Komise K(2006)1580 konečné ze dne 26. dubna 2006 o režimu státních podpor C 39/2003 (dříve NN 119/2002), který Řecká republika zavedla ve prospěch leteckých dopravců z důvodu škod utrpěných od 11. do 14. září 2001,

* Jednací jazyk: řečtina.

SOUD PRVNÍHO STUPNĚ
EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ (osmý senát),

ve složení E. Martins Ribeiro, předsedkyně, S. Papasavvas (zpravodaj) a A. Dittrich, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: C. Kantza, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 7. prosince 2007,

vydává tento

Rozsudek

Skutečnosti předcházející sporu

1 Prostřednictvím sdělení KOM(2001)574 konečné ze dne 10. října 2001 (dále jen „sdělení ze dne 10. října 2001“) informovala Komise Evropský parlament a Radu o svém posouzení týkajícím se následků atentátů ve Spojených státech ze dne 11. září 2001.

2 Pokud jde o uplatnění pravidel v oblasti státních podpor, má Komise ve sdělení ze dne 10. října 2001 za to, že čl. 87 odst. 2 písm. b) ES umožňuje čelit jistým obtížím, s nimiž byly konfrontovány letecké společnosti z důvodů událostí ze dne 11. září 2001. S ohledem na mimořádnou povahu dotčených událostí by podle uvedeného sdělení mohla ustanovení daného článku za určitých podmínek umožnit náhradu jednak nákladů vyvolaných uzavřením amerického vzdušného prostoru po dobu čtyř dnů (od 11. do 14. září 2001), a jednak dodatečných nákladů na pojištění (body 28 až 41 sdělení ze dne 10. října 2001).

3 Pokud jde o podmínky, kterým musí všechny náhrady škody podléhat, sdělení ze dne 10. října 2001 uvádí, že náhrada škody musí být vyplácena nediskriminačním způsobem, musí se týkat pouze nákladů vzniklých v období od 11. do 14. září 2001, a její částka musí být vypočtena přesným a objektivním způsobem pomocí konkrétní metody navržené Komisí.

4 V dopise ze dne 14. listopadu 2001 zaslaném všem členským státům Komise poskytla dodatečná upřesnění týkající se výpočtu částky náhrady škody, která měla být vyplacena jednotlivým leteckým společnostem.

5 Po výměně dopisů, která proběhla od prosince 2001 do července 2002, řecké orgány dopisem ze dne 24. září 2002 sdělily Komisi metodu výpočtu náhrady škody pro žalobkyni, Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, kterou posledně jmenovaná utrpěla v důsledku dotčených událostí. V uvedeném dopise byla náhrada škody popsána takto:

– 4 079 237 eur za ztráty příjmů z přepravy cestujících v celé síti žalobkyně, včetně přibližně 1 212 032 eur mimo její severoatlantickou síť;

– 278 797 eur za ztráty příjmů z přepravy zboží;

– 17 608 eur za náklady na likvidaci citlivého zboží;

– 41 086 eur za náklady na dodatečnou bezpečnostní kontrolu zboží;

– 37 469 eur za náklady na odvolání letu OA 411 směřujícího do New Yorku (Spojené státy) a za náklady na zrušení zpátečního letu (OA 412) do Atén (Řecko) dne 11. září 2001;

– 13 550 eur za náklady spojené s přistáním a pobytem v Halifaxu (Kanada), od 11. do 15. září 2001, v rámci letu původně směřujícího do Toronta (Kanada);

– 478 357 eur za náklady na zavedení „ferry flights“ (mimořádné lety uskutečněné ve dnech 18., 20. a 26. září 2001 za účelem repatriace cestujících do Spojených států a Kanady);

– 146 735 eur za náklady spojené s odpracovanými přesčasy zaměstnanců, ubytováním cestujících a dalších zaměstnanců zajišťujících bezpečnost;

– 14 673 eur za náklady spojené s naléhavými dodatečnými bezpečnostními opatřeními.

6 Od celkové částky uvedených položek bylo následně odečteno 278 797 eur za pohonné hmoty, které by byly spotřebované, kdyby letový řád nebyl narušen. Konečná částka ve výši 4 827 586,21 eur byla žalobkyni vyplacena již v červenci 2002 na základě čl. 45 odst. 17 zákona č. 2992/2002 (FEK A' 54/20.3.2002), jakož i společné ministerské vyhlášky ze dne 27. května 2002 (FEK B' 682/31.5.2002).

7 Dopisem ze dne 27. května 2003 Komise informovala Řeckou republiku o svém rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 ES ve vztahu k dotčeným opatřením a vyzvala řecké orgány, aby jí poskytly určité dokumenty a dodatečná upřesnění (dále jen „rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení"). Krom toho vyzvala zúčastněné strany, aby jí předložily svá vyjádření ve lhůtě jednoho měsíce počínaje dnem zveřejnění rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení v *Úředním věstníku Evropské unie* (Úř. věst. C 199, s. 3).

8 Řecké orgány předložily svá vyjádření Komisi dopisem ze dne 20. listopadu 2003. Podle uvedeného dopisu skutečná škoda vzniklá z důvodu zrušení sedmi zpátečních letů plánovaných pro období od 11. do 14. září 2001 do New Yorku, Tel-Avivu (Izrael), Toronta přes Montreal (Kanada) a Bostonu (Spojené státy) dosáhla 1 921 203,20 eur. Tato částka nezahrnovala ztráty zaznamenané následkem zrušení letenek na další lety, pro které zrušené lety sloužily jako přípoje. Ohledně nákladů spojených s přistáním letu dne 11. září v Halifaxu místo v Torontu řecké orgány předložily hodnocení, podle kterého dané náklady dosáhly 38 056 eur. Pokud jde o náklady spojené s odvoláním letu dne 11. září 2001 směřujícího do New Yorku, řecké orgány přehodnotily dané náklady na 3 421 eur. Ohledně zrušení tří zpátečních letů do New Yorku a do Toronta přes Montreal dne 15. a 16. září 2001 řecké orgány zdůraznily, že vzniklá škoda byla přímo spojená s uzavřením vzdušného prostoru od 11. do 14. září a že dané náklady dosáhly 977 257 eur. Ohledně „ferry flights" řecké orgány uvedly, že se jednalo o jeden let do New Yorku uskutečněný dne 18. září 2001 a dva lety do Toronta přes Montreal uskutečněné dne 20. a 26. září 2001. Škody vzniklé z důvodu mimořádnosti těchto letů, k nimž došlo v důsledku nedostatku cestujících na zpátečních letech do Atén, dosáhly 487 312,17 eur. Podle řeckých orgánů je třeba tuto škodu považovat za přímo spojenou s událostmi ze dne 11. září 2001.

9 Za těchto podmínek řecké ministerstvo dopravy a komunikací požádalo Komisi o schválení částky ve výši 3 770 717,70 eur, jakož i částek uvedených v bodě 5 druhé a deváté odrážce výše, jako náhrady škod přímo spojených s atentáty ze dne 11. září 2001. Ohledně těchto škod řecké orgány oznámily, že brzy předloží doklady.

10 Dopisem ze dne 15. března 2004 připomněla Komise řeckým orgánům, že dosud nepředaly doplňující informace uvedené v jejich dopise ze dne 20. listopadu 2003, a poskytla jim k tomu účelu lhůtu dvou týdnů.

11 Řecké orgány této žádosti nevyhověly.

Napadené rozhodnutí

12 Rozhodnutím K(2006) 1580 konečné ze dne 26. dubna 2006 o režimu státních podpor C 39/2003 (ex NN 119/2002), který Řecká republika zavedla ve prospěch leteckých dopravců z důvodu škod utrpěných od 11. do 14. září 2001 (dále jen „napadené rozhodnutí“) uzavřela Komise formální vyšetřovací řízení a rozhodla zejména, že státní podpora zavedená Řeckou republikou ve prospěch žalobkyně byla slučitelná se společným trhem, pokud jde o náhradu škody vyplacenou za období od 11. do 14. září 2001 do maximální výše 1 962 680 eur. Tato částka odpovídá 1 921 203 eur za zrušení sedmi zpátečních letů do New Yorku, Tel-Avivu, Toronta přes Montreal a do Bostonu, 38 056 eur za přistání a pobyt v Halifaxu, letu původně směřujícího do Toronta, a 3 421 eur za odvolání letu dne 11. září 2001 směřujícího do New Yorku (body 49 a 50 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

13 Naproti tomu, pokud jde o náklady spojené se zrušením tří zpátečních letů do New Yorku dne 15. září 2001 a dvou do Toronta přes Montreal dne 15. a 16. září 2001, které dosáhly 977 257 eur, jakož i o náklady na „ferry flights" dosahující 487 312 eur, Komise uvádí, že byly spojeny pouze s nepřímými dopady atentátů ze dne 11. září 2001, které pocítilo několik odvětví světového hospodářství (bod 58 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

14 Konkrétněji, pokud jde o let dne 15. září 2001 do New Yorku, body 53 až 55 odůvodnění napadeného rozhodnutí zní takto:

„53) Komise konstatuje, […] že situace po dni 14. září již nebyla charakterizována narušením dopravy, ale omezenějším provozem leteckých linek dotčenými společnostmi.

54) To je případ opatření přijatých [Řeckou republikou] ve prospěch [žalobkyně], které se týkají zaprvé tří transatlantických zpátečních letů, které nebyly uskutečněny dne 15. a 16. září, z toho jednoho letu do Spojených států a dvou letů do Kanady, které pro [žalobkyně] představují škodu ve výši 333 000 000 řeckých drachem (GRD), tedy přibližně 977 257 eur.

55) Pokud totiž jde především o nedostatek letištních časů v New Yorku, [Řecká republika] potvrzuje, že letiště JFK bylo znovu otevřeno dne 14. září ve 23 hodin východoevropského času a [že] pouze zvýšená poptávka letištních časů neumožnila [žalobkyni] si letištní čas rezervovat. Komise neobdržela další informace týkající se důvodu neobdržení letištního času, zatímco jiné společnosti jej obdržely. V každém případě již nepanovala všeobecná nemožnost letět do Spojených států." *(neoficiální překlad)*

15 Pokud jde o zrušení dvou letů do Toronta přes Montreal, došlo k němu na základě volby žalobkyně, v tom smyslu, že buď posledně jmenovaná neměla další dostupná letadla a zvolila zajistit jiné plánované lety, nebo nemohla včas provést činnosti týkající se technických kontrol a rezervace letištních časů (bod 56 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

16 Ohledně „ferry flights“ Komise zdůrazňuje, že jejich zavedení bylo volbou žalobkyně, které příslušelo požadovat náhradu škody od vlád Spojených států a Kanady, neboť tyto lety byly uskutečněny na jejich žádost (bod 57 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

17 Dotčené náklady byly tedy kvalifikovány jako nezpůsobilé pro náhradu škody na základě čl. 87 odst. 2 písm. b) ES.

18 Za těchto podmínek měla Komise za to, že celý obnos přesahující částku 1 962 680 eur vyplacený žalobkyni představuje podporu neslučitelnou se společným trhem (článek 2 napadeného rozhodnutí), a přikázala Řecké republice zajistit jeho navrácení (článek 4 napadeného rozhodnutí).

Řízení a návrhová žádání účastnic řízení

19 Návrhem došlým kanceláři Soudu dne 22. září 2006 podala žalobkyně projednávanou žalobu.

20 Poté, co se změnilo složení senátů Soudu, byl soudce zpravodaj přidělen k osmému senátu, kterému byla v důsledku toho přidělena projednávaná věc.

21 Žalobkyně navrhuje, aby Soud:

– zrušil článek 1 napadeného rozhodnutí v rozsahu, v jakém stanoví maximální částku náhrady škody slučitelné se společným trhem pro období od 11. do 14. září 2001 ve výši 1 962 680 eur;

– zrušil články 2 a 4 napadeného rozhodnutí;

– uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

22 Komise navrhuje, aby Soud:

– zamítl žalobu;

– uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

Právní otázky

23 Na podporu své žaloby žalobkyně vznáší dva žalobní důvody vycházející zaprvé z porušení čl. 87 odst. 2 písm. b) ES a zadruhé z nedostatku odůvodnění. První žalobní důvod má v podstatě dvě části, vycházející zaprvé ze zjevně nesprávného posouzení

týkajícího se škod spojených se severoatlantickou sítí žalobkyně, a zadruhé ze zjevně nesprávného posouzení týkajícího se škod spojených se zbývající částí její sítě.

1. *K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení čl. 87 odst. 2 písm. b) ES*

Argumenty žalobkyně

24 Podle žalobkyně se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení skutkových okolností projednávané věci, a tím porušila čl. 87 odst. 2 písm. b) ES, když měla za to, že škody utrpěné zaprvé z důvodu zrušení tří zpátečních letů do New Yorku a do Toronta přes Montreal, a zadruhé z důvodu, že zavedené „ferry flights", nevykazovaly přímou příčinnou souvislost s atentáty ze dne 11. září 2001, které způsobily uzavření vzdušného prostoru Spojených států a Kanady. Nadto se Komise tím, že nezohlednila ztráty v důsledku atentátů ze dne 11. září 2001 týkající se zbytku její sítě, dopustila nesprávného posouzení škody vzniklé od 11. do 15. září 2001.

25 Žalobkyně má za to, že skutečnost, že sdělení ze dne 10. října 2001 vylučuje z působnosti čl. 87 odst. 2 písm. b) ES veškeré škody vzniklé po dni 14. září 2001, nemůže definovat povahu příčinné souvislosti požadovanou uvedeným ustanovením, ani v důsledku toho nemůže zbavit Komisi povinnosti přezkoumat okolnosti projednávané věci z pohledu uvedeného článku. Komise je totiž vázána pokyny a sděleními, které přijala v oblasti kontroly státních podpor, pokud se neodchylují od norem Smlouvy a jsou-li akceptovány členskými státy. V každém případě musí být sdělení ze dne 10. října 2001 vykládáno v tom smyslu, že se týká nejen škod vzniklých během uzavření vzdušného prostoru, ale rovněž škod, které mají přímou příčinnou souvislost s jeho uzavřením. Jakýkoli jiný výklad by byl v rozporu s čl. 87 odst. 2 písm. b) ES.

26 Přístup Komise nemůže být odůvodněn ani odkazem na další rozhodnutí, v nichž přijala podobný úhel pohledu. Krom toho v rozsahu, v jakém škody utrpěné žalobkyní po dni 14. září 2001 přímo vyplývají z atentátů ze dne 11. září 2001, nachází se žalobkyně v jiné situaci než další letecké společnosti, ve vztahu k nimž nebyla tato okolnost prokázána. Konečně žalobkyně zdůrazňuje, že řecké orgány v dopise ze dne 24. září 2002 (viz bod 5 výše) požádaly o povolení vyplatit určité částky rovněž jako náhradu za škody vzniklé po dni 14. září 2001, na základě čl. 87 odst. 2 písm. b) ES. Řecká republika tudíž nikdy nepřijala restriktivní přístup navrhovaný Komisí ve sdělení ze dne 10. října 2001, jak potvrzuje i zákon č. 2992/2002, který stanoví širší rámec náhrady škody.

27 Nadto je třeba připustit, že uzavření vzdušného prostoru bylo důsledkem atentátů ze dne 11. září 2001, neboť uvedené atentáty představují mimořádnou událost ve smyslu čl. 87 odst. 2 písm. b) ES.

28 Žalobkyně napadá tezi Komise, podle které posledně jmenovaná provedla analýzu podpory nejen na základě sdělení ze dne 10. října 2001, ale rovněž s ohledem na čl. 87 odst. 2 písm. b) ES. Naopak napadené rozhodnutí je příznačné automatickým uplatněním kritéria, podle kterého veškeré škody vzniklé po dni 14. září 2001 nevykazují příčinnou souvislost s atentáty ze dne 11. září 2001, které způsobily uzavření vzdušného prostoru. Přitom veškeré škody, za něž žalobkyně obdržela náhradu, vykazovaly přímou příčinnou souvislost, ve smyslu čl. 87 odst. 2 písm. b) ES, s atentáty ze dne 11. září 2001.

Ke škodám týkajícím se severoatlantické sítě žalobkyně

29 Pokud jde o zrušení zpátečního letu do New Yorku původně plánovaného na 15. září 2001, žalobkyně zdůrazňuje, že navzdory jejím žádostem jí mezinárodní letiště Johna F. Kennedyho (JFK) nepřidělilo letištní čas pro daný den, ale až na 16. září, jak potvrzuje fax Federal Aviation Authority (Americký federální úřad pro civilní letectví) ze

dne 14. září 2001. Nedostupnost letištních časů byla způsobena mimořádně vysokou poptávkou leteckých společností bezprostředně po postupném otevření vzdušného prostoru, a to z důvodu narušení způsobeného uzavřením vzdušného prostoru po dobu čtyř dnů. Za těchto podmínek letiště JFK nemohlo uspokojit všechny žádosti o letištní časy, což je z pohledu žalobkyně situace srovnatelná s uzavřením vzdušného prostoru. Skutečnost, že uvedený fax řecké orgány nepředložily během správního řízení není určující vzhledem ke skutečnosti, že Komise založila své posouzení na neexistenci příčinné souvislosti mezi atentáty ze dne 11. září 2001 a zrušením zpátečního letu do New Yorku původně plánovaného na 15. září 2001, na základě sdělení ze dne 10. října 2001.

30 Pokud jde o zrušení dvou zpátečních letů do Toronta přes Montreal dne 15. a 16. září 2001, žalobkyně zdůrazňuje, že kanadské orgány musely letadlo zajišťující daný spoj dne 11. září 2001 přesměrovat do Halifaxu, kde setrvalo do 15. září 2001, včetně. Toto letadlo se mohlo vrátit do Atén až 16. září 2001 v 5:30. Přitom tři další Airbusy A 340/400 žalobkyně, jediné stroje způsobilé vykonat transatlantické lety, obsluhovaly jiné destinace, což žalobkyni donutilo let dne 15. září 2001 do Toronta přes Montreal zrušit. Z téhož důvodu musela žalobkyně zrušit let dne 16. září 2001 rovněž do Toronta přes Montreal. Z důvodu odstavení letadla do 15. září 2001 v Halifaxu se ukázalo nemožné pro účely zajištění daného letu provést větší technickou kontrolu, připravit letadlo, upozornit cestující a rezervovat letištní časy na letištích v Montrealu a Torontu, zejména s ohledem na skutečnost, že kanadské orgány předem nesdělily přesný čas, kdy bylo letadlo dne 15. září 2001 oprávněno vzlétnout.

31 Za těchto podmínek je zjevně nesprávná teze Komise, podle které zrušení uvedených dvou letů bylo volbou žalobkyně. Tato zrušení letů naopak byla přímým důsledkem atentátů ze dne 11. září 2001, které vedly k uzavření vzdušného prostoru, a nezávisela tedy na vůli žalobkyně. Nedostatek letadel uplatňovaný Komisí nebyl příčinou zrušení dotčených letů, ale důsledkem atentátů ze dne 11. září 2001. Škody s tím

spojené je tudíž třeba považovat za způsobilé k náhradě škody na základě čl. 87 odst. 2 písm. b) ES nezávisle na skutečnosti, že vznikly dne 15. a 16. září 2001.

32 Žalobkyně rovněž poznamenává, že letadlo, které mělo letět do New Yorku dne 15. září 2001, nebylo použito k zajištění letů do Kanady, protože bylo použito pro let dne 16. září 2001 do New Yorku. Nadto kanadské orgány žalobkyni umožnily létat do Kanady až od 16. září 2001. Konečně, podle žalobkyně, lety do jihovýchodní Asie a Austrálie vykonává jediné letadlo, které provede mezipřistání v Asii a pokračuje do Austrálie, která je jeho konečnou destinací. Pět destinací (Afrika, jihovýchodní Asie, Austrálie, Spojené státy a Kanada) tudíž může být obslouženo čtyřmi letadly.

33 Pokud jde o „ferry flights" do New Yorku (dne 18. září 2001) a do Toronta přes Montreal (dne 20. a 26. září 2001), žalobkyně poznamenává, že zavedení těchto letů je také přímo spojeno s atentáty ze dne 11. září 2001, a není důsledkem tlaků vlád Spojených států a Kanady směřujících k repatriaci jejich státních příslušníků. Délka čekacích listin na pravidelné lety totiž z důvodu atentátů ze dne 11. září 2001 zabránila uvedeným cestujícím provést rezervace na tyto posledně uvedené lety, což žalobkyni přinutilo zavést „ferry flights".

Ke škodám týkajícím se zbývající části sítě žalobkyně

34 Žalobkyně zdůrazňuje, že ačkoli Komise považovala platbu ve výši 1 921 203 eur z důvodu zrušení sedmi zpátečních letů do New Yorku, Tel-Avivu, Toronta přes Montreal a Bostonu za podporu slučitelnou se společným trhem (viz bod 12 výše), přesto neschválila náhradu škody týkající se zbytku sítě žalobkyně za období od 11. do 15. září 2001. Přitom uvedená škoda dosáhla přibližně 1 212 032 eur.

35 V tomto ohledu žalobkyně připomíná, že podle výše uvedených úvah musejí být škody způsobené narušením jejího letového řádu dne 15. září 2001 považovány za způsobilé k náhradě na základě čl. 87 odst. 2 písm. b) ES. Tento přístup byl potvrzen sdělením ze dne 10. října 2001, jakož i dopisem ze dne 14. listopadu 2001 (viz bod 4 výše). Žalobkyně zdůrazňuje, že ztráty týkající se zbývající části její sítě dosahují poloviny výše škody utrpěné v severoatlantické síti a Izraeli. Proto ji nelze popřít na pouhém základě svévolně restriktivního výkladu pojmu „příčinná souvislost", jak byl proveden ve sdělení ze dne 10. října 2001. V každém případě měla Komise schválit částky vyplacené jako náhradu škody týkající se zbývající části její sítě za období od 11. do 14. září 2001.

36 Pokud jde o důkazy předložené řeckými orgány v průběhu formálního vyšetřovacího řízení, žalobkyně tvrdí, že jí nemohl být znám přesný obsah dopisu ze dne 20. listopadu 2003, a zejména skutečnost, že řecké orgány poskytly dodatečné informace, které se netýkaly všech škod utrpěných v důsledku událostí ze dne 11. září 2001. Krom toho byl dotčený režim podpor zaveden řeckými orgány na základě informací, které jim poskytla žalobkyně. Žalobkyně tedy nemohla očekávat, že analýza Komise bude založena výhradně na útržkovitých informacích obsažených v dopise ze dne 20. listopadu 2003. Žalobkyně také poznamenává, že informace, jejichž předání bylo ohlášeno řeckými orgány v dopise ze dne 20. listopadu 2003, se týkaly částek uvedených v bodě 17.2 rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení (převzato v bodě bod 5 druhé a deváté odrážce výše), a nikoli škod týkajících se zbývající části sítě žalobkyně, na které Komise odkazuje v bodě bod 17.1 uvedeného rozhodnutí. Mimoto dopis ze dne 20. listopadu 2003 jasně uváděl, že se netýká ztrát způsobených zrušením letenek na další lety, pro které zrušené lety sloužily jako přípoje. Za účelem určení výše těchto ztrát postačí odečíst částku, na kterou se odkazuje v dopise ze dne 20. listopadu 2003, od částky uvedené v dopise ze dne 24. září 2002. V každém případě se informace poskytnuté řeckými orgány týkaly částky vyšší, než byla částka prohlášená za slučitelnou se společným trhem v napadeném rozhodnutí.

37 Nadto má žalobkyně za to, že spis Komise obsahoval adekvátní informace pro všechny částky tvořící škodu utrpěnou z důvodu atentátů ze dne 11. září 2001, které

jsou uvedeny v dopise ze dne 24. září 2002. Za těchto podmínek žalobkyně navrhuje, aby Soud posoudil úplnost důkazů předložených řeckými orgány Komisi v průběhu správního řízení ve vztahu k písemnostem obsaženým ve spise k projednávané věci.

38 Posouzení Komise ohledně škod týkajících se zbývající části sítě žalobkyně je tudíž zjevně nesprávné a porušuje čl. 87 odst. 2 písm. b) ES.

Argumenty Komise

39 Komise popírá opodstatněnost argumentů žalobkyně. Uvádí, že podle judikatury ji pokyny v oblasti státních podpor zavazují stejně jako členské státy, které je přijaly. Řecké orgány v průběhu správního řízení opakovaně tvrdily, že přezkoumají žádosti o náhradu škody podané leteckými společnostmi v rámci pokynů a sdělení ze dne 10. října 2001.

40 Nadto Komise poznamenává, že v rozporu s tím, co tvrdí žalobkyně, provedla analýzu podpory vyplacené žalobkyni nejen na základě sdělení ze dne 10. října 2001, ale rovněž s ohledem na čl. 87 odst. 2 písm. b) ES, jak prokazuje i bod 59 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Za tím účelem Komise zohlednila všechny důkazy, které jí byly předány v průběhu správního řízení.

41 Komise odmítá výklad sdělení ze dne 10. října 2001 navrhovaný žalobkyní, podle kterého i škody vzniklé po dni 14. září 2001 mohou spadat do působnosti čl. 87 odst. 2 písm. b) ES. Znění sdělení ze dne 10. října 2001 tuto možnost vylučuje. Ohledně identifikace mimořádné události v projednávané věci Komise zdůrazňuje, že to, co

představuje uvedenou událost, byly atentáty ze dne 11. září 2001, a nikoli uzavření vzdušného prostoru, které bylo jejich důsledkem.

42 Komise tvrdí, že ani řecké orgány, ani žalobkyně v průběhu správního řízení nepředložily důkazy prokazující, že škody vzniklé po dni 14. září 2001 vykazovaly příčinnou souvislost s atentáty ze dne 11. září 2001.

43 Konečně Komise odmítá argument, podle kterého se žalobkyně nacházela v jiné situaci než ostatní letecké společnosti, kterým nebyly poskytnuty částky podpory odpovídající škodám vzniklým po dni 14. září 2001.

Ke škodám týkajícím se severoatlantické sítě žalobkyně

44 Pokud jde o zrušení zpátečního letu dne 15. září 2001 do New Yorku, Komise zdůrazňuje, že v rozporu s tím, co řecké orgány oznámily v dopise ze dne 20. listopadu 2003, nepředložily v průběhu správního řízení důkazy prokazující nemožnost rezervovat letištní čas na letišti JFK. Za těchto podmínek Komise znovu opakuje posouzení, které provedla v bodě 55 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Fax Federal Aviation Authority (viz bod 29 výše) byl předložen poprvé až před Soudem a v žádném případě neodkazuje na 15. září 2001 ani neumožňuje vysvětlit, proč žalobkyně neuspěla při rezervaci letištního času, zatímco jiné letecké společnosti při rezervaci uspěly.

45 Pokud jde o zrušení zpátečních letů dne 15. a 16. září 2001 do Toronta přes Montreal, Komise tvrdí, že nedostatek letadel je každodenní problém leteckých společností, a nelze jej proto kvalifikovat jako mimořádnou událost ve smyslu čl. 87 odst. 2 písm. b) ES. Komise neměla k dispozici důkazy prokazující požadovanou příčinnou

souvislost s událostmi ze dne 11. září 2001. V každém případě je argumentace žalobkyně kontradiktorní v rozsahu, v jakém žalobkyně uvádí, že zrušila let do New Yorku dne 11. září 2001, aniž by použila letadlo, které mělo tento let uskutečnit, k zajištění letu do Kanady. Nadto se Komise táže, jak je možné, že žalobkyně v uvedeném období zajišťovala pravidelné lety do Afriky, jihovýchodní Asie, Austrálie, Kanady a Ameriky, když měla k dispozici pouze čtyři letadla.

46 Pokud jde o „ferry flights", Komise zdůrazňuje, že jejich zavedení bylo obchodní volbou žalobkyně učiněnou na základě žádostí ze strany vlád Spojených států a Kanady. Přitom tyto okolnosti nelze označit za mimořádnou událost ve smyslu čl. 87 odst. 2 písm. b) ES, který, jako ustanovení zavádějící odchylku ze zákazu poskytování státní podpory, musí být vykládán restriktivně. Krom toho řecké orgány nepředložily důkazy prokazující příčinnou souvislost mezi atentáty ze dne 11. září 2001 a zavedením daných letů.

Ke škodám týkajícím se zbývající části sítě žalobkyně

47 Komise zdůrazňuje, že Soudu předložila veškerou korespondenci s řeckými orgány a důkazy, jimiž disponovala v době přijetí napadeného rozhodnutí. Uvádí, že v průběhu správního řízení řecké orgány neposkytly informace o škodách týkajících se zbývající části sítě žalobkyně, kromě škod týkajících se letů z nebo do Spojených států či Kanady. Informace poskytnuté v dopise ze dne 24. září 2002 totiž byly v tomto ohledu nedostatečné, ačkoli řecké orgány oznámily předání dokumentů, které se jich týkají, v dopise ze dne 20. listopadu 2003 (viz bod 9 výše), aniž by tak učinily. Navíc Komise připomíná, že žalobkyně měla právo vystoupit jako vedlejší účastnice v průběhu formálního vyšetřovacího řízení a předložit svá vyjádření, neboť jako zúčastněná strana k tomu byla vyzvána v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení (viz bod 7 výše). Vzhledem k tomu, že žalobkyně ani nepředložila vyjádření v průběhu formálního vyšetřovacího řízení, mohla Komise přijmout napadené rozhodnutí pouze na základě informací, kterými disponovala.

48 Z toho podle Komise vyplývá, že první žalobní důvod musí být odmítnut v plném rozsahu.

Závěry Soudu

49 Zaprvé je třeba připomenout, že mimořádná povaha událostí ze dne 11. září 2001 ve smyslu čl. 87 odst. 2 písm. b) ES není zpochybňována (viz bod 2 výše). Krom toho z bodu 35 sdělení ze dne 10. října 2001, podle kterého „jsou náklady přímo vyplývající z uzavření amerického vzdušného prostoru od 11. do 14. září 2001 přímým důsledkem událostí ze dne 11. září 2001“, jakož i z bodu 51 odůvodnění napadeného rozhodnutí, v němž se připomíná, že „uzavření vzdušného prostoru Spojených států od 11. do 14. září 2001 má povahu ‚mimořádné události‘ “, vyplývá, že jako mimořádná událost nejsou kvalifikovány pouze uvedené atentáty, ale také uzavření vzdušného prostoru. Za těchto podmínek vyžadují otázky vznesené v tomto sporu pouze přezkum existence přímé příčinné souvislosti mezi uvedenými událostmi a konkrétními škodami dovolávanými žalobkyní.

50 Zadruhé, pokud jde o dosah sdělení ze dne 10. října 2001 v rámci projednávaného sporu, je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury je Komise vázána pokyny a sděleními, které přijala v oblasti kontroly státních podpor, pokud se neodchylují od norem Smlouvy a jsou-li akceptovány členskými státy (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 26. září 2002, Španělsko v. Komise, C-351/98, Recueil, s. I-8031, bod 53 a citovaná judikatura). Tyto pokyny a sdělení zavazují v první řadě samotnou Komisi (rozsudek Soudního dvora ze dne 13. února 2003, Španělsko v. Komise, C-409/00, Recueil, s. I-1487, bod 69).

51 Mimoto je třeba zdůraznit, že druhý odstavec článku 87 ES se týká podpor, které jsou právně slučitelné se společným trhem, za podmínky, že splňují určitá objektivní kritéria. Z toho vyplývá, že Komise musí prohlásit takové podpory za slučitelné se společným trhem, jestliže jsou tato kritéria splněna, aniž by v tomto ohledu měla

posuzovací pravomoc (viz v tomto smyslu rozsudek Soudního dvora ze dne 17. září 1980, Philip Morris v. Komise, 730/79, Recueil, s. 2671, bod 17).

52 Nadto, pokud jde o výjimku z obecné zásady neslučitelnosti státních podpor se společným trhem, zakotvenou v čl. 87 odst. 1 ES, musí být čl. 87 odst. 2 písm. b) ES předmětem striktního výkladu. Proto mohou být zhojena ve smyslu tohoto ustanovení pouze hospodářská znevýhodnění přímo způsobená přírodními pohromami nebo jinými mimořádnými událostmi. Musí tedy existovat přímá souvislost mezi škodou způsobenou mimořádnou událostí a státní podporou a je nezbytné co nejpřesnější hodnocení vzniklých škod (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 23. února 2006, Atzeni a další, C-346/03 a C-529/03, Sb. rozh. s. I-1875, bod 79 a citovaná judikatura).

53 Z toho vyplývá, že v případě, že opatření podpory splňuje podmínky uvedené v předchozím bodě, musí být prohlášeno za slučitelné se společným trhem, i když Komise v rámci předchozího sdělení týkajícího se dotčeného opatření zaujala odlišný postoj. Tudíž – ačkoli podle sdělení ze dne 10. října 2001 se veškeré náhrady škody vyplacené na základě čl. 87 odst. 2 písm. b) ES musí týkat pouze nákladů vzniklých v období od 11. do 14. září 2001 – podpora nahrazující škodu vzniklou po dni 14. září 2001, která však vykazuje přímou příčinnou souvislost s mimořádnou událostí a která byla pečlivě posouzena, musí být považována za slučitelnou se společným trhem. V každém případě Komise nedospěla k závěru, že částky vztahující se ke škodám vzniklým po dni 14. září 2001 nebyly způsobilé k náhradě škody na základě čl. 87 odst. 2 písm. b) ES, pouze na základě skutečnosti, že vznikly po uvedeném datu, ale přezkoumala rovněž existenci příčinné souvislosti mezi dotčenými událostmi a danou škodou (viz bod 60 níže).

54 V důsledku toho je třeba bez dalšího odmítnout argumentaci Komise, podle které Řecká republika výslovně přijala zásadu uvedenou v bodě 35 sdělení ze dne 10. října 2001, ve smyslu které se všechny náhrady vyplacené na základě čl. 87 odst. 2 písm. b) ES musí týkat pouze nákladů vzniklých v období od 11. do 14. září 2001. Ačkoli je pravda, že řecké orgány v dopise ze dne 24. září 2002 uvedly, že vyplacená náhrada se omezila na náhradu škody utrpěné v průběhu prvních dnů po atentátech, uvedené orgány nicméně žádaly o povolení vyplatit náhradu za škody vzniklé až do

dne 26. září 2001 (viz bod 8 výše). Je tedy zjevné, že řecké orgány pochopily pojem „první dny po atentátech“ jako týkající se období trvajícího až do uvedeného data.

55 Konečně musí být podle judikatury legalita rozhodnutí v oblasti státních podpor posuzována v závislosti na informacích, které mohla mít Komise k dispozici v okamžiku, kdy jej přijala. Nelze tedy před soudem Společenství jakkoli uplatňovat skutkové okolnosti, které nebyly uvedeny v průběhu postupu před zahájením soudního řízení podle článku 88 ES (viz rozsudky Soudu ze dne 14. ledna 2004, Fleuren Compost v. Komise, T-109/01, Recueil, s. II-127, bod 51 a citovaná judikatura, a ze dne 14. prosince 2005, Regione autonoma della Sardegna v. Komise, T-200/04, Sb. rozh. s. II-34, zveřejněné shrnutí, bod 53).

56 Žalobní důvody uplatněné na podporu této žaloby je třeba analyzovat s ohledem na uvedené úvahy.

Ke škodám týkajícím se severoatlantické sítě žalobkyně

– Ke zpátečnímu letu do New Yorku původně plánovanému na 15. září 2001

57 V bodě 55 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uplatňuje neexistenci sdělení informací ze strany řeckých orgánů či žalobkyně týkajících se důvodu pro nezískání letištních časů na letišti JFK dne 15. září 2001, jakož i neexistenci důkazu týkajícího se důvodů odmítnutí ze strany uvedeného letiště přidělit žalobkyni letištní čas pro daný den.

58 Řecké orgány uvedly, v bodě I.3 dopisu ze dne 24. září 2002, že let ze dne 15. září 2001 do New Yorku byl zrušen z důvodu neexistence informací o možnostech přistání zahraničních společností na letišti JFK.

59 V bodě 41 písm. a) rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení Komise požádala řecké orgány o poskytnutí všech dokumentů a všech doplňujících informací o způsobu, jakým americké orgány zakázaly řeckým leteckým společnostem lety ode dne 15. září 2001. V odpovědi, v dopise ze dne 20. listopadu 2003, řecké orgány vysvětlily, že let ze dne 15. září 2001 do New Yorku byl zrušen z důvodu nedostatku letištních časů. Tento nedostatek letištních časů způsobený mimořádně vysokou poptávkou ve dnech následujících po opětovném otevření vzdušného prostoru, byl přímým důsledkem přerušení letů během čtyř předchozích dnů. Pokud jde o důkaz o odmítnutí přidělit letištní čas na letišti JFK, řecké orgány potvrdily, že požádaly žalobkyni o nezbytné důkazy za účelem jejich sdělení Komisi.

60 V rozporu s tím, co tvrdí žalobkyně, neměla Komise za to, že částky odpovídající zrušení daného letu nebyly způsobilé k náhradě škody na základě čl. 87 odst. 2 písm. b) ES pouze z toho důvodu, že ke zrušení došlo po dni 14. září 2001. Naopak, jak je uvedeno v předchozím bodě, požádala Komise v rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení řecké orgány o poskytnutí všech důkazů týkajících se způsobu, jakým americké orgány zakázaly řeckým leteckým společnostem lety ode dne 15. září 2001.

61 Je však třeba konstatovat, že řecké orgány v průběhu správního řízení nepředložily žádný důkaz o odmítnutí přidělit letištní čas ani o důvodu takového odmítnutí navzdory žádosti, kterou jim Komise zaslala. Je třeba dodat, že podle jejich dopisu ze dne 20. listopadu 2003 (viz bod 8 výše), požádaly řecké orgány žalobkyni, aby jim poskytla důkazy o nemožnosti rezervovat letištní čas na letišti JFK dne 15. září 2001, aby je následně mohly předložit Komisi. Přitom Komise neobdržela žádné nové důkazy.

62 Krom toho podle judikatury citované v bodě 55 výše se žalobkyně nemůže dovolávat faxu, který byl poprvé uplatněn až před Soudem (viz bod 29 výše). V každém případě je třeba uvést, že tento fax neuvádí, že letiště JFK nepřidělilo letištní čas žalobkyni na 15. září 2001, ale pouze že žalobkyně měla letištní čas na 16. září 2001. Nepřidělení letištního času na 15. září 2001 tedy lze na základě uvedeného faxu prokázat pouze prostřednictvím výkladu *a contrario* ve prospěch kterého žalobkyně neuplatnila žádný další důkaz.

63 Argumentace žalobkyně rozvinutá ohledně uvedeného letu tedy nemůže být přijata.

– Ke zpátečním letům do Toronta přes Montreal původně plánovaným na 15. a 16. září 2001

64 Pokud jde o zrušení dvou zpátečních letů do Toronta přes Montreal dne 15. a 16. září 2001, Komise v bodě 56 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvádí, že šlo o volbu žalobkyně. Žalobkyně totiž buď neměla další dostupná letadla a dala přednost zajištění jiných pravidelných letů, nebo včas neprovedla požadované technické kontroly či rezervace letištních časů.

65 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle dopisu ze dne 20. listopadu 2003 byl let do Toronta přes Montreal dne 15. září 2001 zrušen, protože letadlo, které jej mělo vykonat, bylo kanadskými orgány donuceno setrvat v Halifaxu od 11. do 15. září 2001 a do Atén se mohlo vrátit až 16. září 2001 v 5:30. Tři další Airbusy A 340/400 žalobkyně, jediné stroje způsobilé vykonat transatlantické lety, obsluhovaly jiné destinace v Africe, Austrálii a Spojených státech, což žalobkyni donutilo dotčený let zrušit. Pokud jde o let dne 16. září 2001, pozdní návrat letadla odstaveného v Halifaxu podle žalobkyně způsobil nemožnost provést větší technickou kontrolu, připravit letadlo,

upozornit cestující a rezervovat letištní časy na letištích v Montrealu a v Torontu, zejména s ohledem na skutečnost, že kanadské orgány předem nesdělily přesný čas, kdy bude letadlo dne 15. září 2001 oprávněno vzlétnout.

66 Pokud jde zaprvé o let dne 15. září 2001, skutečnosti, o které se opírá Komise, nejsou dostačující pro podporu jejího posouzení. Pokud jde o nedostatek dalších dostupných letadel, by totiž požadavek, aby letecká společnost vyhradila letadla za účelem řešení důsledku událostí, jako jsou atentáty ze dne 11. září 2001, popřel mimořádnou povahu této události. Je-li s řádnou péčí postupující provozovatel povinen předem se zabezpečit proti důsledkům určité události, nelze tuto událost již pojmově považovat za spadající do působení vyšší moci (viz v tomto smyslu rozsudek Soudu ze dne 28. března 2007, Španělsko v. Komise, T-220/04, Sb. rozh. s. II-29, zveřejněné shrnutí, body 175 a 176 a citovaná judikatura), a tím spíše ani za spadající pod pojem „mimořádná událost" ve smyslu čl. 87 odst. 2 písm. b) ES. Přitom kvalifikace atentátů ze dne 11. září 2001, jakož i z nich vyplývající uzavření vzdušného prostoru, jako mimořádných událostí, je uvedena jak v napadeném rozhodnutí, tak ve sdělení ze dne 10. října 2001 (viz bod 49 výše).

67 Pokud jde o údajnou volbu žalobkyně uskutečnit jiné pravidelné lety, postačí uvést, že nešlo o volbu, ale o povinnost smluvní povahy vůči cestujícím daných letů, jejíž nedodržení by mělo následky ve smyslu nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě (Úř. věst. L 36, s. 5; Zvl. vyd. 07/01, s. 306), které bylo platné v rozhodné době.

68 Pokud jde o skutečnost, že škoda způsobená zrušením dotčeného letu vznikla po dni 14. září 2001, je třeba uvést, že ani z čl. 87 odst. 2 písm. b) ES, ani z judikatury citované v bodě 52 výše nevyplývá, že přímá souvislost mezi mimořádnou událostí a vzniklou škodou předpokládá jejich časový souběh. Naopak, možnost uznat existenci takové souvislosti i v případě, že škoda vznikne krátce po dané události nemůže být všeobecně vyloučena.

69 Z výše uvedeného vyplývá, že posouzení Komise ohledně letu ze dne 15. září 2001 do Toronta přes Montreal je nesprávné.

70 Pokud jde zadruhé o zrušení letu ze dne 16. září 2001, je třeba uvést, že žalobkyně za účelem jeho odůvodnění odkazuje na nemožnost provést hlavní technickou kontrolu letadla, upozornit cestující a rezervovat letištní časy na letištích v Montrealu a Torontu.

71 V tomto ohledu je především třeba zohlednit, že ani upozornění cestujících, ani rezervace letištních časů, není skutečností odůvodňující tezi žalobkyně. Od okamžiku, kdy letadlo odletělo z Halifaxu (dne 15. září 2001), až do okamžiku, kdy mohl být uskutečněn let dne 16. září 2001 (žalobkyně neuvádí přesný čas plánovaného letu), totiž uplynulo nezanedbatelné množství času. Takže vzhledem k nedostatku přesnějších informací ohledně lhůty naprosto nezbytné k upozornění cestujících a rezervaci letištních časů, nelze argumentaci žalobkyně v tomto ohledu přijmout.

72 Dále je třeba uvést, že spis neobsahuje žádnou informaci týkající se času požadovaného k provedení povinné technické kontroly před použitím letadla k dotčenému letu. Řecké orgány se omezily na prohlášení, že dostupný čas nepostačoval k provedení „hlavní kontroly“, zatímco Komise v bodě 56 odůvodnění napadeného rozhodnutí tvrdí, že „[žalobkyně] nemohla včas provést činnosti týkající se technických kontrol a rezervace letištních časů […]“. Je třeba konstatovat, že vzhledem k tomu, že řecké orgány uplatnily dotčené překážky v průběhu správního řízení, příslušelo jim informovat Komisi o čase nezbytném k provedení technické kontroly předepsané příručkami o technických kontrolách, aby byly rozptýleny pochyby Komise ohledně přímé příčinné souvislosti mezi uzavřením vzdušného prostoru a zrušením dotčeného letu. Za těchto podmínek je třeba mít za to, že Komise právem usoudila, že zrušení dotčeného letu nevykazovalo příčinnou souvislost s atentáty ze dne 11. září 2001 a uzavřením vzdušného prostoru od 11. do 14. září 2001.

– K „ferry flights“

73 Ohledně čtyř „ferry flights“ ze dne 18., 20. a 26. září 2001 postačí poznamenat, podobně jak uvádí Komise, že jejich zavedení bylo volbou žalobkyně, které přísluší buď požadovat platby od cestujících ve výši zahrnující náklady na vrácení letadla do Atén, nebo požadovat odpovídající náhradu škody od vlád Spojených států a Kanady. Tyto náklady nevykazují přímou příčinnou souvislost s atentáty ze dne 11. září 2001 a uzavřením vzdušného prostoru, a proto nespadají do působnosti čl. 87 odst. 2 písm. b) ES.

74 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba zrušit napadené rozhodnutí v rozsahu, v jakém měla Komise za to, že náhrada škody vyplacená žalobkyni za škody vzniklé z důvodu zrušení letu do Kanady dne 15. září 2001, nebyla slučitelná se společným trhem.

Ke škodě týkající se zbývající části sítě žalobkyně

75 Pokud jde o druhou část tohoto žalobního důvodu týkající se zbývající části sítě žalobkyně, je třeba uvést, že argumentace žalobkyně zpochybňuje opodstatněnost odůvodnění napadeného rozhodnutí v rozsahu, v jakém uvedené rozhodnutí prohlašuje za neslučitelné se společným trhem podpory, které se týkají zbývající části sítě. Nicméně žalobkyně v rámci druhého žalobního důvodu uplatňuje nedostatek odůvodnění v tomto ohledu, jenž Soud musí přezkoumat především.

2. *K druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nedostatku odůvodnění*

Argumenty účastnic řízení

76 Žalobkyně tvrdí, že napadené rozhodnutí neobsahuje odůvodnění týkající se odmítnutí Komise schválit platby vyplacené jako náhradu za škody týkající se zbývající části sítě žalobkyně (přibližně 1 212 032 eur). Totéž platí ohledně částek uvedených v bodě 5 druhé až čtvrté, osmé a deváté odrážce výše.

77 Podle žalobkyně řecké orgány sdělily Komisi, zejména v dopise ze dne 24. září 2002, všechny skutečnosti týkající se škody utrpěné v celé její síti. Tento dopis rovněž odkazoval na částky uvedené v bodě 5 druhé až čtvrté, osmé a deváté odrážce výše. Za těchto okolností Komise měla uvést důvody, na základě kterých dospěla k závěru, že vyplacení dotčených částek představovalo podporu neslučitelnou se společným trhem.

78 Komise zpochybňuje opodstatněnost tohoto žalobního důvodu. V rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení vyjádřila vážné pochybnosti ohledně slučitelnosti dotčené podpory se společným trhem. Přitom navzdory tomu, co uvedly v dopise ze dne 20. listopadu 2003, ani řecké orgány, ani žalobkyně v průběhu správního řízení nepředložily Komisi vyjádření v ohledu k těmto částkám. Krom toho Komise nemůže vědět, jaké informace žalobkyně předala řeckým orgánům. Nadto Komise schválila všechny částky týkající se období od 11. do 14. září 2001, pro něž řecké orgány poskytly vysvětlení v dopise ze dne 20. listopadu 2003. Za těchto podmínek žalobkyně nemůže vytýkat Komisi, že z vlastního podnětu neprostudovala skutečnosti, které by mohly v tomto ohledu odůvodnit přijetí přístupu odlišného od přístupu vyjádřeného ve sdělení ze dne 10. října 2001 a rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení.

Závěry Soudu

79 Je třeba připomenout, že odůvodnění vyžadované článkem 253 ES musí být přizpůsobeno povaze dotčeného aktu a musejí z něho jasně a jednoznačně vyplývat úvahy orgánu, jenž akt vydal, tak aby se zúčastněné osoby mohly seznámit s důvody, které vedly k přijetí opatření, a příslušný soud mohl vykonávat svůj přezkum. Požadavek odůvodnění musí být posuzován v závislosti na okolnostech případu, zejména v závislosti na obsahu aktu, povaze dovolávaných důvodů a zájmu, který mohou mít osoby, kterým je akt určen, nebo jiné osoby, kterých se akt bezprostředně a osobně dotýká, na získání těchto vysvětlení. Není požadováno, aby odůvodnění vylíčilo všechny relevantní skutkové a právní okolnosti, jelikož otázka, zda odůvodnění aktu splňuje požadavky článku 253 ES, musí být posuzována s ohledem nejen na jeho znění, ale také s ohledem na jeho kontext, jakož i s ohledem na všechna právní pravidla upravující dotčenou oblast (rozsudek Soudu ze dne 26. února 2002, INMA a Itainvest v. Komise, T-323/99, Recueil, s. II-545, bod 55).

80 V projednávané věci vyplývá z bodů 21, 49 a 50 odůvodnění napadeného rozhodnutí, ve spojení s články 1, 2 a 4 napadeného rozhodnutí, že Komise dospěla k závěru, že vyplacení částek jako náhrady za škody týkající se sítě žalobkyně mimo severní Atlantik a Izrael, jakož i částek uvedených v bodě 5 druhé až čtvrté, osmé a deváté odrážce výše, představuje podporu neslučitelnou se společným trhem a že Řecká republika měla požadovat její vrácení. Přitom je třeba konstatovat, že napadené rozhodnutí neobsahuje žádné uvedení důvodů, které vedly Komisi k přijetí tohoto závěru.

81 Toto opomenutí je o to více nevysvětlitelné, pokud zohledníme skutečnost, že Komise taxativně uvádí dané částky v bodě 21 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který je věnován vývoji správního řízení.

82 Mimoto, ačkoli je pravda, že Komise v bodě 36 rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení uvedla, že pokud jde o síť mimo severní Atlantik a Izrael, musí být náhrada omezena na škodu týkající se zrušení letenek kvůli zrušení navazujícího

letu do nebo z destinace uzavřené pro leteckou dopravu, nemění to nic na tom, že řecké orgány v podstatě toto posouzení zpochybnily. Z bodů I.1 a I.2 dopisu ze dne 24. září 2002 (viz bod 5 výše) totiž vyplývá, že podle řeckých orgánů rozsah zjištěných důsledků v celé síti vyžadoval, aby byly zohledněny všechny tyto důsledky za účelem výpočtu škody přímo způsobené mimořádnými událostmi. Přísluší tedy Komisi, aby v napadeném rozhodnutí uvedla svoje konečné posouzení ohledně dotčených částek podpory.

83 Krom toho, ačkoli je pravda, že v bodě 41 písm. d) rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení Komise požádala řecké orgány, aby poskytly informace prokazující příčinnou souvislost mezi škodami, uvedenými v bodě 5 druhé až čtvrté, osmé a deváté odrážce výše, a uzavřením vzdušného prostoru, nemění to nic na tom, že řecké orgány v dopise ze dne 20. listopadu 2003 trvaly na nezbytnosti schválit příslušné částky. Přísluší tedy Komisi, aby v napadeném rozhodnutí uvedla rovněž své konečné posouzení ohledně uvedených částek podpory.

84 Pokud jde o argument, který Komise předložila na jednání, podle kterého bylo odůvodnění týkající se částek podpory dotčených tímto žalobním důvodem uvedeno v bodě 59 odůvodnění napadeného rozhodnutí, neboť uvedený bod odkazuje na sdělení ze dne 10. října 2001 a na neexistenci mimořádné události po dni 14. září 2001, nelze jej přijmout. Podle první věty uvedeného bodu odůvodnění totiž „Komise dospěla k závěru, […] že režim není v souladu se Smlouvou v rozsahu, v jakém se týká dat pozdějších než 14. září 2001, a zejména nákladů předložených [Řeckou republikou] za [žalobkyni] a týkajících se období po dni 14. září 2001[, jež] dosahují […] přibližně 1 464 569 eur, nejen s ohledem na překročení lhůty stanovené v bodě 35 sdělení ze dne 10. října 2001, ale rovněž a především s ohledem na neexistenci mimořádné události a změnu povahy nahraditelné ztráty v důsledku tohoto prodloužení doby trvání“.

85 Je třeba konstatovat, že v této větě Komise shrnuje své posouzení uvedené v bodech 51 až 58 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Přitom uvedené body odůvodnění jsou věnovány škodám utrpěným v severoatlantické síti žalobkyně, a nikoli škodám

utrpěným ve zbývající části její sítě či zvláštním škodám uvedeným v bodě 5 druhé až čtvrté, osmé a deváté odrážce výše. Za těchto podmínek nelze daný bod odůvodnění vykládat jako týkající se rovněž uvedených částek.

86 Je třeba mimo jiné uvést, že argumentace předložená Komisí za účelem popření opodstatněnosti tohoto žalobního důvodu (viz bod 78 výše) se týká případu, kdy v rozhodnutí prohlašujícím podporu za neslučitelnou se společným trhem, Komise vyjádří odůvodnění založené na skutečnostech, které jí předal členský stát nebo zúčastněné strany. V takovém případě by totiž nebylo možno vytýkat Komisi, že nezohlednila případné skutkové či právní okolnosti, které jí mohly být předloženy v průběhu správního řízení, avšak předloženy nebyly (rozsudek Fleuren Compost v. Komise, bod 55 výše, bod 49). Přitom na rozdíl od takové situace nebylo žádné odůvodnění sloužící na podporu výroku napadeného rozhodnutí týkajícího se škod uvedených v bodě 80 v napadeném rozhodnutí uvedeno.

87 Napadené rozhodnutí tudíž musí být rovněž zrušeno pro nedostatek odůvodnění v rozsahu, v jakém prohlašuje za neslučitelné se společným trhem zaprvé podpory vyplacené žalobkyni jako náhradu škody týkající se její sítě mimo severní Atlantik a Izrael a zadruhé podpory týkající se ztrát příjmů v oblasti přepravy zboží, nákladů na likvidaci citlivého zboží, nákladů na dodatečnou kontrolu bezpečnosti zboží, nákladů spojených s odpracovanými přesčasy zaměstnanců a nákladů spojených s naléhavými dodatečnými bezpečnostními opatřeními.

88 Za těchto podmínek není třeba přezkoumávat druhou část prvního žalobního důvodu vycházející ze zjevně nesprávného posouzení týkajícího se škod spojených se zbývající částí sítě žalobkyně (viz bod 75 výše).

89 Ze souhrnu výše uvedeného vyplývá, že je třeba zaprvé zrušit napadené rozhodnutí v rozsahu, v jakém Komise prohlásila za neslučitelné se společným trhem a nařídila vrácení podpor zaplacených žalobkyni za škody způsobené zrušením letu do

Kanady dne 15. září 2001, jakož i za škody, na které odkazuje bod 87 výše, a zadruhé zamítnout žalobu ve zbývající části.

K nákladům řízení

90 Podle čl. 87 odst. 3 jednacího řádu může Soud rozdělit náklady řízení mezi účastníky nebo rozhodnout, že každý z účastníků řízení ponese své náklady, pokud jsou účastníci řízení neúspěšní v jednom nebo více bodech. Za těchto podmínek je důvodné rozhodnout, že každý účastník řízení ponese vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů

SOUD (osmý senát)

rozhodl takto:

1) Články 1 a 2 rozhodnutí Komise K(2006)1580 konečné ze dne 26. dubna 2006 o režimu státních podpor C 39/2003 (dříve NN 119/2002), který Řecká republika zavedla ve prospěch leteckých dopravců z důvodu škody utrpěné od 11. do 14. září 2001, se zrušují v rozsahu, v jakém prohlašují za neslučitelné se společným trhem podpory poskytnuté Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, zaprvé za škody způsobené zrušením letu do Kanady dne 15. září 2001, zadruhé za škody týkající se její sítě mimo severní Atlantik a Izrael a zatřetí za ztráty příjmů v oblasti přepravy zboží, za náklady na likvidaci

citlivého zboží, náklady na dodatečnou kontrolu bezpečnosti zboží, náklady spojené s odpracovanými přesčasy zaměstnanců a náklady spojené s naléhavými dodatečnými bezpečnostními opatřeními.

2) Článek 4 rozhodnutí K(2006) 1580 konečné se zrušuje v rozsahu, v jakém nařizuje vrácení podpor uvedených v předchozím bodě.

3) Ve zbývající části se žaloba zamítá.

4) Každá účastnice řízení ponese vlastní náklady řízení.

Martins Ribeiro Papasavvas Dittrich

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 25. června 2008.

Vedoucí soudní kanceláře

E. Coulon

Předsedkyně

M. E. Martins Ribeiro

Obsah

Skutečnosti předcházející sporu ..... II - 1094

Napadené rozhodnutí ..... II - 1098

Řízení a návrhová žádání účastnic řízení ..... II - 1100

Právní otázky ..... II - 1101

1. K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení čl. 87 odst. 2 písm. b) ES .. II - 1102

Argumenty žalobkyně ..... II - 1102

Ke škodám týkajícím se severoatlantické sítě žalobkyně ..... II - 1103

Ke škodám týkajícím se zbývající části sítě žalobkyně ..... II - 1105

Argumenty Komise ..... II - 1107

Ke škodám týkajícím se severoatlantické sítě žalobkyně ..... II - 1108

Ke škodám týkajícím se zbývající části sítě žalobkyně ..... II - 1109

Závěry Soudu ..... II - 1110

Ke škodám týkajícím se severoatlantické sítě žalobkyně ..... II - 1112

– Ke zpátečnímu letu do New Yorku původně plánovanému na 15. září 2001 ..... II - 1112

– Ke zpátečním letům do Toronta přes Montreal původně plánovaným na 15. a 16. září 2001 ..... II - 1114

– K „ferry flights“ ..... II - 1117

Ke škodě týkající se zbývající části sítě žalobkyně ..... II - 1117

2. K druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nedostatku odůvodnění ..... II - 1118

Argumenty účastnic řízení ..... II - 1118

Závěry Soudu ..... II - 1119

K nákladům řízení ..... II - 1122