AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2008. június 25. *

A T-268/06. sz. ügyben,

az **Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE** (székhelye: Athén [Görögország], képviselik: P. Anestis ügyvéd, T. Soames és G. Goeteyn solicitors, S. Mavrogenis és M. Pinto de Lemos Fermiano Rato ügyvédek)

felperesnek

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselik: E. Righini és I. Chatzigiannis, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen

a légifuvarozókat 2001. szeptember 11-e és 14-e között ért veszteségek ellentételezése végett Görögország által bevezetett állami támogatási rendszerről (C 39/2003 [korábbi NN 119/2002] állami támogatás) szóló, 2006. április 26-i C(2006) 1580 végleges bizottsági határozat megsemmisítése iránti keresete tárgyában,

* Az eljárás nyelve: görög.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK
ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁGA (nyolcadik tanács),

tagjai: E. Martins Ribeiro elnök, S. Papasavvas (előadó) és A. Dittrich bírák,

hivatalvezető: C. Kantza tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2007. december 7-i tárgyalásra,

meghozta a következő

Ítéletet

A jogvita előzményei

1 A Bizottság a 2001. október 10-i COM(2001) 574 végleges közleményében (a továbbiakban: 2001. október 10-i közlemény) tájékoztatta az Európai Parlamentet és a Tanácsot az Egyesült Államokban 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekmények légiközlekedési ágazatra gyakorolt következményeire vonatkozó értékeléséről.

2 Az állami támogatásokra vonatkozó szabályok alkalmazása tekintetében a Bizottság 2001. október 10-i közleményében foglalt álláspontja szerint az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja lehetővé tette egyes nehézségek kiküszöbölését, amelyekkel a légitársaságok 2001. szeptember 11-i események következtében szembesültek. A szóban forgó események rendkívüli jellegét illetően e közlemény szerint e cikk rendelkezései meghatározott feltételek mellett engedélyezhették először is a négynapos (2001. szeptember 11–14.) amerikai légtérzár okozta költségek, másodszor pedig a biztosítási többletköltségek miatti kártalanítást (a 2001. október 10-i közlemény 28–41. pontja).

3 A kártalanítások feltételeit illetően a 2001. október 10-i közlemény meghatározza, hogy a kártalanítást megkülönböztetéstől mentesen kell nyújtani, kizárólag a 2001. szeptember 11. és 14. között keletkezett költségekre vonatkozhat, valamint összegét a Bizottság által javasolt különleges módszer alkalmazásával pontosan és objektíven kell meghatározni.

4 A Bizottság a 2001. november 14-i, valamennyi tagállamhoz címzett levelében további pontosításokat adott az egyes légitársaságoknak nyújtott kártalanítás összegének a kiszámításáról.

5 A 2001 decembere és 2002 júliusa közti levélváltást követően a görög hatóságok 2002. szeptember 24-i levelükben tájékoztatták a Bizottságot, a felperest – Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE –, a szóban forgó események következtében ért károk kártalanításának kiszámítására vonatkozó módszerről. E levél az alábbiak szerint részletezte a szóban forgó kártalanítást:

– 4 079 237 euró a felperes teljes hálózatában utasszállítás tekintetében bekövetkezett bevételkiesés címén, amelyből körülbelül 1 212 032 euró nem az észak-atlanti hálózatát érintette;

– 278 797 euró áruszállítás tekintetében bekövetkezett bevételkiesés címén;

– 17 608 euró érzékeny áruk megsemmisülésének költségei címén;

– 41 086 euró az áruk tekintetében végrehajtott biztonsági ellenőrzés többletköltségei címén;

– 37 469 euró a New Yorkba (Egyesült Államok) tartó, OA 411. sz. járat 2001. szeptember 11-i visszahívásának költségei és az Athénba (Görögország) tartó, OA 412. sz. visszaúti járat 2001. szeptember 11-i törlésének költségei címén;

– 13 550 euró az eredetileg Torontóba (Kanada) tartó egyik járat halifaxi (Kanada) leszállásának és 2001. szeptember 11. és 15. közötti ott tartózkodásának költségei címén;

– 478 357 euró a „ferry flights” működtetéséhez (az utasok Egyesült Államokba és Kanadába való hazaszállítása érdekében 2001. szeptember 18-án, 20-án és 26-án indított különjáratok) kapcsolódó kiadások címén;

– 146 735 euró a személyzet által teljesített túlórákhoz, az utasok elszállásolásához és a megnövelt számú biztonsági személyzethez kapcsolódó költségek címén;

– 14 673 euró a sürgős biztonsági intézkedésekhez kapcsolódó többletköltségek címén.

6 Ezt követően ezen összegek végösszegéből üzemanyag – amelyet a felperes a menetrend megzavarása hiányában felhasznált volna – címén levonásra került 278 797 euró. A 4 827 586,21 eurót kitevő végösszeget a 2992/2002. sz. törvény (FEK A' 54/20.3.2002) 45. cikkének (17) bekezdése, valamint a 2002. május 27-i közös miniszteri rendelet (FEK B' 682/31.5.2002) értelmében már 2002 júliusában kifizették a felperesnek.

7 2003. május 27-i levelében a Bizottság tájékoztatta a Görög Köztársaságot arról, hogy a vitatott intézkedések tekintetében megindítja az EK 88. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárást, és felhívta görög hatóságokat, hogy nyújtsanak be egyes dokumentumokat és szolgáljanak további adatokkal (a továbbiakban: hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat). Ezenkívül felszólította az érdekelt feleket, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő közzétételétől számított egy hónapon belül nyújtsák be észrevételeiket (HL 2003. C 199., 3. o.).

8 A görög hatóságok 2003. november 20-i levelükben terjesztették észrevételeiket a Bizottság elé. E levél szerint a 2001. szeptember 11. és 14. között tervezett, New Yorkba, Tel-Avivba (Izrael), Montrealon (Kanada) keresztül Torontóba és Bostonba (Egyesült Államok) tartó, hét oda-vissza járat törlése következtében bekövetkezett tényleges kár 1 921 203,20 eurót tett ki. Ezen összeg nem tartalmazza azon egyéb járatokra szóló jegyek törléséből származó veszteséget, amely járatokhoz csatlakozásként szolgáltak a törölt járatok. A szeptember 11-én Torontó helyett Halifaxban leszállt járathoz kapcsolódó költségek a görög hatóságok értékelése szerint 38 056 eurót tettek ki. A 2001. szeptember 11-i New Yorkba tartó járat visszahívási költsége a görög hatóságok újabb értékelése szerint 3421 eurót tett ki. Ami a 2001. szeptember 15-i és 16-i New Yorkba és Montrealon keresztül Torontóba tartó, három oda-vissza járat törlését illeti, a görög hatóságok hangsúlyozták, hogy a keletkezett kár közvetlen összefüggésben áll a szeptember 11. és 14. közötti légtérzárral, és 977 257 eurót tesz ki. A „ferry flights" tekintetében a görög hatóságok pontosították, hogy egy, 2001. szeptember 18-án New Yorkba tartó járatról és két, 2001. szeptember 20-án és 26-án Montreálon keresztül Torontóba tartó járatról van szó. E járatok különjárat jellege – amely az Athénba tartó visszaúti járat kihasználatlanságát okozta – által okozott kár 487 312,17 eurót tett ki. A görög hatóságok szerint e kár a 2001. szeptember 11-i eseményekkel közvetlen összefüggésben lévő kárnak minősül.

9 E körülmények között a görög Közlekedési és Hírközlésügyi Minisztérium kérte a Bizottságot, hogy a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekményekhez közvetlen kapcsolódó károkért nyújtott kártalanítás címén hagyjon jóvá 3 770 717,70 euró összeget, valamint a fenti 5. pont második–kilencedik franciabekezdésében szereplő összegeket. A közvetlen összefüggés tekintetében a görög hatóságok bizonyítékok benyújtására tettek ígéretet.

10 2004. március 15-i levelében a Bizottság felhívta a görög hatóságok figyelmét arra, hogy még nem nyújtották be a 2003. november 20-i levelükben ígért további adatokat, és a Bizottság kéthetes határidőt szabott ennek megtételére.

11 A görög hatóságok nem tettek eleget e kérelemnek.

A megtámadott határozat

12 A légifuvarozókat 2001. szeptember 11. és 14. között ért veszteségek ellentételezése végett Görögország által bevezetett C 39/2003 (korábbi NN 119/2002) állami támogatási rendszerről szóló, 2006. április 26-i, C(2006) 1580 végleges bizottsági határozatával (a továbbiakban: megtámadott határozat) a Bizottság lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást, és többek között úgy határozott, hogy a Görög Köztársaság által a felperesnek nyújtott állami támogatás összeegyeztethető a közös piaccal a 2001. szeptember 11. és 14. közötti időszak tekintetében legfeljebb 1 962 680 eurót kitevő összeg erejéig nyújtott kártalanítás vonatkozásában. Ezen összeg alapján a New Yorkba, Tel-Avivba, Montrealon keresztül Torontóba és Bostonba tartó, hét oda-vissza járat törlése címén 1 921 203 euró, az eredetileg Torontóba tartó járat halifaxi leszállása és ott tartózkodása címén 38 056 euró és a 2001. szeptember 11-i New York-i járat visszahívása címén 3421 euró járt (a megtámadott határozat (49) és (50) preambulumbekezdése).

13 Ami azonban a három – egy, 2001. szeptember 15-én New Yorkba tartó és kettő, 2001. szeptember 15-én és 16-án Montrealon keresztül Torontóba tartó – oda-vissza járat törléséhez kapcsolódó 977 257 eurót kitevő költségeket, valamint a „ferry flights"-hoz kapcsolódó 487 312 eurót kitevő költségeket illeti, a Bizottság megállapítja, hogy azok kizárólag a világgazdaság számos területén bekövetkezett közvetett következményei a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekményeknek (a megtámadott határozat (58) preambulumbekezdése).

14 A 2001. szeptember 15-én New Yorkba tartó járat tekintetében a megtámadott határozat (53)–(55) preambulumbekezdése az alábbiak szerint rendelkezik:

„(53) A Bizottság megállapítja […], hogy szeptember 14-ét követően nem volt fennakadás a közlekedésben, kizárólag a légi járatok érintett légitársaságok általi korlátozott üzemeltetéséről beszélhetünk.

(54) Ez a helyzet a [Görög Köztársaság] által a [felperes] javára tett intézkedések esetében is, amelyek elsősorban a szeptember 15-én és 16-án nem indított tengeren túli – egy Egyesült Államokba tartó és kettő Kanadába tartó – három oda-vissza úti járatot érintettek, ami a [felperes] számára 333 000 000 görög drachma (GRD), azaz körülbelül 977 257 euró kárt jelentett.

(55) Először is a New York-i résidő hiányát illetően ugyanis a [Görög Köztársaság] megerősíti, hogy a JFK repülőtér szeptember 14-én athéni idő szerint 23 órakor újból megnyitott, és [hogy] a [felperes] csak azért nem tudott résidőt foglalni, mert sokan nyújtottak be résidő iránti kérelmet. A Bizottság nem rendelkezik egyéb adatokkal annak okáról, hogy egyéb légitársaságokkal ellentétben miért nem szereztek résidőt. Mindenesetre megdőlt tehát az Egyesült Államokba történő repülés általános lehetetlenségére irányuló állítás."

15 A Montrealon keresztül Torontóba tartó két járat törlése a felperes döntésétől függött abban az értelemben, hogy az utóbbi vagy nem rendelkezett másik szabad légi járművel, és egyéb tervezett járatot kívánt biztosítani, vagy a felperes nem tudta időben megtenni a műszaki ellenőrzésre és a résidő betartására irányuló intézkedéseket (a megtámadott határozat (56) preambulumbekezdése).

16 A „ferry flights" tekintetében a Bizottság kiemeli, hogy működtetésük az Egyesült Államok és Kanada kormányától – mivel e járatokat kérelmükre indította – kártalanításra jogosult felperes választásától függött (a megtámadott határozat (57) preambulumbekezdése).

17 Így a szóban forgó költségek alapján nem járt kártalanítás az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja alapján.

18 E körülmények között a Bizottság szerint a felperes részére az 1 962 680 eurón felül kifizetett valamennyi összeg a közös piaccal összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül (a megtámadott határozat 2. cikke), és felszólította a Görög Köztársaságot annak visszatérítésére (a megtámadott határozat 4. cikke).

Az eljárás és a felek kérelmei

19 Az Elsőfokú Bíróság Hivatalához 2006. szeptember 22-én benyújtott keresetlevelével a felperes előterjesztette a jelen keresetet.

20 Mivel módosult az Elsőfokú Bíróság tanácsainak összetétele, az előadó bírót a nyolcadik tanácsba osztották be, következésképpen a jelen ügyet e tanács elé utalták.

21 A felperes keresetében azt kéri, hogy az Elsőfokú Bíróság:

– semmisítse meg a megtámadott határozat 1. cikkét, amennyiben a 2001. szeptember 11. és 14. közötti időszak tekintetében 1 962 680 euróban határozza meg a közös piaccal összeegyeztethető kártalanítás legmagasabb összegét;

– semmisítse meg a megtámadott határozat 2. és 4. cikkét;

– a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.

22 A Bizottság azt kéri, hogy az Elsőfokú Bíróság:

– utasítsa el a keresetet;

– a felperest kötelezze a költségek viselésére.

A jogkérdésről

23 Keresete alátámasztására a felperes két jogalapra hivatkozik, amelyek közül az elsőt az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontjának megsértésére, a másodikat pedig az indokolási kötelezettség megsértésére alapítja. Az első jogalap lényegét tekintve két részből áll: az első a felperes észak-atlanti hálózatához kapcsolódó károkra vonatkozó

értékelés során elkövetett nyilvánvaló hibán, a második pedig a hálózata többé részéhez kapcsolódó károkra vonatkozó értékelés során elkövetett nyilvánvaló hibán alapul.

1. *Az EK 87. cikk (2) bekezdése b) pontjának megsértésére alapított első jogalapról*

A felperes érvei

24 A felperes szerint a Bizottság nyilvánvalóan hibásan értékelte a jelen tényállást, következésképpen megsértette az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontját, amikor arra a következtetésre jutott, hogy először is a New Yorkba tartó és a Montrealon keresztül Torontóba tartó három oda-vissza járat törléséből, másodszor pedig a „ferry flights" működtetéséből eredő károk nincsenek közvetlen okozati összefüggésben az egyesült államokbeli és kanadai légtérzárat kiváltó 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekményekkel. Továbbá, mivel nem veszi figyelembe a hálózata többi részében a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekmények következtében bekövetkezett veszteségeket, a Bizottság hibát követett el a 2001. szeptember 11. és 15. között keletkezett károk értékelése során.

25 A felperes álláspontja szerint az a tény, hogy a 2001. október 10-i közlemény kizárja az EK 87. cikk (2) bekezdése b) pontjának hatálya alól a 2001. szeptember 14. után keletkezett károkat, nem határozza meg az ezen rendelkezés által megkövetelt okozati összefüggés közvetlen jellegét, és így nem mentesíti a Bizottságot azon kötelezettsége alól, hogy a szóban forgó cikk alapján megvizsgálja az adott eset körülményeit. Ugyanis a Bizottságot kötelezik az állami támogatások ellenőrzését érintő, általa hozott keretszabályok és közlemények, amennyiben nem térnek el a Szerződés előírásaitól, és a tagállamok elfogadják azokat. Mindenesetre a 2001. október 10-i közleményt úgy kell értelmezni, hogy nemcsak a légtérzár alatt bekövetkezett károkra vonatkozik, hanem a zárral közvetlen okozati összefüggésben lévő károkra is. Minden ettől eltérő értelmezés ellentétes az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontjával.

26 A Bizottság megközelítését nem igazolja az egyéb határozatokra való hivatkozás sem, amelyekben hasonló álláspontot képviselt. Emellett, amennyiben a felperes által 2001. szeptember 14. után elszenvedett károk közvetlenül a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekményekből következnek, az előbbi eltérő helyzetben van tehát az egyéb légitársaságokhoz viszonyítva, amelyek esetében nem volt megállapítható e körülmény. A felperes kiemeli végül, hogy a görög hatóságok 2002. szeptember 24-i levelükben (lásd a fenti 5. pontot) kérték annak engedélyezését, hogy az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja alapján kártalanítást fizethessenek a 2001. szeptember 14. után keletkezett károk ellentételezése érdekében. Így a Görög Köztársaság soha sem fogadta volna el a Bizottság által a 2001. október 10-i közleményben javasolt korlátozó megközelítést, amint azt továbbá a 2992/2002. sz. törvény is bizonyítja, amely szélesebb körű kártalanítási keretet ír elő.

27 El kell továbbá fogadni, hogy a légtérzár a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekmények következménye volt, amely utóbbi az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerint rendkívüli eseménynek minősül.

28 A felperes vitatja a Bizottság feltevését, amely szerint az utóbbi a támogatást nemcsak a 2001. október 10-i közlemény alapján, hanem az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja alapján is vizsgálta. Ezzel ellentétben a megtámadott határozatra az a jellemző, hogy automatikusan alkalmazták azt a feltételt, amely szerint a 2001. szeptember 14. után keletkezett semmilyen kár nem állt okozati összefüggésben a légtérzárat kiváltó, 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekményekkel. Márpedig valamennyi kár, amely tekintetében a felperes kártalanításban részesült, az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja alapján közvetlen okozati összefüggésben áll a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekményekkel.

A felperes észak-atlanti hálózatát érintő károkról

29 A New Yorkba tartó, eredetileg 2001. szeptember 15-ére tervezett oda-vissza járat törlését illetően a felperes kiemeli, hogy kérelmei ellenére a John F. Kennedy (JFK) nemzetközi repülőtér nem biztosított számára résidőt azon a napon, hanem kizárólag szeptember 16-ára, amint azt a Federal Aviation Authority (az amerikai polgári

repülés szövetségi hatósága) 2001. szeptember 14-i telexe bizonyítja. A résidő hiányát a légitársaságoknak – a négy napig tartó légtérzár okozta zavarok miatti – a légtér fokozatos megnyitását követő kivételesen nagyszámú kérelme okozta. E körülmények között a JFK repülőtér nem tudott valamennyi résidő-kérelemnek eleget tenni, amely körülmény a felperes szerint hasonlít a légtérzárhoz. Nem meghatározó az a tény, hogy a görög hatóságok a közigazgatási eljárás során nem mutatták be a szóban forgó telexet, mivel a Bizottság a 2001. október 10-i közlemény alkalmazásában a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekmények és a New Yorkba tartó, eredetileg 2001. szeptember 15-ére tervezett oda-vissza járat törlése közötti okozati összefüggés hiányára alapította értékelését.

30 A 2001. szeptember 15-i és 16-i Montrealon keresztül Torontóba tartó, két oda-vissza járat törlését illetően a felperes kiemeli, hogy a kanadai hatóságok arra kötelezték a 2001. szeptember 11-én ezen összeköttetést biztosító légi járművet, hogy szálljon le e napon Halifaxban, és 2001. szeptember 15-ével bezárólag tartózkodjon ott. E légi jármű csak 2001. szeptember 16-án 5 óra 30 perckor érhetett volna vissza Athénba. Márpedig a felperes tengeren túli utak lebonyolítására alkalmas három másik Airbus A 340/400-as járata egyéb célállomásokat szolgált ki, ami a Montrealon keresztül Torontóba tartó, 2001. szeptember 15-i járat törlését eredményezte. Ugyanezen okok miatt a felperes köteles volt törölni a szintén Montrealon keresztül Torontóba tartó, 2001. szeptember 16-i járatot. A légi jármű Halifaxban történt 2001. szeptember 15-ig tartó forgalomból való kivonása miatt ugyanis – e járat biztosítása érdekében – lehetetlen volt végrehajtani a főbb műszaki ellenőrzéseket, előkészíteni a légi járatot, értesíteni az utasokat, és lefoglalni a Montreali és a torontói reptéren a résidőt, tekintettel többek között arra, hogy a kanadai hatóságok nem közölték előre a légi járat 2001. szeptember 15-én engedélyezett felszállásának pontos idejét.

31 E körülmények között nyilvánvalóan hibás a Bizottság azon feltevése, amely szerint a felperes választása volt e két járat törlése. E törlések ezzel ellentétben a légtérzárat kiváltó 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekmények közvetlen következményei voltak, így a felperes akaratától függetlenül következtek be. A légi járművek Bizottság által említett elégtelensége nem a szóban forgó járatok törlésének, hanem a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekményeknek az eredménye. Így az ehhez

kapcsolódó károk az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja alapján kártalanításra jogosítanak, függetlenül attól, hogy 2001. szeptember 15-én és 16-án keletkeztek.

32 A felperes szintén megjegyzi, hogy azt a légi járművet, amelynek a 2001. szeptember 15-i New York-i járatot kellett volna teljesítenie, azért nem használták a kanadai járat biztosítására, mivel a 2001. szeptember 16-i New Yorkba tartó járatra használták. Emellett a kanadai hatóságok csak 2001. szeptember 16-ától engedélyezték volna a Kanadába irányuló járatként való indítását. Végül a felperes szerint a délkelet-ázsiai és az ausztráliai járatokat egyetlen légi jármű teljesíti, amely leszáll Ázsiában, majd folytatja útját célállomása felé, Ausztráliába. Így az öt célállomást (Afrika, Délkelet-Ázsia, Ausztrália, Egyesült Államok és Kanada) négy légi jármű biztosíthatja.

33 A New Yorkba (2001. szeptember 18.) és a Montrealon keresztül Torontóba (2001. szeptember 20. és 26.) tartó „ferry flights" tekintetében a felperes megjegyzi, hogy e járatok indítása közvetlenül kapcsolódik a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekményekhez, és nem az Egyesült Államok és Kanada kormánya által az állampolgáraik hazatelepítése érdekében gyakorolt nyomás következménye. A menetrend szerinti járatokra vonatkozó, a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekmények miatti hosszú várólisták ugyanis nem tették lehetővé, hogy ezen utasok repülőjegyet foglaljanak az utóbbi járatok tekintetében, ami arra kötelezte a felperest, hogy „ferry flights" járatokat működtessen.

A felperes hálózatának egyéb részét érintő károkról

34 A felperes kiemeli, hogy bár a Bizottság a New Yorkba, a Tel-Avivba, a Montrealon keresztül Torontóba és a Bostonba tartó, hét oda-vissza járat törlése okán kifizetett 1 921 203 eurót a közös piaccal összeegyeztethető támogatásnak ítélte (lásd a fenti 12. pontot), nem hagyta jóvá a 2001. szeptember 11. és 15. közötti időszak tekintetében a hálózatának egyéb részét érintő károk címén nyújtott kártalanítást. Márpedig e károk körülbelül 1 212 032 eurót tettek ki.

35 E tekintetben emlékeztet arra a felperes, hogy a fenti megfontolásokra tekintettel a 2001. szeptember 15-i menetrendjében bekövetkezett zavarok miatti károk az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerint kártalanításra jogosítanak. E megközelítést megerősíti a 2001. október 10-i közlemény, valamint a 2001. november 14-i levél is (lásd a fenti 4. pontot). A felperes kiemeli, hogy a hálózata egyéb részét érintő veszteségek az észak-atlanti és az izraeli hálózatát érintő károk felét teszik ki. Így nem utasíthatók el kizárólag az okozati összefüggés fogalmának – a 2001. október 10-i közleményben szereplő – önkényesen megszorító értelmezése alapján. Mindenesetre a Bizottságnak jóvá kellett volna hagynia a 2001. szeptember 11. és 14. közötti időszak tekintetében a hálózatának egyéb részét érintő károk címén nyújtott kártalanítási összegeket.

36 Ami a görög hatóságok által a hivatalos vizsgálati eljárás során benyújtott adatokat illeti, a felperes úgy érvel, hogy nem ismerhette a 2003. november 20-i levél pontos tartalmát, többek között amiatt, mivel a görög hatóságok további tájékoztatása nem vonatkozott a 2001. szeptember 11-i események következtében bekövetkező valamennyi kárra. Emellett a szóban forgó támogatási programot a görög hatóságok a felperes által szolgáltatott adatok alapján nyújtották. Nem várhatta, hogy a Bizottság kizárólag a 2003. november 20-i levélben szereplő hiányos adatok alapján hajtsa végre az elemzését. A felperes azt is megjegyzi, hogy a görög hatóságok által a 2003. november 20-i levélben nyújtott tájékoztatás a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat (a fenti 5. pont második–kilencedik francia bekezdése) 17.2. pontjában szereplő összegeket érintette, és nem pedig a felperes hálózatának egyéb részét érintő károkat, amelyekre a Bizottság a szóban forgó határozata 17.1. pontjában utalt. A 2003. november 20-i levél egyértelműen utal továbbá arra, hogy az nem érinti az olyan egyéb járatokra vonatkozó jegyek törlése miatti veszteségeket, amely járatokhoz a törölt járatok biztosították a csatlakozást. E veszteségek összegének meghatározása érdekében elegendő, ha a 2002. szeptember 22-i levélben szereplő összegből kivonjuk a 2003. november 20-i levélben szereplő összeget. Mindenesetre a görög hatóságok által nyújtott tájékoztatás magasabb összegre vonatkozott a megtámadott határozatban a közös piaccal összeegyeztethetőnek minősített összegnél.

37 A felperes álláspontja szerint továbbá a Bizottság aktája megfelelő adatokat tartalmazott a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekmények következtében bekövetkezett károk teljes összege tekintetében, amint azok a 2002. szeptember 24-i levélben

szerepeltek. E körülmények között a felperes azt kéri az Elsőfokú Bíróságtól, hogy értékelje a görög hatóságok által a közigazgatási eljárás során a Bizottsághoz benyújtott adatok kimerítő jellegét a jelen ügy aktájában található iratokra tekintettel.

38 Így nyilvánvalóan téves a Bizottság felperes hálózatásnak egyéb részét érintő károk tekintetében való értékelése, és sérti az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontját.

A Bizottság érvelése

39 A Bizottság vitatja a felperes által felhozott érvek megalapozottságát. Jelzi, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások ugyanúgy kötik őt, mint azon tagállamokat, amelyek elfogadták azokat. A görög hatóságok a közigazgatási eljárás alatt ismételten megerősítették, hogy a légitársaságok által benyújtott kártalanítási kérelmeket az iránymutatások és a 2001. október 10-i közlemény alapján vizsgálják meg.

40 A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a felperes állításával ellentétben a felperesnek nyújtott támogatást nemcsak a 2001. október 10-i közlemény alapján, hanem az EK 87. cikk (2) bekezdése b) pontjára tekintettel is megvizsgálta, amint azt a megtámadott határozat (59) preambulumbekezdése bizonyítja. Ennek keretében a Bizottság a közigazgatási eljárás során rendelkezésére álló minden adatot figyelembe vett.

41 A Bizottság elutasítja a 2001. október 10-i közlemény felperes által javasolt értelmezését, amely szerint még a 2001. szeptember 14-e után keletkezett károk is az EK 87. cikk (2) bekezdése b) pontjának hatálya alá tartoznak. Ugyanis a 2001. október 10-i közlemény szövege kizárja e lehetőséget. Ami a jelen esetben szereplő rendkívüli esemény meghatározását illeti, a Bizottság kiemeli, hogy a 2001. szeptember 11-én

történt terrorcselekmények alkotják ezen eseményeket, és nem pedig a légtérzár, amely azoknak a következménye.

42 A Bizottság úgy érvel, hogy sem a görög hatóságok, sem pedig a felperes nem nyújtott be olyan adatokat a közigazgatási eljárás során, amelyek bizonyítják, hogy a 2001. szeptember 14-e után keletkezett károk okozati összefüggésben állnak a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekményekkel.

43 Végül a Bizottság elutasítja azon érvelést, amely szerint a felperes az egyéb légitársaságoktól – amelyek nem tarthattak igényt a 2001. szeptember 14-e után keletkezett károknak megfelelő kártalanítási összegekre – eltérő helyzetben volt.

A felperes észak-atlanti hálózatát érintő károkról

44 A 2001. szeptember 15-i New Yorkba tartó, oda-vissza járat törlését illetően a Bizottság hangsúlyozza, hogy a görög hatóságok 2003. november 20-i levelének tartalmával ellentétben a közigazgatási eljárás során nem bizonyították, hogy lehetetlen volt résidőt foglalni a JFK repülőtéren. E körülmények között a Bizottság megismétli a megtámadott határozat (55) preambulumbekezdésében előadott értékelését. A Federal Aviation Authority telexét (lásd a fenti 29. pontot) az Elsőfokú Bírósághoz nyújtották be először, amely mindenesetre nem hivatkozik 2001. szeptember 15-ére, és arra sem ad magyarázatot, hogy a felperes az egyéb légitársaságokkal ellentétben miért nem tudott résidőt foglalni.

45 A 2001. szeptember 15-én és 16-án Montrealon keresztül Torontóba tartó, oda-vissza járat törlését illetően a Bizottság úgy érvel, hogy a légi járművek hiánya a légitársaságokat érintő mindennapos probléma, így nem minősül az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerinti rendkívüli eseménynek. A Bizottság nem rendelkezik a 2001. szeptember 11-i eseményekkel fennálló okozati összefüggést igazoló

adatokkal. Mindenesetre a felperes érvelése ellentmondó abban az értelemben, hogy az utóbbi anélkül törölte a 2001. szeptember 11-i New Yorkba tartó járatot, hogy az e járatot teljesítő légi járművet a kanadai járat teljesítésére használta volna. A Bizottság továbbá arra keres választ, hogy a felperes hogyan tudta ezen időszak alatt biztosítani az Afrikába, Délkelet-Ázsiába, Ausztráliába, Kanadába és Amerikába tartó, menetrendszerinti járatait, mikor csak négy légi jármű állt rendelkezésére.

46 A „ferry flights" tekintetében a Bizottság kiemeli, hogy működtetésük a felperesnek az Egyesült Államok és Kanada kormánya kérését követően hozott kereskedelmi döntése volt. Márpedig e körülmények nem hasonlítanak az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja – amelyet az állami támogatások nyújtásának tilalma alóli eltéréseket bevezető rendelkezésként szigorúan kell értelmezni – szerinti rendkívüli eseményekhez. A görög hatóságok nem bizonyították továbbá a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekmények és e járatok működtetése közti okozati összefüggést.

A felperes hálózatának egyéb részét érintő károkról

47 A Bizottság kiemeli, hogy a görög hatóságokkal folytatott teljes levelezést és a megtámadott határozat elfogadásakor rendelkezésére álló valamennyi adatot benyújtotta az Elsőfokú Bírósághoz. Előadja, hogy a közigazgatási eljárás során a görög hatóságok – az Egyesült Államokba vagy Kanadába tartó, illetve onnan induló járatokra vonatkozó adatokon kívül – nem nyújtottak tájékoztatást a felperes hálózatát érő károkról. Nem elegendőek ugyanis a 2002. szeptember 22-i levélben foglalt erre vonatkozó adatok, jóllehet a görög hatóságok ígéretet tettek a 2003. november 20-i levélben (lásd a fenti 9. pontot) az arra vonatkozó iratok benyújtására. A Bizottság emlékeztet továbbá arra, hogy a felperes – érdekelt fél minőségében, a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt figyelmeztetésnek megfelelően (lásd a fenti 7. pontot) – észrevételek megtétele révén beavatkozhatott a hivatalos vizsgálati eljárásba. Mivel a felperes nem tett észrevételeket a hivatalos vizsgálati eljárás során, a Bizottság kizárólag a rendelkezésére álló adatok alapján tudta elfogadni a megtámadott határozatot.

48 Ebből következik a Bizottság szerint, hogy az első jogalapot teljes egészében el kell utasítani.

Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

49 Elsősorban emlékeztetni kell arra, hogy nem vitatott a 2001. szeptember 11-i események EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerinti rendkívüli jellege (lásd a fenti 2. pontot). Emellett a 2001. október 10-i közlemény 35. pontjából – amely szerint „a 2001. szeptember 11. és 14. közötti amerikai légtérzárból közvetlenül eredő költségek a 2001. szeptember 11-i események közvetlen következményei" –, valamint a megtámadott határozat (51) preambulumbekezdéséből – amelyben emlékeztetnek az „Egyesült Államokban 2001. szeptember 11. és 14. között bevezetett légtérzár »rendkívüli esemény« jellegére" – következik, hogy nemcsak a terrorcselekmények, hanem a légtérzár is rendkívüli eseménynek minősül. E körülmények között a jelen jogvitában felmerült kérdések megválaszolásához kizárólag az ezen események és a felperes által konkrétan hivatkozott károk közti közvetlen okozati összefüggés meglétét kell vizsgálni.

50 Másodsorban a 2001. október 10-i közleménynek a jelen jogvita keretében való hatályát illetően emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottságot kötelezik az állami támogatások ellenőrzése tárgyában általa elfogadott keretszabályok és közlemények, amennyiben nem térnek el a Szerződés előírásaitól, és a tagállamok elfogadják azokat (lásd a C-351/98. sz., Spanyolország kontra Bizottság ügyben 2002. szeptember 26-án hozott ítélet [EBHT 2002., I-8031. o.] 53. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot). E keretszabályok és közlemények elsősorban magát a Bizottságot kötik (a C-409/00. sz., Spanyolország kontra Bizottság ügyben 2003. február 13-án hozott ítélet [EBHT 2003., I-1487. o.] 69. pontja).

51 Hangsúlyozni kell továbbá, hogy az EK 87. cikk (2) bekezdése a közös piaccal a jogilag – meghatározott objektív feltételek teljesítése esetében – összeegyeztethető támogatásokra vonatkozik. Következésképpen a Bizottság köteles a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítani e támogatásokat, ha teljesülnek a feltételek, és e tekintetben nem rendelkezik mérlegelési jogkörrel (lásd ebben az értelemben a Bíróság

730/79. sz., Philip Morris kontra Bizottság ügyben 1980. szeptember 17-én hozott ítéletének [EBHT 1980., 2671. o.] 17. pontját).

52 Továbbá, mivel az állami támogatások közös piaccal való összeegyeztethetetlenségére vonatkozó az EK 87. cikk (1) bekezdése szerinti általános elv alóli eltérésről van szó, az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontját szigorúan kell értelmezni. Így e rendelkezés értelmében egyedül a természeti csapások vagy más rendkívüli események által közvetlenül okozott károk téríthetők meg. Ebből következik, hogy közvetlen összefüggésnek kell fennállnia a rendkívüli események által okozott károk és az állami támogatás között, továbbá szükséges az elszenvedett károk lehető legpontosabb felmérése is (lásd a Bíróság C-346/03. sz. és C-529/03. sz., Atzeni és társai egyesített ügyekben 2006. február 23-án hozott ítéletének [EBHT 2006., I-1875. o.] 79.pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

53 Ebből következik, hogy amennyiben valamely támogatási intézkedés megfelel a fenti pontban felsorolt feltételeknek, a közös piaccal összeegyeztethetőnek kell nyilvánítani, még ha a Bizottság a szóban forgó intézkedésről eltérő álláspontot tartalmazó közleményt fogadott is el korábban. Így, még ha a 2001. október 10-i közlemény szerint az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja alapján nyújtott valamennyi kártalanításnak kizárólag a 2001. szeptember 11. és 14. között felmerült költségekre kell vonatkoznia, a 2001. szeptember 14-e után keletkezett károk miatti a rendkívüli eseménnyel közvetlen okozati összefüggésben lévő és pontosan meghatározott kártalanítási támogatást a közös piaccal összeegyeztethetőnek kell minősíteni. Mindenesetre a Bizottság szerint a 2001. szeptember 14-e után keletkezett károkra vonatkozó összegek nem kizártak az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerinti kártalanításból kizárólag azon az alapon, hogy ezen időpont után merültek fel, hanem azt is vizsgálni kell, hogy a szóban forgó események és e károk között okozati összefüggés áll-e fenn (lásd az alábbi 60. pontot).

54 Következésképpen el kell utasítani a Bizottság érvelését, amely szerint a Görög Köztársaság kifejezetten elfogadta a 2001. október 10-i közlemény 35. pontjában szereplő elvet, amely alapján az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerinti valamennyi ellentételezés kizárólag a 2001. szeptember 11. és 14. között felmerült költségekre vonatkozhat. Ugyanis, bár a görög hatóságok a 2002. szeptember 24-i levelükben megállapították, hogy a nyújtott kártalanítás a terrorcselekményeket követő első napokban keletkezett károk orvoslására korlátozódott, mégis kérték, hogy a 2001. szeptember 26-ig felmerült károk esetében is teljesíthessenek kifizetéseket

(lásd a fenti 8. pontot). Nem vitatható tehát, hogy a szóban forgó hatóságok a „terrorcselekményt követő első napok” kifejezés alatt az ezen időpontig tartó időszakot értették.

55 Végül az ítélkezési gyakorlat szerint az állami támogatással kapcsolatos határozat jogszerűségét azon információk alapján kell megítélni, amelyek a határozat meghozatalakor a Bizottság rendelkezésére álltak. Senki sem hivatkozhat a közösségi bíróság előtt az EK 88. cikk szerinti pert megelőző eljárás során elő nem terjesztett ténykérdésekre (lásd az Elsőfokú Bíróság T-109/01. sz., Fleuren Compost kontra Bizottság ügyben 2004. január 14-én hozott ítéletének [EBHT 2004., II-127. o.] 51. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot és a T-200/04. sz., Regione autonoma della Sardegna kontra Bizottság ügyben 2005. december 14-én hozott ítéletének [EBHT 2005., II-34. o.] 53. pontját).

56 E megfontolások alapján kell megvizsgálni a jelen kereset alátámasztása érdekében hivatkozott jogalapokat.

A felperes észak-atlanti hálózatát érintő károkról

– A New Yorkba tartó, eredetileg 2001. szeptember 15-ére tervezett oda-vissza járatról

57 A megtámadott határozat (55) premabulumbekezdésében a Bizottság arra hivatkozik, hogy a görög hatóságok vagy a felperes nem nyújtott tájékoztatást arról, hogy miért nem kapott résidőt 2001. szeptember 15-én a JFK repülőtéren, valamint nem bizonyított, hogy e repülőtéren miért utasították el ezen időpont tekintetében résidő kiadását a felperes számára.

58 A görög hatóságok maguk részéről a 2002. szeptember 24-i levelük I.3. pontjában jelezték, hogy a New Yorkba tartó, 2001. szeptember 15-i járat azért került törlésre,

mivel nem állt rendelkezésre információ a tekintetben, hogy milyen lehetőségek állnak a külföldi légitársaságok rendelkezésére a leszálláshoz.

59 A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat 41. pontjának a) alpontjában a Bizottság kérte a görög hatóságokat, hogy nyújtsanak be valamennyi további iratot és adatot arra vonatkozóan, hogy az amerikai hatóságok milyen módon tiltották le a görög légitársaságok járatait 2001. szeptember 15-étől. Válaszként, 2003. november 20-i levelükben a görög hatóságok előadták, hogy a New Yorkba tartó, 2001. szeptember 15-i járatot résidő hiányában kellett törölni. A résidő e hiánya, amelyet a légtér ismételt megnyitását követő napokban benyújtott kérelmek kivételesen magas száma okozott, közvetlen következménye a járatok üzemeltetése megszakításának a megelőző négy napon. A résidő JFK repülőtér általi kiadása elutasításának bizonyítását illetően a görög hatóságok megerősítették, hogy kérték a felperest a szükséges adatok benyújtására, a Bizottság tájékoztatása érdekében.

60 A felperes állításával ellentétben a Bizottság nem vélte úgy, hogy az e járat törléséhez kapcsolódó összegek kizártak az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerinti kártalanításból, kizárólag azzal az indokkal, hogy 2001. szeptember 14-e után keletkeztek. Ellenkezőleg, amint azt az előző pontban kifejtettük, a Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban kérte a görög hatóságokat, hogy nyújtsanak be minden arra vonatkozó adatok, hogy milyen módon tiltották le az amerikai hatóságok a görög légitársaságok járatait 2001. szeptember 15-étől.

61 Meg kell azonban állapítani, hogy a görög hatóságok a közigazgatási eljárás során a Bizottság kérelme ellenére nem bizonyították a résidő kiadásának elutasítását vagy ezen elutasítás indokát. Hozzá kell tenni, hogy 2003. november 20-i levelük szerint (lásd a fenti 8. pontot) a görög hatóságok kérték a felperest, hogy szolgáltasson bizonyítékokat abban a tekintetben – amelyet később továbbítanak a Bizottsághoz –, hogy 2001. szeptember 15-én nem lehetett résidőt foglalni a JFK repülőtéren. Márpedig nem érkezett új adat a Bizottsághoz.

62 Továbbá a fenti 55. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlat szerint a felperes nem hivatkozhat az először az Elsőfokú Bírósághoz benyújtott telexre (lásd a fenti 29. pontot). Mindenesetre meg kell jegyezni, hogy e telex nem utal arra, hogy a felperes nem kapott résidőt 2001. szeptember 15-én a JFK repülőtéren, kizárólag azt bizonyítja, hogy a felperes 2001. szeptember 16-án rendelkezett résidővel. E telex alapján a résidő 2001. szeptember 15-ére való meg nem adása tehát kizárólag *a contrario* értelmezéssel állapítható meg, a felperes azonban nem nyújtott be egyéb, ezt alátámasztó bizonyító erejű adatot.

63 Így a felperesnek a szóban forgó járatra vonatkozó érvelése nem fogadható el.

– A Montrealon keresztül Torontóba tartó, eredetileg 2001. szeptember 15-ére és 16-ára tervezett két oda-vissza járatról

64 A Montrealon keresztül Torontóba tartó 2001. szeptember 15-i és 16-i két oda-vissza járat törlését illetően a Bizottság a megtámadott határozat (56) preambulumbekezdésében megállapítja, hogy a felperes választása volt a járatok törlése. Ugyanis ez utóbbi vagy nem rendelkezett ugyanis egyéb légi járművel, és inkább az egyéb menetrend szerinti járatokat kívánta biztosítani, vagy nem volt ideje az előírt műszaki ellenőrzések végrehajtására vagy a szükséges résidők lefoglalására.

65 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 2003. november 20-i levél szerint a Montrealon keresztül Torontóba tartó, 2001. szeptember 15-i járatot azért törölték, mert az azt teljesítő légi járművet 2001. szeptember 11-től 15-ig Halifaxban tartották a kanadai hatóságok, és csak 2001. szeptember 16-án 5 óra 30 perckor térhetett vissza Athénba. A felperes tengerentúli járatok teljesítésére egyedül alkalmas három másik Airbus A 340/400-asa, már egyéb – afrikai, ázsiai, ausztráliai és egyesült államokbeli – célállomásokat szolgált ki, így az utóbbi kénytelen volt törölni a szóban forgó járatot. A 2001. szeptember 16-i járatot illetően a Halifaxban tartott légi jármű késedelmes visszatérése a felperes szerint lehetetlenné tette a fő műszaki ellenőrzés elvégzését,

a légi jármű előkészítését, az utasok figyelmeztetését, valamint résidő lefoglalását a montreali és a torontói repülőtéren, mivel többek között a kanadai hatóságok nem tudatták előre a szeptember 15-i engedélyezett felszállás pontos idejét.

66 Ami elsősorban a 2001. szeptember 15-i járatot illeti, a Bizottság rendelkezésére álló adatok nem elegendőek értékelésének alátámasztására. Az egyéb légi járművek hiányát illetően ugyanis azt elvárni valamely légitársaságtól, hogy tartson fenn légi járatokat a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekményekhez hasonló események következményeivel való szembenézés céljából, tagadja ezen esemény rendkívüli jellegét. Ha valamely gazdasági szereplő köteles védekezni valamely esemény következményei ellen, az utóbbi nem minősülhetne *vis maiornak* (lásd ebben az értelemben az Elsőfokú Bíróság T-220/04. sz., Spanyolország kontra Bizottság ügyben 2007. március 28-án hozott ítélete [az EBHT-ban nem tették közzé] 175. és 176. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot), még kevésbé az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerinti rendkívüli eseménynek. Márpedig a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekmények, valamint az abból következő légtérzár rendkívüli eseménynek való minősítése szerepel a megtámadott határozatban és a 2001. október 10-i közleményben is (lásd a fenti 49. pontot).

67 A felperesnek az egyéb menetrend szerinti járatok teljesítésére irányuló állítólagos választását illetően elegendő megjegyezni, hogy nem választásról, hanem az e járatok utasaival szemben fennálló szerződéses kötelezettségről van szó, amelynek figyelmen kívül hagyása a tényállás idején hatályos, a menetrendszerű légi közlekedésben visszautasított beszállás kártalanítási rendszerének közös szabályainak megállapításáról szóló, 1991. február 4-i 295/91/EGK tanácsi rendelet (HL L 36., 5. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 306. o.) szerinti következményekkel járt volna.

68 Azon tény tekintetében, hogy a szóban forgó járat törlése következtében felmerült kár 2001. szeptember 14-e után keletkezett, meg kell állapítani, hogy sem az EK 87. cikk (2) bekezdésének b) pontjából, sem pedig a fenti 52. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatból nem következik, hogy a rendkívüli esemény és a keletkezett kár közti közvetlen okozati összefüggés feltételezi azok egyidejűségét. Éppen ellenkezőleg, ilyen összefüggés fennállásának elismerése általánosságban nem zárható ki, még ha a kár nem sokkal az eseményt követően keletkezett is.

69 A fentiekből következik, hogy hibás a Bizottságnak a Montrealon keresztül Torontóba tartó, 2001. szeptember 15-i járatra vonatkozó értékelése.

70 Ami másodsorban a 2001. szeptember 16-i járat törlését illeti, meg kell jegyezni, hogy a felperes igazolásként a légi jármű fő műszaki vizsgálata elvégzésének, az utasok figyelmeztetésének és résidő montreali és torontói repülőtéren való foglalásának lehetetlenségére hivatkozik.

71 E tekintetben először is meg kell állapítani, hogy sem az utasok figyelmeztetése, sem pedig résidő foglalása nem igazolja a felperes feltevését. Ugyanis a légi jármű halifaxi felszállásától (2001. szeptember 15-én) a 2001. szeptember 16-i járat teljesítéséig (a felperes nem adta meg e járat felszállásának tervezett idejét) nem elhanyagolható idő telt el. Az utasok figyelmeztetésnek és a résidő lefoglalásához feltétlenül szükséges időre vonatkozó pontosabb információ hiányában tehát nem fogadható el a felperes erre irányuló érvelése.

72 Ezt követően meg kell állapítani, hogy az akta nem tartalmaz információt a légi járműnek a szóban forgó járat teljesítéséhez előírt műszaki vizsgálatának elvégzéséhez szükséges időről. A görög hatóságok csak azt nyilatkozták, hogy a rendelkezésre álló idő nem volt elegendő a „fő vizsgálatok" elvégzésére, jóllehet a Bizottság a megtámadott határozat (56) preambulumbekezdésében megerősíti, hogy „a műszaki vizsgálati tevékenységeket […] nem tudta időben elvégezni [a felperes]". Meg kell állapítani, hogy, mivel a görög hatóságok a szóban forgó kötelezettségekre hivatkoztak a közigazgatási eljárás során, tájékoztatniuk kellett a Bizottságot a műszaki leírás által előírt, vonatkozó műszaki ellenőrzésekhez szükséges időről annak érdekében, hogy eloszlassák kétségeiket a légtérzár és a szóban forgó járat törlése közti közvetlen okozati összefüggés tekintetében. E körülmények között meg kell állapítani, hogy Bizottság helyesen ítélte úgy, hogy a szóban forgó járat törlése nem állt közvetlen okozati összefüggésben a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekményekkel és a 2001. szeptember 11. és 14. közötti légtérzárral.

– A „ferry flights”-ról

73 A 2001. szeptember 18-i, 20-i és 26-i „ferry flights” tekintetében a Bizottsághoz hasonlóan elegendő megjegyezni, hogy működtetésük a felperes választása volt, aki köteles volt az athéni visszaúti járat költségeit magában foglaló árat fizetni az utasok részére, vagy ennek megfelelő kártalanítást követelni az Egyesült Államok és Kanada kormányától. Így e költségek nem álltak közvetlen okozati összefüggésben a 2001. szeptember 11-én történt terrorcselekményekkel és a légtérzárral, ezért nem tartoznak az EK 87. cikk (2) bekezdése b) pontjának hatálya alá.

74 A fenti megfontolásokra tekintettel meg kell semmisíteni a megtámadott határozatot annyiban, amennyiben a Bizottság szerint a felperesnél a Kanadába tartó, 2001. szeptember 15-i járat törlése következtében felmerült kár miatt nyújtott kártalanítás nem egyeztethető össze a közös piaccal.

A felperes hálózatának egyéb részét érintő károkról

75 A jelen jogalapnak a felperes hálózatának egyéb részére vonatkozó második része tekintetében meg kell jegyezni, hogy az utóbbi érvelése megkérdőjelezi a megtámadott határozat megalapozottságát, amennyiben az a közös piaccal összeegyeztethetetlennek tekintette a vonatkozó támogatási összegeket. Mindazonáltal a második jogalap keretében a felperes az indokolási kötelezettség megsértésére hivatkozik e tekintetben, amelyet az Elsőfokú Bíróságnak elsőként kell megvizsgálnia.

2. *Az indokolási kötelezettség megsértésére alapított második jogalapról*

A felek érvei

76 A felperes úgy érvel, hogy a megtámadott határozat nem tartalmaz indokolást a hálózata egyéb részét érintő károkért nyújtott kártalanítás címén fizetett összegek (körülbelül 1 212 032 euró) jóváhagyásának Bizottság általi elutasítása tekintetében. Ugyanez vonatkozik a fenti 5. pont második–negyedik, nyolcadik és kilencedik francia bekezdésében szereplő összegekre is.

77 A felperes szerint a görög hatóságok a hálózata egésze tekintetében közölték a Bizottsággal – nevezetesen a 2002. szeptember 24-i levelükben – a felmerült károkra vonatkozó valamennyi adatot. E levél hivatkozik a fenti 5. pont második–negyedik, nyolcadik és kilencedik francia bekezdésében szereplő összegekre is. E körülmények között a Bizottság köteles lett volna indokolni, hogy a szóban forgó összegek kifizetése miért minősül a közös piaccal összeegyeztethetetlen támogatásnak.

78 A Bizottság vitatja e jogalap megalapozottságát. A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban súlyos kétségeit fejezte ki a szóban forgó támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségéről. Márpedig a 2003. november 20-i levél tartalmával ellentétben ezen összegek tekintetében sem a görög hatóságok, sem pedig a felperes nem nyújtott be észrevételeket a Bizottsághoz a közigazgatási eljárás során. Továbbá a Bizottság nem tudhatja, hogy milyen adatokat közölt a felperes a görög hatóságokkal. Emellett a Bizottság a 2001. szeptember 11. és 14. közötti időszakra vonatkozó valamennyi összeget – amelyek tekintetében magyarázattal szolgáltak görög hatóságok a 2003. november 20-i levélben – jóváhagyta. E körülmények között a felperes nem kifogásolhatja, hogy a Bizottság saját kezdeményezésére nem vizsgálta azon adatokat, amelyek e tekintetben igazolhatták volna a 2001. október 10-i közleményben és hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt megközelítéstől eltérő megközelítést.

Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

79 Emlékeztetni kell arra, hogy az EK 253. cikk által megkövetelt indokolást az adott ügy természetéhez kell igazítani, valamint világosan és kétértelműségtől mentesen kell megfogalmazni a jogi aktust kiadó intézmény érvelését, hogy az érdekeltek számára a meghozott intézkedés indokait megismerhetővé, a hatáskörrel rendelkező bíróság számára pedig a felülvizsgálati jogkört gyakorolhatóvá tegye. Az indokolás követelményét az ügy körülményeire, így többek között a jogi aktus tartalmára, az előadott indokok jellegére és a címzettek, illetve a jogi aktus által közvetlenül és személyükben érintett más személyek magyarázathoz jutás iránti érdekére figyelemmel kell értékelni. Nem követelmény az indokolással szemben, hogy a releváns tény- és jogkérdések minden részletére kitérjen, amennyiben nem csupán szövege, hanem egyben kontextusa, valamint a tárgyra vonatkozó jogszabályok összessége alapján eldönthető a kérdés, hogy az indokolás megfelel-e az EK 253. cikk követelményeinek (az Elsőfokú Bíróság T-323/99. sz., INMA és Itainvest kontra Bizottság ügyben 2002. február 26-án hozott ítéletének [EBHT 2002., II-545. o.] 55. pontja).

80 A jelen esetben a megtámadott határozat 1., 2. és 4. cikkével összefüggésben értelmezett (21), (49) és (50) preambulumbekezdéséből következik, hogy a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a felperes észak-atlanti és izraeli hálózatán kívüli hálózatát érintő károkért nyújtott kártalanítás címén fizetett összegek, valamint a fenti 5. pont második–negyedik, nyolcadik és kilencedik francia bekezdésében megállapított összegek a közös piaccal összeegyeztethetetlen támogatásnak minősülnek, és a Görög Köztársaság köteles azok visszatéríttetni. Márpedig meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozat nem tartalmazza a Bizottságot e végkövetkeztetésre indító indokolást.

81 E hiány még inkább megmagyarázhatatlan, ha figyelembe vesszük, hogy a Bizottság a megtámadott határozat – a közigazgatási eljárás lefolytatására vonatkozó – (21) preambulumbekezdésében kimerítően felsorolja ezen összegeket.

82 Továbbá, még ha igaz is, hogy a Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat 36. pontjában jelezte, hogy a kártalanítást – az észak-atlanti és izraeli hálózattól eltekintve – a jegyek azon indokkal való törlése okán felmerült károkra kell

korlátozni, hogy törölték a légi forgalomból kivont helyre tartó vagy onnan induló csatlakozó járatot, azonban a görög hatóságok lényegében vitatták ezen értékelést. A 2002. szeptember 24-i levél (lásd a fenti 5. pontot) I.1. és I.2. pontjából következik, hogy a görög hatóságok szerint a következményeknek a hálózat egészében való terjedelme nélkülözhetetlenné teszi az egész hálózat figyelembevételét a rendkívüli események következtében bekövetkező kár kiszámítása érdekében. A Bizottság tehát köteles volt a megtámadott határozatban meghatározni a szóban forgó támogatási összegekre irányuló értékelését.

83 Emellett igaz, hogy a Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat 41. pontjának d) alpontjában felszólította a görög hatóságokat a fenti 5. pont második–negyedik, nyolcadik és kilencedik francia bekezdésében megállapított károk és a légtérzár közötti okozati összefüggésre vonatkozó adatok benyújtására, ez azonban nem befolyásolja azt, hogy a görög hatóságok a 2003. november 20-i levélben kitartottak a vonatkozó összegek jóváhagyásának szükségessége mellett. Így a Bizottság is köteles kifejteni a megtámadott határozatban az e támogatási összegekre vonatkozó értékelését.

84 A Bizottság tárgyaláson előadott érvelése – amely szerint a jelen jogalap által érintett támogatási összegek indokolása a megtámadott határozat (59) preambulumbekezdésében szerepel, amennyiben az utóbbi a 2001. október 10-i közleményre utal, és hivatkozik és a 2001. szeptember 14-e után bekövetkező rendkívüli esemény hiányára – nem fogadható el. E preambulumbekezdés első mondata szerint ugyanis „[a] Bizottság […] a rendszer Szerződéssel való összeegyeztethetetlenségéről határoz a 2001. szeptember 14-ét követő időpontok tekintetében és különösen a [Görög Köztársaság] által [a felperes] részére és a 2001. szeptember 14-e utáni időszakok tekintetében benyújtott költségek vonatkozásában [amelyek] körülbelül […] 1 464 569 eurót tesznek ki […], nemcsak a 2001. október 10-i közlemény 35. pontjában szereplő időszak túllépése, hanem és különösen valamely rendkívüli esemény hiánya és a kártanításra jogosító – az időszak meghosszabbodása által okozott – veszteség természetének változása miatt is”.

85 Meg kell állapítani, hogy ebben a mondatban a Bizottság összefoglalja a megtámadott határozat (51)–(58) preambulumbekezdésében foglalt értékelését. Márpedig e prembulumbekezdések a felperes észak-atlanti hálózatát, nem pedig a hálózatának

egyéb részét érintő károkra vagy a fenti 5. pont második–negyedik, nyolcadik és kilencedik francia bekezdésében kifejezetten hivatkozott károkra vonatkoznak. E körülmények között e preambulumbekezdés nem értelmezhető úgy, hogy vonatkozik az utóbbi összegekre is.

86 Meg kell állapítani továbbá, hogy a Bizottság által a jelen jogalap megalapozottságának vitatása érdekében előterjeszett érvelés (lásd a fenti 78. pontot) arra az esetre vonatkozik, amikor a valamely támogatást a közös piaccal összeegyeztethetlennek nyilvánító határozatban a Bizottság az érintett tagállam vagy az érdekelt felek által benyújtott adatokra alapítja érvelését. Ebben az esetben nem kifogásolható ugyanis, hogy a Bizottság nem vette figyelembe azon tény- és jogkérdéseket, amelyeket a közigazgatási eljárás során előterjeszthettek volna, ám ezt nem tették meg (a fenti 55. pontban hivatkozott Fleuren Compost kontra Bizottság ügyben hozott ítélet 49. pontja). Márpedig ezen esettel ellentétben abban nem szerepel a megtámadott határozat fenti 80. pontban szereplő károkra vonatkozó rendelkező részének alátámasztását szolgáló indokolás.

87 Így a megtámadott határozatot az indokolási kötelezettség megsértése miatt is meg kell semmisíteni annyiban, amennyiben a közös piaccal összeegyeztethetetlennek minősíti elsősorban a felperesnek az észak-atlanti és izraeli hálózatán kívüli hálózatát érintő károk címén fizetett támogatásokat, másodsorban pedig az áruszállítás tekintetében bekövetkezett bevételkiesés, az érzékeny áruk megsemmisülésének költségei, az áruk tekintetében végrehajtott biztonsági ellenőrzés többletköltségei, a személyzet által teljesített túlórák és a sürgős biztonsági intézkedésekhez kapcsolódó többletköltségek címén fizetett támogatásokat.

88 E körülmények között nem kell megvizsgálni az első jogalapnak a felperes hálózatának egyéb részét érintő károkra vonatkozó nyilvánvaló értékelési hibára alapított második részét (lásd a fenti 75. pontot).

89 Az előzőekből következik, hogy először is a megtámadott határozatot meg kell semmisíteni annyiban, amennyiben a Bizottság a Kanadába tartó, 2001. szeptember 15-i járat törlése következtében bekövetkező károk, valamint a fenti 87. pontban hivatkozott károk miatt a felperesnek fizetett támogatásokat a közös piaccal

összeegyeztethetetlennek nyilvánította, és elrendelte visszatérítésüket, a keresetet az ezt meghaladó részében azonban el kell utasítani.

A költségekről

90 Az eljárási szabályzat 87. cikkének 3. §-a alapján részleges pernyertesség esetén az Elsőfokú Bíróság elrendelheti a költségeknek a felek közötti megosztását, vagy határozhat úgy, hogy mindegyik fél maga viselje saját költségeit. A jelen eset körülményeire tekintettel, helyénvaló úgy határozni, hogy mindegyik fél maga viselje saját költségeit.

A fenti indokok alapján

AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács)

a következőképpen határozott:

1) A légifuvarozókat 2001. szeptember 11-e és 14-e között ért veszteségek ellentételezése végett Görögország által bevezetett állami támogatási rendszerről (C 39/2003 [korábbi NN 119/2002] állami támogatás) szóló, 2006. április 26-i C(2006) 1580 végleges bizottsági határozat 1. és 2. cikkét meg kell semmisíteni annyiban, amennyiben a közös piaccal összeegyeztethetetlennek minősítik az Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE-nak, elsősorban a Kanadába tartó, 2001. szeptember 15-i járat törlése következtében bekövetkező károk, másodsorban az észak-atlanti és izraeli hálózatán kívüli hálózatát érintő károk, harmadsorban az áruszállítás tekintetében bekövetkezett bevételkiesés, az érzékeny áruk megsemmisülésének költségei,

az áruk tekintetében végrehajtott biztonsági ellenőrzés többletköltségei, a személyzet által teljesített túlórák és a sürgős biztonsági intézkedésekhez kapcsolódó többletköltségek címén nyújtott támogatásokat.

2) A C(2006) 1580 végleges határozat 4. cikkét meg kell semmisíteni, mivel elrendeli a fenti pontban hivatkozott támogatások visszatéríttetését.

3) A Bíróság a keresetet ezt meghaladó részében elutasítja.

4) A felek maguk viselik saját költségeiket.

Martins Ribeiro Papasavvas Dittrich

Kihirdetve Luxembourgban, a 2008. június 25-i nyilvános ülésen.

E. Coulon M. E. Martins Ribeiro

hivatalvezető elnök

Tartalomjegyzék

A jogvita előzményei ..... II - 1094

A megtámadott határozat ..... II - 1098

Az eljárás és a felek kérelmei ..... II - 1100

A jogkérdésről ..... II - 1101

1. Az EK 87. cikk (2) bekezdése b) pontjának megsértésére alapított első jogalapról .... II - 1102

A felperes érvei ..... II - 1102

A felperes észak-atlanti hálózatát érintő károkról ..... II - 1103

A felperes hálózatának egyéb részét érintő károkról ..... II - 1105

A Bizottság érvelése ..... II - 1107

A felperes észak-atlanti hálózatát érintő károkról ..... II - 1108

A felperes hálózatának egyéb részét érintő károkról ..... II - 1109

Az Elsőfokú Bíróság álláspontja ..... II - 1110

A felperes észak-atlanti hálózatát érintő károkról ..... II - 1112

– A New Yorkba tartó, eredetileg 2001. szeptember 15-ére tervezett oda-vissza járatról ..... II - 1112

– A Montrealon keresztül Torontóba tartó, eredetileg 2001. szeptember 15-ére és 16-ára tervezett két oda-vissza járatról ..... II - 1114

– A „ferry flights”-ról ..... II - 1117

A felperes hálózatának egyéb részét érintő károkról ..... II - 1117

2. Az indokolási kötelezettség megsértésére alapított második jogalapról ..... II - 1118

A felek érvei ..... II - 1118

Az Elsőfokú Bíróság álláspontja ..... II - 1119

A költségekről ..... II - 1122