ROZSUDOK SÚDU PRVÉHO STUPŇA (ôsma komora)

z 25. júna 2008 *

Vo veci T-268/06,

Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, so sídlom v Aténach (Grécko), v zastúpení: P. Anestis, advokát, T. Soames a G. Goeteyn, solicitors, S. Mavrogenis a M. Pinto de Lemos Fermiano Rato, advokáti,

žalobkyňa,

proti

Komisii Európskych spoločenstiev, v zastúpení: E. Righini a I. Chatzigiannis, splnomocnení zástupcovia,

žalovanej,

ktorej predmetom je návrh na zrušenie rozhodnutia Komisie K(2006) 1580 v konečnom znení z 26. apríla 2006 o schéme štátnej pomoci C 39/2003 (ex NN 119/2002), ktorú Helénska republika zaviedla v prospech prevádzkovateľov leteckej dopravy v dôsledku škôd, ktoré im vznikli v období od 11. do 14. septembra 2001,

* Jazyk konania: gréčtina.

SÚD PRVÉHO STUPŇA
EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV (ôsma komora),

v zložení: predsedníčka komory M. E. Martins Ribeiro, sudcovia S. Papasavvas (spravodajca) a A. Dittrich,

tajomník: C. Kantza, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní zo 7. decembra 2007,

vyhlásil tento

Rozsudok

Okolnosti predchádzajúce sporu

1 V oznámení KOM(2001) 574 v konečnom znení z 10. októbra 2001 (ďalej len „oznámenie z 10. októbra 2001“) Komisia informovala Európsky parlament a Radu o posúdení dôsledkov útokov z 11. septembra 2001 v Spojených štátoch na letecký priemysel.

2 V súvislosti s uplatňovaním pravidiel štátnej pomoci Komisia vo svojom oznámení z 10. októbra 2001 vyjadrila názor, že článok 87 ods. 2 písm. b) ES umožňuje vyrovnať sa s určitými ťažkosťami, ktorým letecké spoločnosti čelili v dôsledku udalostí z 11. septembra 2001. Vzhľadom na mimoriadny charakter predmetných udalostí ustanovenia uvedeného článku podľa oznámenia pripúšťali, aby sa za určitých okolností poskytla náhrada po prvé za náklady spôsobené uzatvorením amerického vzdušného priestoru počas štyroch dní (od 11. do 14. septembra 2001) a po druhé za dodatočné náklady na poistenie (body 28 až 41 oznámenia z 10. októbra 2001).

3 Pokiaľ ide o podmienky, ktoré musí spĺňať každá náhrada škody, v oznámení z 10. októbra 2001 sa vysvetľuje, že každá náhrada škody sa musí poskytnúť nediskriminačným spôsobom, musí sa týkať len nákladov vzniknutých od 11. do 14. septembra 2001 a jej výška sa musí určiť presne a objektívne v súlade s konkrétnou metodikou, ktorú navrhne Komisia.

4 V liste zo 14. novembra 2001, ktorý bol adresovaný všetkým členským štátom, Komisia poskytla doplňujúce informácie o výpočte výšky náhrady škody, ktorá sa má poskytnúť každej leteckej spoločnosti.

5 Po výmene korešpondencie v období medzi decembrom 2001 a júlom 2002 grécke úrady oznámili Komisii listom z 24. septembra 2002 spôsob výpočtu náhrady škody žalobkyne, spoločnosti Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, za škody, ktoré tejto spoločnosti vznikli v dôsledku predmetných udalostí. V tomto liste bola náhrada škôd rozdelená takto:

— 4 079 237 EUR za ušlý zisk týkajúci sa prepravy cestujúcich v rámci celej siete žalobkyne, z čoho približne 1 212 032 EUR sa týkalo časti siete mimo severoatlantickej siete,

— 278 797 EUR za ušlý zisk týkajúci sa prepravy tovaru,

— 17 608 EUR za náklady na zničenie rýchlo sa kaziaceho tovaru,

— 41 086 EUR za náklady na dodatočnú bezpečnostnú kontrolu tovarov,

— 37 469 EUR za náklady na odvolanie letu OA 411 do New Yorku (Spojené štáty) a náklady na zrušenie spiatočného letu (OA 412) do Atén (Grécko) 11. septembra 2001,

— 13 550 EUR za náklady spojené s pristátím lietadla a pobytom v Halifaxe (Kanada) od 11. do 15. septembra 2001, v súvislosti s pôvodne plánovaným letom do Toronta (Kanada),

— 478 357 EUR za výdavky na zavedenie „ferry flights“ (mimoriadne lety, ktoré sa uskutočnili v dňoch 18., 20. a 26. septembra 2001 s cieľom repatriácie cestujúcich zo Spojených štátov a z Kanady),

— 146 735 EUR za náklady spojené s nadčasmi zamestnancov, ubytovaním cestujúcich a dodatočného bezpečnostného personálu,

— 14 673 EUR za náklady spojené s dodatočnými bezodkladnými bezpečnostnými opatreniami.

6 Z celkovej výšky tejto sumy bolo následne odrátaných 278 797 EUR z dôvodu pohonných hmôt, ktoré by sa boli spotrebovali, keby nebolo došlo k narušeniu letového poriadku. Už v júli 2002 bola konečná suma 4 827 586,21 EUR vyplatená žalobkyni na základe článku 45 ods. 17 zákona č. 2992/2002 (FEK A' 54/20.3.2002), ako aj spoločného ministerského nariadenia z 27. mája 2002 (FEK B' 682/31.5.2002).

7 Listom z 27. mája 2003 Komisia informovala Helénsku republiku o svojom rozhodnutí začať konanie podľa článku 88 ods. 2 ES v súvislosti s predmetnými opatreniami a vyzvala grécke orgány, aby jej poskytli niektoré dokumenty a doplňujúce informácie (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania vo veci formálneho zisťovania"). Okrem toho vyzvala dotknuté strany, aby jej predložili svoje pripomienky v lehote jedného mesiaca odo dňa uverejnenia rozhodnutia o začatí konania vo veci formálneho zisťovania v *Úradnom vestníku Európskej únie* (Ú. v. EÚ C 199, 2003, s. 3).

8 Grécke orgány predložili svoje pripomienky Komisii listom z 20. novembra 2003. Podľa tohto listu skutočná škoda spôsobená zrušením siedmich spiatočných letov do New Yorku, Tel-Avivu (Izrael), Toronta cez Montreal (Kanada) a do Bostonu (Spojené štáty) plánovaných na obdobie od 11. do 14. septembra 2001 predstavovala 1 921 203,20 EUR. Táto suma nezahŕňala straty, ktoré vznikli v dôsledku zrušenia leteniek na iné lety, ktoré na zrušené lety nadväzovali. Pokiaľ ide o náklady spojené s letom, ktorý sa skončil 11. septembra pristátím v Halifaxe namiesto v Toronte, grécke orgány predložili posúdenie, podľa ktorého ich suma predstavovala 38 056 EUR. Pokiaľ ide o odvolaný let do New Yorku z 11. septembra 2001, grécke orgány ohodnotili náklady naň na 3 421 EUR. V súvislosti so zrušením troch spiatočných letov do New Yorku a Toronta cez Montreal v dňoch 15. a 16. septembra 2001, grécke orgány zdôraznili, že spôsobené škody boli priamo spojené s uzatvorením vzdušného priestoru od 11. do 14. septembra a predstavovali 977 257 EUR. Pokiaľ ide o „ferry flights", grécke orgány upresnili, že išlo o let do New Yorku, ktorý sa uskutočnil 18. septembra 2001, a dva lety do Toronta cez Montreal, ktoré sa uskutočnili 20. a 26. septembra 2001. Škoda spôsobená mimoriadnym charakterom týchto letov, ktoré na spiatočnej ceste do Atén neprevážali žiadnych cestujúcich, predstavovala 487 312,17 EUR. Podľa gréckych orgánov by sa táto škoda mala považovať za škodu priamo spojenú s udalosťami z 11. septembra 2001.

9 Za týchto okolností grécke ministerstvo dopravy a komunikácií požiadalo Komisiu, aby schválila sumu 3 770 717,70 EUR, ako aj sumy uvedené vyššie v druhej až deviatej zarážke bodu 5, ako náhradu za škody priamo spojené s útokmi z 11. septembra 2001. Pokiaľ ide o sumy uvedené ako posledné, grécke orgány oznámili, že čoskoro predložia príslušné podklady.

10 Listom z 15. marca 2004 Komisia opätovne upozornila grécke orgány, že neposkytli doplňujúce informácie uvedené v ich liste z 20. novembra 2003 a stanovila dvojtýždňovú lehotu na ich predloženie.

11 Grécke orgány nepostupovali v zmysle tejto žiadosti.

Napadnuté rozhodnutie

12 Rozhodnutím K(2006) 1580 v konečnom znení z 26. apríla 2006 o schéme štátnej pomoci C 39/2003 (ex NN 119/2002), ktorú Helénska republika zaviedla v prospech prevádzkovateľov leteckej dopravy v dôsledku škôd, ktoré im vznikli v období od 11. do 14. septembra 2001 (ďalej len „napadnuté rozhodnutie“), Komisia uzavrela konanie vo veci formálneho zisťovania a rozhodla najmä, že štátna pomoc, ktorú Helénska republika poskytla žalobkyni, bola zlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ ide o náhradu škôd poskytnutú za obdobie od 11. do 14. septembra 2001 do maximálnej sumy 1 962 680 EUR. Táto suma zodpovedá sume 1 921 203 EUR v súvislosti so zrušením siedmich spiatočných letov do New Yorku, Tel-Avivu, Toronta cez Montreal a do Bostonu, sume 38 056 EUR v súvislosti s pristátím lietadla a pobytom v Halifaxe, pokiaľ ide o let, ktorý bol pôvodne plánovaný do Toronta, a sume 3 421 EUR v súvislosti s odvolaním letu do New Yorku 11. septembra 2001 (odôvodnenia č. 49 a 50 napadnutého rozhodnutia).

13 Na druhej strane, pokiaľ ide o náklady spojené so zrušením troch spiatočných letov, z toho jedného do New Yorku 15. septembra 2001 a dvoch do Toronta cez Montreal 15. a 16. septembra 2001, ktoré predstavujú sumu 977 257 EUR, ako aj náklady na „ferry flights", ktoré predstavujú sumu 487 312 EUR, Komisia uvádza, že boli spojené len s nepriamymi dôsledkami útokov z 11. septembra 2001, ktoré pocítili viaceré odvetvia svetového hospodárstva (odôvodnenie č. 58 napadnutého rozhodnutia).

14 Pokiaľ ide konkrétne o let z 15. septembra 2001 do New Yorku, odôvodnenia č. 53 až 55 napadnutého rozhodnutia znejú takto:

„53) Komisia konštatuje…, že situácia po 14. septembri sa už nevyznačovala narušením dopravy, ale skôr tým, že dotknuté spoločnosti využívali letecké linky obmedzenejšie.

54) To je aj prípad opatrení, ktoré [Helénska republika] zaviedla v prospech [žalobkyne] a ktoré sa týkajú v prvom rade troch spiatočných transatlantických letov, z toho jedného do Spojených štátov a dvoch do Kanady, ktoré sa 15. a 16. septembra neuskutočnili, v dôsledku čoho vznikla [žalobkyni] škoda vo výške 333 000 000 gréckych drachiem (GRD), to znamená približne 977 257 EUR.

55) Pokiaľ ide v prvom rade o chýbajúce prevádzkové intervaly v New Yorku, [Helénska republika] potvrdzuje, že letisko JFK bolo opäť riadne otvorené 14. septembra o 23. hodine aténskeho času a [že] len zvýšený dopyt o pridelenie prevádzkových intervalov znemožnil [žalobkyni] si ich rezervovať. Komisia nezískala ďalšie informácie týkajúce sa toho, prečo žalobkyni neboli pridelené prevádzkové intervaly, hoci iným spoločnostiam pridelené boli. V každom prípade sa nepreukázalo, že by v Spojených štátoch bolo vo všeobecnosti nemožné vykonávať leteckú dopravu."

15 Pokiaľ ide o zrušenie dvoch letov do Toronta cez Montreal, toto zrušenie bolo výsledkom rozhodnutia žalobkyne v tom zmysle, že žalobkyňa buď nemala k dispozícii ďalšie lietadlá a rozhodla sa zaistiť iné pravidelné lety, alebo nemohla načas uskutočniť činnosti súvisiace s technickou kontrolou a rezerváciou prevádzkových intervalov (odôvodnenie č. 56 napadnutého rozhodnutia).

16 Pokiaľ ide o „ferry flights“ Komisia zdôrazňuje, že ich uskutočnenie bolo vecou rozhodnutia žalobkyne a že je len na nej, aby žiadala náhradu škôd od vlád Spojených štátov a Kanady, pretože tieto lety sa uskutočnili na ich žiadosť (odôvodnenie č. 57 napadnutého rozhodnutia).

17 Z uvedených dôvodov sa rozhodlo, že dotknuté náklady nemožno uznať na účely náhrady škody podľa článku 87 ods. 2 písm. b) ES.

18 Za týchto okolností Komisia dospela k názoru, že štátna pomoc poskytnutá žalobkyni presahujúca sumu 1 962 680 EUR je nezlučiteľná so spoločným trhom (článok 2 napadnutého rozhodnutia), a nariadila Helénskej republike, aby ju vymáhala (článok 4 napadnutého rozhodnutia).

Konanie a návrhy účastníkov konania

19 Žalobkyňa návrhom podaným do kancelárie Súdu prvého stupňa 22. septembra 2006 podala žalobu, na základe ktorej sa začalo toto konanie.

20 Po zmene zloženia komôr Súdu prvého stupňa bol sudca spravodajca pridelený do ôsmej komory, ktorej bola v dôsledku toho táto vec pridelená.

21 Žalobkyňa navrhuje, aby Súd prvého stupňa:

— zrušil článok 1 napadnutého rozhodnutia v časti, v ktorej stanovuje náhradu škody zlučiteľnú so spoločným trhom za obdobie od 11. do 14. septembra 2001 v maximálnej výške 1 962 680 EUR,

— zrušil články 2 a 4 napadnutého rozhodnutia,

— zaviazal Komisiu na náhradu trov konania.

22 Komisia navrhuje, aby Súd prvého stupňa:

— zamietol žalobu,

— zaviazal žalobkyňu na náhradu trov konania.

Právny stav

23 Na podporu svojej žaloby žalobkyňa uvádza dva žalobné dôvody, po prvé, porušenie článku 87 ods. 2 písm. b) ES, a po druhé, nedostatočné odôvodnenie. Prvý žalobný dôvod sa v zásade delí na dve časti, po prvé, zjavne nesprávne posúdenie

škôd súvisiacich so severoatlantickou sieťou žalobkyne, a po druhé, zjavne nesprávne posúdenie škôd spojených so zvyšnou časťou jej siete.

1. *O prvom žalobnom dôvode založenom na porušení článku 87 ods. 2 písm. b) ES*

Tvrdenia žalobkyne

24 Podľa žalobkyne Komisia zjavne nesprávne posúdila skutkový stav v predmetnej veci, a tým porušila článok 87 ods. 2 písm. b) ES, pretože konštatovala, že škoda, ktorá vznikla, po prvé, v dôsledku zrušenia troch spiatočných letov do New Yorku a do Toronta cez Montreal, a po druhé, uskutočnením „ferry flights", nebola v priamej príčinnej súvislosti s útokmi z 11. septembra 2001, ktoré zapríčinili uzatvorenie vzdušného priestoru Spojených štátov a Kanady. Navyše tým, že Komisia nevzala do úvahy následné straty po útokoch z 11. septembra 2001, ktoré sa týkali zvyšnej časti siete, dopustila sa nesprávneho posúdenia škôd vzniknutých v období od 11. do 15. septembra 2001.

25 Žalobkyňa tvrdí, že skutočnosť, že oznámenie z 10. októbra 2001 vylučuje celkovú škodu vzniknutú po 14. septembri 2001 z pôsobnosti článku 87 ods. 2 písm. b) ES, nemôže určovať povahu priamej príčinnej súvislosti vyžadovanej týmto ustanovením, a preto ani nemôže zbaviť Komisiu jej povinnosti preskúmať okolnosti prejednávanej veci na základe tohto článku. Komisia je totiž viazaná pokynmi a oznámeniami, ktoré prijíma v oblasti kontroly štátnej pomoci, pokiaľ sa neodlišujú od ustanovení Zmluvy a sú prijaté členskými štátmi. Oznámenie z 10. októbra 2001 by sa však v každom prípade malo vykladať v tom zmysle, že sa netýka len škôd vzniknutých počas uzatvorenia vzdušného priestoru, ale rovnako aj tých, ktoré vznikli v priamej príčinnej súvislosti s jeho uzatvorením. Každý iný výklad je v rozpore s článkom 87 ods. 2 písm. b) ES.

26 Stanovisko Komisie nie je možné odôvodniť ani s poukázaním na iné rozhodnutia, v ktorých bolo jej stanovisko podobné. Okrem toho, keďže škody, ktoré žalobkyňa utrpela po 14. septembri 2001, majú pôvod priamo v útokoch z 11. septembra 2001, žalobkyňa sa nachádza v inej situácii ako ostatné letecké spoločnosti, ktorých sa táto okolnosť nedotýka. Žalobkyňa napokon zdôrazňuje, že grécke orgány žiadali v liste z 24. septembra 2002 (pozri bod 5 vyššie) o súhlas s poskytnutím súm aj na účely náhrady škôd, ktoré vznikli po 14. septembri 2001, na základe článku 87 ods. 2 písm. b) ES. Helénska republika preto nikdy neprijala reštriktívny prístup, ktorý Komisia navrhla vo svojom oznámení z 10. októbra 2001, čoho dôkazom je aj zákon č. 2992/2002, ktorý stanovuje oveľa širší rámec náhrady škody.

27 Okrem toho treba pripustiť, že uzatvorenie vzdušného priestoru bolo dôsledkom útokov z 11. septembra 2001, ktoré predstavovali mimoriadnu udalosť v zmysle článku 87 ods. 2 písm. b) ES.

28 Žalobkyňa popiera tvrdenie Komisie, podľa ktorého Komisia vykonala analýzu pomoci nielen na základe oznámenia z 10. októbra 2001, ale aj na základe článku 87 ods. 2 písm. b) ES. Naopak, v napadnutom rozhodnutí sa automaticky uplatňovalo kritérium, podľa ktorého škoda vzniknutá po 14. septembri 2001 nebola v príčinnej súvislosti s útokmi z 11. septembra 2001, ktoré spôsobili uzatvorenie vzdušného priestoru. Všetky škody, za ktoré bola žalobkyni poskytnutá náhrada, však boli v zmysle článku 87 ods. 2 písm. b) ES v priamej príčinnej súvislosti s útokmi z 11. septembra 2001.

O škode súvisiacej so severoatlantickou sieťou žalobkyne

29 V súvislosti so zrušením spiatočného letu do New Yorku, ktorý sa mal pôvodne uskutočniť 15. septembra 2001, žalobkyňa uvádza, že napriek jej žiadostiam jej medzinárodné letisko Johna F. Kennedyho (JFK) nepridelilo prevádzkový interval na uvedený deň, ale až na 16. septembra, ako to potvrdzuje aj ďalekopis Federal Aviation

Authority (americký federálny orgán pre civilné letectvo) zo 14. septembra 2001. Jedinou príčinou nedostupnosti prevádzkového intervalu bol vysoký dopyt leteckých spoločností ihneď po postupnom opätovnom otvorení vzdušného priestoru, a to z dôvodu prerušenia spôsobeného jeho štvordňovým uzatvorením. Za týchto okolností letisko JFK nebolo schopné uspokojiť všetky žiadosti o prevádzkové intervaly, čo je skutočnosť podobná uzatvoreniu vzdušného priestoru pre žalobkyňu. Skutočnosť, že uvedený ďalekopis grécke orgány počas administratívneho konania nepredložili, nie je rozhodujúca, ak vezmeme do úvahy, že Komisia, uplatňujúc oznámenie z 10. októbra 2001, vychádzala pri svojom posúdení z neexistencie príčinnej súvislosti medzi útokmi z 11. septembra 2001 a zrušením spiatočného letu do New Yorku, ktorý sa mal pôvodne uskutočniť 15. septembra 2001.

30 V súvislosti so zrušením dvoch spiatočných letov do Toronta cez Montreal 15. a 16. septembra 2001 žalobkyňa uvádza, že kanadské orgány nariadili lietadlu, ktoré zabezpečovalo toto spojenie 11. septembra 2001, pristáť v uvedený deň v Halifaxe a zostať tam až do 15. septembra 2001 vrátane. Toto lietadlo sa mohlo vrátiť do Atén až 16. septembra 2001 o 5.30 hod. Ďalšie tri lietadlá typu Airbus A 340/400, jediné stroje žalobkyne, ktoré boli spôsobilé na zaoceánsky let, museli letieť do inej destinácie, a to žalobkyňu prinútilo zrušiť let do Toronta cez Montreal 15. septembra 2001. Z toho istého dôvodu musela žalobkyňa zrušiť aj let do Toronta cez Montreal 16. septembra 2001. Z dôvodu imobilizácie lietadla v Halifaxe do 15. septembra 2001 sa na účely zabezpečenia uvedeného letu totiž ukázalo ako nemožné vykonať podrobnú technickú kontrolu, pripraviť lietadlo, informovať cestujúcich a rezervovať prevádzkové intervaly na letiskách v Montreale a Toronte, najmä vzhľadom na skutočnosť, že kanadské orgány vopred neoznámili, kedy presne bude môcť lietadlo 15. septembra 2001 odletieť.

31 Za týchto okolností bolo tvrdenie Komisie, že zrušenie uvedených dvoch letov bolo vecou rozhodnutia žalobkyne, zjavne nesprávne. Toto zrušenie bolo naopak priamym dôsledkom útokov z 11. septembra 2001, ktoré viedli k uzatvoreniu vzdušného priestoru, a preto boli nezávislé od vôle žalobkyne. Nedostatok lietadiel nebol dôvodom zrušenia dotknutých letov, ako tvrdí Komisia, ale bol dôsledkom útokov z 11. septembra 2001. Škody s tým súvisiace by sa preto mali uznať na účely náhrady

na základe článku 87 ods. 2 písm. b) ES bez ohľadu na to, že vznikli 15. a 16. septembra 2001.

32 Žalobkyňa rovnako uvádza, že lietadlo, ktoré malo 15. septembra 2001 vykonať let do New Yorku, nebolo použité na let do Kanady, lebo 16. septembra 2001 letelo do New Yorku. Okrem toho kanadské orgány jej umožnili lety do Kanady až od 16. septembra 2001. Napokon podľa žalobkyne lety do juhovýchodnej Ázie a Austrálie zabezpečuje len jedno lietadlo, ktoré má zastávku v Ázii a ďalej pokračuje do Austrálie, ktorá je cieľovou destináciou. Štyri lietadlá preto môžu zabezpečovať lety do piatich destinácií (Afrika, juhovýchodná Ázia, Austrália, Spojené štáty a Kanada).

33 Pokiaľ ide o „ferry flights“ do New Yorku (18. septembra 2001) a do Toronta cez Montreal (20. a 26. septembra 2001), žalobkyňa uvádza, že aj vykonanie týchto letov je priamo spojené s útokmi z 11. septembra 2001 a nie je dôsledkom tlaku vlád Spojených štátov a Kanady v súvislosti s repatriáciou štátnych príslušníkov týchto štátov. V dôsledku útokov z 11. septembra 2001 bol totiž zoznam čakateľov na pravidelné lety tak dlhý, že týmto cestujúcim to znemožnilo si rezervovať uvedené lety, a to žalobkyňu donútilo uskutočniť „ferry flights“.

O škode súvisiacej zo zvyšnou časťou siete žalobkyne

34 Žalobkyňa tvrdí, že Komisia síce posúdila platbu vo výške 1 921 203 EUR z dôvodu zrušenia siedmich spiatočných letov do New Yorku, Tel-Avivu, Toronta cez Montreal a Bostonu ako pomoc zlučiteľnú so spoločným trhom (pozri bod 12 vyššie), ale neschválila náhradu za škody súvisiace so zvyšnou časťou siete žalobkyne za obdobie od 11. do 15. septembra 2001. Tieto škody pritom predstavujú približne 1 212 032 EUR.

35 Žalobkyňa uvádza, že vzhľadom na uvedené úvahy by sa škody spôsobené narušením jej letového poriadku 15. septembra 2001 mali uznať na účely náhrady podľa článku 87 ods. 2 písm. b) ES. Tento prístup potvrdzuje aj oznámenie z 10. októbra 2001, ako aj list zo 14. novembra 2001 (pozri bod 4 vyššie). Žalobkyňa tvrdí, že straty súvisiace so zvyšnou časťou jej siete predstavujú polovicu škody, ktorá vznikla v severoatlantickej sieti a v Izraeli. Nemali by preto zostať neuznané len z dôvodu svojvoľného doslovného výkladu pojmu príčinnej súvislosti, ktorý je obsiahnutý v oznámení z 10. októbra 2001. Komisia v každom prípade mala schváliť sumy vyplatené ako náhrada škôd súvisiacich so zvyšnou časťou siete žalobkyne za obdobie od 11. do 14. septembra 2001.

36 Pokiaľ ide o podklady, ktoré grécke orgány poskytli počas konania vo veci formálneho zisťovania, žalobkyňa tvrdí, že nemohla poznať presný obsah listu z 20. novembra 2003, najmä skutočnosť, že grécke orgány poskytli doplňujúce informácie, ktoré sa netýkali celkových škôd, ktoré vznikli v dôsledku udalostí z 11. septembra 2001. Okrem toho grécke orgány zaviedli dotknutú schému pomoci na základe informácií, ktoré im žalobkyňa poskytla. Žalobkyňa nemohla predpokladať ani to, že Komisia bude pri svojej analýze vychádzať len z čiastkových informácií uvedených v liste z 20. novembra 2003. Žalobkyňa tiež uvádza, že informácie, ktorých predloženie grécke orgány oznámili v liste z 20. novembra 2003, sa týkali súm uvedených v bode 17.2 rozhodnutia o začatí konania vo veci formálneho zisťovania (prebraté v druhej až deviatej zarážke bodu 5 vyššie), nie škôd súvisiacich so zvyšnou časťou siete žalobkyne, na ktoré Komisia odkazuje v bode 17.1 uvedeného rozhodnutia. Okrem toho list z 20. novembra 2003 jednoznačne uvádzal, že sa netýka strát súvisiacich so zrušením leteniek na iné lety, ktoré na zrušené lety nadväzovali. Na určenie výšky týchto strát stačilo odpočítať sumu, ktorá bola uvedená v liste z 20. novembra 2003, od sumy uvedenej v liste z 24. septembra 2002. Informácie, ktoré poskytli grécke orgány, sa v každom prípade týkali vyššej sumy, ako tej, ktorá bola v napadnutom rozhodnutí určená za zlučiteľnú so spoločným trhom.

37 Žalobkyňa navyše uvádza, že spis Komisie obsahoval dostatočné informácie o celkovej výške škody spôsobenej útokmi z 11. septembra 2001, ako to uvádza list z 24. septembra 2002. Za týchto okolností žalobkyňa navrhuje, aby Súd prvého

stupňa posúdil, či podklady, ktoré Komisii poskytli grécke orgány počas konania vo veci formálneho zisťovania, sú vyčerpávajúce z hľadiska dôkazov, ktoré sa nachádzajú v spise v predmetnej veci.

38 Posúdenie Komisie, pokiaľ ide o škody súvisiace so zvyšnou časťou siete žalobkyne, je preto zjavne nesprávne a je v rozpore s článkom 87 ods. 2 písm. b) ES.

Tvrdenia Komisie

39 Komisia namieta proti dôvodnosti tvrdení žalobkyne. Uvádza, že podľa ustálenej judikatúry je viazaná usmerneniami v oblasti štátnej pomoci rovnako ako členské štáty, ktoré ich prijali. Grécke orgány počas administratívneho konania systematicky potvrdzovali, že žiadosti o náhradu škody predložené leteckými spoločnosťami posudzovali na základe usmernení a oznámenia z 10. októbra 2001.

40 Okrem toho Komisia uvádza, že na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, pri analýze súm poskytnutých žalobkyni vychádzala nielen z oznámenia z 10. októbra 2001, ale vzala do úvahy aj článok 87 ods. 2 písm. b) ES, čo potvrdzuje aj odôvodnenie č. 59 napadnutého rozhodnutia. S týmto cieľom Komisia vzala do úvahy všetky skutočnosti, ktoré jej boli predložené počas administratívneho konania.

41 Komisia odmieta výklad oznámenia z 10. októbra 2001 predložený žalobkyňou, podľa ktorého by do pôsobnosti článku 87 ods. 2 písm. b) ES mohli patriť aj škody vzniknuté po 14. septembri 2001. Ustanovenia oznámenia z 10. októbra 2001 totiž túto možnosť vylučujú. Komisia tvrdí, že v predmetnej veci sú mimoriadnou udalosťou

útoky z 11. septembra 2001, nie uzatvorenie vzdušného priestoru, ktoré bolo len ich dôsledkom.

42 Komisia tvrdí, že ani grécke orgány, ani žalobkyňa počas administratívneho konania nepredložili také dôkazy, ktoré by preukázali, že škody vzniknuté po 14. septembri 2001 sú v príčinnej súvislosti s útokmi z 11. septembra 2001.

43 Komisia napokon odmieta tvrdenie, podľa ktorého sa žalobkyňa nachádzala v odlišnej situácii ako ostatné letecké spoločnosti, ktorým nebola poskytnutá pomoc súvisiaca so škodou vzniknutou po 14. septembri 2001.

O škode súvisiacej so severoatlantickou sieťou žalobkyne

44 Pokiaľ ide o zrušenie spiatočného letu do New Yorku 15. septembra 2001, Komisia tvrdí, že na rozdiel od toho, čo grécke orgány oznámili vo svojom liste z 20. novembra 2003, počas administratívneho konania nepredložili dôkaz, ktorý by preukazoval nemožnosť rezervácie prevádzkového intervalu na letisku JFK. Za týchto okolností Komisia zopakovala posúdenie, ktoré vykonala v odôvodnení č. 55 napadnutého rozhodnutia. Ďalekopis Federal Aviation Authority (pozri bod 29 vyššie) bol prvýkrát predložený až v konaní pred Súdom prvého stupňa a v žiadnom prípade neodkazuje na 15. september 2001 a ani neumožňuje objasniť, prečo žalobkyňa nebola schopná rezervovať prevádzkový interval v situácii, keď sa to ostatným leteckým spoločnostiam podarilo.

45 Pokiaľ ide o zrušenie spiatočných letov do Toronta cez Montreal 15. a 16. septembra 2001, Komisia tvrdí, že nedostatok lietadiel predstavuje každodenný problém leteckých spoločností, a preto ho nemožno považovať za mimoriadnu udalosť v zmysle článku 87 ods. 2 písm. b) ES. Komisia nemá k dispozícii dôkazy preukazujúce potrebnú príčinnú súvislosť s udalosťami z 11. septembra 2001. Argumentácia žalobkyne bola

v každom prípade rozporuplná v tom ohľade, že uviedla, že 11. septembra 2001 zrušila let do New Yorku bez toho, aby lietadlo, ktoré malo tento let zabezpečiť, použila na let do Kanady. Okrem toho sa Komisia pýta, ako bolo možné, že žalobkyňa musela počas uvedeného obdobia zabezpečiť pravidelné lety do Afriky, juhovýchodnej Ázie, Austrálie, Kanady a Ameriky, keď mala k dispozícii len štyri lietadlá.

46 Pokiaľ ide o „ferry flights", Komisia tvrdí, že organizácia týchto letov bola vecou ekonomického rozhodnutia, ktoré žalobkyňa urobila na základe žiadostí vlád Spojených štátov a Kanady. Tieto okolnosti teda nemožno porovnávať s mimoriadnou udalosťou v zmysle článku 87 ods. 2 písm. b) ES, ktorý, ako ustanovenie zavádzajúce výnimku zo zákazu poskytovania štátnej pomoci, treba vykladať doslovne. Grécke orgány okrem toho nepredložili skutočnosti, ktoré by preukazovali príčinnú súvislosť medzi útokmi z 11. septembra 2001 a organizáciou týchto letov.

O škode súvisiacej so zvyšnou časťou siete žalobkyne

47 Komisia tvrdí, že Súdu prvého stupňa predložila všetku korešpondenciu s gréckymi orgánmi a dôkazy, ktorými disponovala v čase prijatia napadnutého rozhodnutia. Tvrdí, že grécke orgány počas administratívneho konania nepredložili informácie týkajúce sa škôd súvisiacich so zvyšnou časťou siete žalobkyne okrem škôd týkajúcich sa letov do alebo zo Spojených štátov alebo Kanady. Informácie uvedené v liste z 24. septembra 2002 sú totiž v tomto smere nedostatočné, hoci grécke orgány v liste z 20. novembra 2003 oznámili, že predložia podklady s nimi súvisiace (pozri bod 9 vyššie) bez toho, aby tak urobili. Komisia navyše pripomína, že žalobkyňa mala právo — ako zúčastnená strana, ktorá na to bola vyzvaná v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania — predložiť pripomienky počas konania vo veci formálneho zisťovania (pozri bod 7 vyššie). Vzhľadom na to, že žalobkyňa nepredložila pripomienky počas konania vo veci formálneho zisťovania, Komisia nemala inú možnosť, ako prijať napadnuté rozhodnutie na základe informácií, ktoré mala k dispozícii.

48 Podľa Komisie z toho vyplýva, že prvý žalobný dôvod sa má zamietnuť v celom rozsahu.

Posúdenie Súdom prvého stupňa

49 Po prvé treba pripomenúť, že mimoriadny charakter udalostí z 11. septembra 2001 v zmysle článku 87 ods. 2 písm. b) ES sa nespochybňuje (pozri bod 2 vyššie). Okrem toho z bodu 35 oznámenia z 10. októbra 2001, podľa ktorého „náklady priamo vyplývajúce z uzatvorenia amerického vzdušného priestoru od 11. do 14. septembra 2001 sú priamym dôsledkom udalostí z 11. septembra 2001“, ako aj z odôvodnenia č. 51 napadnutého rozhodnutia, v ktorom sa pripomína „‚mimoriadny charakter' uzatvorenia vzdušného priestoru Spojených štátov od 11. do 14. septembra 2001“ vyplýva, že za mimoriadnu udalosť sa nepovažujú len útoky, ale aj uzatvorenie vzdušného priestoru. Za týchto okolností si otázky predložené v predmetnej veci vyžadujú preskúmať len to, či medzi uvedenými udalosťami a konkrétnymi škodami, ktorých sa dovoláva žalobkyňa, existuje priama príčinná súvislosť.

50 Po druhé, pokiaľ ide o rozsah oznámenia z 10. októbra 2001 v rámci tohto konania, treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry je Komisia viazaná pokynmi a oznámeniami, ktoré vydáva v oblasti kontroly štátnej pomoci, pokiaľ sa neodchyľujú od noriem uvedených v Zmluve a sú akceptované členskými štátmi (pozri rozsudok Súdneho dvora z 26. septembra 2002, Španielsko/Komisia, C-351/98, Zb. s. I-8031, bod 53 a tam citovanú judikatúru). Tieto pokyny a oznámenia platia v prvom rade pre samotnú Komisiu (rozsudok Súdneho dvora z 13. februára 2003, Španielsko/Komisia, C-409/00, Zb. s. I-1487, bod 69).

51 Okrem toho treba zdôrazniť, že článok 87 ods. 2 ES sa týka pomoci, ktorá je právne zlučiteľná so spoločným trhom, ak spĺňa určité objektívne kritériá. Z toho vyplýva, že Komisia je povinná vyhlásiť takú pomoc za zlučiteľnú so spoločným trhom, pokiaľ sú tieto kritériá splnené, bez toho, aby v tomto smere disponovala voľnou úvahou (pozri

v tomto zmysle rozsudok Súdneho dvora zo 17. septembra 1980, Philip Morris/Komisia, 730/79, Zb. s. 2671, bod 17).

52 Ďalej, keďže ide o výnimku zo všeobecnej zásady nezlučiteľnosti štátnej pomoci so spoločným trhom, ktorá je stanovená v článku 87 ods. 1 ES, ustanovenie článku 87 ods. 2 písm. b) ES sa musí vykladať doslovne. V zmysle tohto ustanovenia sa teda môže poskytnúť len náhrada za hospodárske nevýhody priamo spôsobené prírodnými katastrofami alebo inými mimoriadnymi udalosťami. Musí teda existovať priama súvislosť medzi škodami spôsobenými mimoriadnou udalosťou a štátnou pomocou a je nevyhnutné čo najpresnejšie hodnotenie spôsobených škôd (pozri rozsudok Súdneho dvora z 23. februára 2003, Atzeni a i., C-346/03 a C-529/03, Zb. s. I-1875, bod 79 a tam citovanú judikatúru).

53 Z uvedeného vyplýva, že v prípade, ak opatrenie pomoci spĺňa podmienky uvedené v predchádzajúcom bode, musí byť vyhlásené za zlučiteľné so spoločným trhom aj napriek tomu, že Komisia prijala odlišné stanovisko v staršom oznámení o dotknutom opatrení. Preto sa podľa oznámenia z 10. októbra 2001 každá náhrada škody poskytnutá podľa článku 87 ods. 2 písm. b) ES síce môže týkať výlučne nákladov vzniknutých od 11. do 14. septembra 2001, avšak pomoc na náhradu škody vzniknutej po 14. septembri 2001, ktorá je v priamej príčinnej súvislosti s mimoriadnou udalosťou a je presne ohodnotená, musí byť považovaná za zlučiteľnú so spoločným trhom. Komisia však v žiadnom prípade netvrdila, že sumy súvisiace so škodami, ktoré vznikli po 14. septembri 2001, nemožno uznať na účely náhrady škody v zmysle článku 87 ods. 2 písm. b) ES len na základe toho, že vznikli po uvedenom dátume, ale súčasne preskúmala existenciu príčinnej súvislosti medzi dotknutými udalosťami a škodami (pozri bod 60 nižšie).

54 V dôsledku toho treba hneď na začiatku zamietnuť argumentáciu Komisie, podľa ktorej Helénska republika výslovne prijala zásadu uvedenú v bode 35 oznámenia z 10. októbra 2001, na základe ktorej sa každá náhrada poskytnutá podľa článku 87 ods. 2 písm. b) ES musí týkať výlučne nákladov vzniknutých od 11. do 14. septembra 2001. Je síce pravda, že grécke orgány vo svojom liste z 24. septembra 2002 uviedli, že poskytnutá náhrada bola obmedzená len na náhradu škody vzniknutej počas prvých dní po útokoch, napriek tomu však žiadali o súhlas s poskytnutím pomoci na účely

náhrady škody, ktorá vznikla až do 26. septembra 2001 (pozri bod 8 vyššie). Je teda zjavné, že uvedené orgány chápali slovné spojenie „prvé dni po útokoch“ ako obdobie, ktoré trvalo až do uvedeného dátumu.

55 Napokon podľa ustálenej judikatúry treba zákonnosť rozhodnutia v oblasti štátnej pomoci posudzovať v závislosti od informácií, ktoré mala Komisia k dispozícii v okamihu, keď toto rozhodnutie prijala. Pred súdom Spoločenstva sa nemožno odvolávať na skutkové okolnosti, ktoré neboli predložené počas konania pred podaním žaloby stanoveného v článku 88 ES (pozri rozsudky Súdu prvého stupňa zo 14. januára 2004, Fleuren Compost/Komisia, T-109/01, Zb. s. II-127, bod 51 a tam citovanú judikatúru, a zo 14. decembra 2005, Regione autonoma della Sardegna/Komisia, T-200/04, neuverejnený v Zbierke, bod 53).

56 Analýzu žalobných dôvodov v tomto konaní je preto primerané vykonať vo svetle uvedených úvah.

O škodách týkajúcich sa severoatlantickej siete žalobkyne

— O spiatočnom lete do New Yorku, ktorý bol pôvodne plánovaný na 15. septembra 2001

57 V odôvodnení č. 55 napadnutého rozhodnutia sa Komisia odvoláva na skutočnosť, že grécke orgány alebo žalobkyňa neposkytli dostatočné informácie o tom, prečo žalobkyňa nemohla získať prevádzkové intervaly na letisku JFK 15. septembra 2001, ako aj na skutočnosť, že nepredložili dôkaz o tom, prečo toto letisko odmietlo prideliť žalobkyni prevádzkový interval v uvedený deň.

58 Grécke orgány v bode I.3 svojho listu z 24. septembra 2002 uviedli, že let do New Yorku bol 15. septembra 2001 zrušený z toho dôvodu, že neboli k dispozícii

informácie o možnostiach pristátia zahraničných leteckých spoločností na letisku JFK.

59 V bode 41 písm. a) rozhodnutia o začatí konania vo veci formálneho zisťovania Komisia žiadala grécke orgány, aby jej poskytli všetky písomnosti a doplňujúce informácie o tom, akými prostriedkami americké orgány zakázali lety gréckych leteckých spoločností od 15. septembra 2001. V liste z 20. novembra 2003 grécke orgány odpovedali, že let do New Yorku 15. septembra 2001 bol zrušený z toho dôvodu, že neboli k dispozícii prevádzkové intervaly. Nedostatok prevádzkových intervalov, ktorý bol spôsobený mimoriadne zvýšeným dopytom počas dní nasledujúcich po opätovnom otvorení vzdušného priestoru, bol priamym dôsledkom prerušenia letov počas predchádzajúcich štyroch dní. Pokiaľ ide o dôkaz o odmietnutí pridelenia prevádzkového intervalu zo strany letiska JFK, grécke orgány potvrdili, že požiadali žalobkyňu o potrebné informácie, aby ich mohli oznámiť Komisii.

60 Na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, Komisia nerozhodla, že sumy súvisiace so zrušením uvedeného letu nemožno uznať na účely náhrady škody v zmysle článku 87 ods. 2 písm. b) ES len na základe toho, že sa uskutočnil po 14. septembri 2001. Naopak, ako už bolo uvedené v predchádzajúcom bode, v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania Komisia žiadala grécke orgány, aby jej poskytli všetky informácie týkajúce sa toho, akými prostriedkami americké orgány zakázali lety gréckych leteckých spoločností od 15. septembra 2001.

61 Je však nutné konštatovať, že napriek žiadosti Komisie grécke orgány nepredložili počas administratívneho konania žiaden dôkaz o odmietnutí pridelenia prevádzkového intervalu alebo o dôvodoch takého odmietnutia. Treba dodať, že podľa ich listu z 20. novembra 2003 (pozri bod 8 vyššie) grécke orgány žiadali žalobkyňu o predloženie dôkazov, ktoré by preukazovali nemožnosť rezervovať prevádzkový interval na letisku JFK 15. septembra 2001, aby ich následne mohli predložiť Komisii. Komisii však neboli doručené žiadne nové informácie.

62 Ďalej podľa judikatúry citovanej v bode 55 vyššie sa žalobkyňa nemôže odvolávať na ďalekopis, ktorý prvýkrát predložila až pred Súdom prvého stupňa (pozri bod 29 vyššie). V každom prípade treba uviesť, že z uvedeného ďalekopisu nevyplýva, že letisko JFK nepridelilo 15. septembra 2001 žalobkyni prevádzkový interval, ale len to, že žalobkyňa mala prevádzkový interval k dispozícii 16. septembra 2001. To, že žalobkyni nebol pridelený prevádzkový interval 15. septembra 2001, možno preukázať len prostredníctvom výkladu ďalekopisu *a contrario*, na podporu ktorého žalobkyňa nepredložila žiadny ďalší dôkazový materiál.

63 Argumentáciu žalobkyne v súvislosti s uvedeným letom preto nemožno prijať.

— O dvoch spiatočných letoch do Toronta cez Montreal, ktoré boli pôvodne plánované na 15. a 16. septembra 2001

64 Pokiaľ ide o zrušenie dvoch spiatočných letov do Toronta cez Montreal z 15. a 16. septembra 2001, Komisia v odôvodnení č. 56 napadnutého rozhodnutia uvádza, že sa uskutočnili na základe rozhodnutia žalobkyne. Žalobkyňa totiž buď nemala k dispozícii iné lietadlá a rozhodla sa ich radšej použiť na zabezpečenie pravidelných letov, alebo nemala čas vykonať požadované technické kontroly a rezerváciu potrebných prevádzkových intervalov.

65 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa listu z 20. novembra 2003 bol let do Toronta cez Montreal 15. septembra 2001 zrušený, lebo lietadlo, ktoré ho malo vykonať, bolo kanadskými orgánmi prinútené zostať v Halifaxe od 11. do 15. septembra 2001 a do Atén sa mohlo vrátiť až 16. septembra 2001 o 5. 30 hod. Ďalšie tri lietadlá typu Airbus A 340/400, jediné stroje žalobkyne, ktoré boli spôsobilé na zaoceánsky let, museli letieť do iných destinácií v Afrike, Ázii, Austrálii a Spojených štátov, a to žalobkyňu prinútilo dotknutý let zrušiť. Pokiaľ išlo o let zo 16. septembra 2001, oneskorený prílet zadržaného lietadla z Halifaxu podľa žalobkyne spôsobil, že sa ukázalo ako nemožné vykonať podrobnú technickú kontrolu, pripraviť lietadlo,

informovať cestujúcich a rezervovať prevádzkové intervaly na letiskách v Montreale a Toronte, najmä vzhľadom na skutočnosť, že kanadské orgány vopred neoznámili, kedy presne bude môcť lietadlo 15. septembra 2001 odletieť.

66 Po prvé, pokiaľ ide o let z 15. septembra 2001, skutkové okolnosti, o ktoré sa opiera Komisia, nestačia na podporu jej posúdenia. Pokiaľ ide o skutočnosť, že iné lietadlá neboli k dispozícii, vyžadovanie od leteckej spoločnosti, aby mala v rezerve lietadlá s cieľom čeliť dôsledkom takej udalosti, akou boli útoky z 11. septembra 2001, by popieralo samotný mimoriadny charakter takej udalosti. Ak je hospodársky subjekt vynakladajúci náležitú starostlivosť povinný sa chrániť pred dôsledkami istej udalosti, nemôže sa taká udalosť zo zásady považovať za prípad vyššej moci (pozri v tomto zmysle rozsudok Súdu prvého stupňa z 28. marca 2007, Španielsko/Komisia, T-220/04, neuverejnený v Zbierke, body 175 a 176 a tam citovanú judikatúru) a už vôbec nie za mimoriadnu udalosť v zmysle článku 87 ods. 2 písm. b) ES. Útoky z 11. septembra 2001, ako aj uzatvorenie vzdušného priestoru ako ich dôsledok boli vymedzené ako mimoriadne udalosti jednak v napadnutom rozhodnutí, ako aj v oznámení z 10. októbra 2001 (pozri bod 49 vyššie).

67 Pokiaľ ide o údajné rozhodnutie žalobkyne vykonať iné pravidelné lety, stačí uviesť, že nejde o jej rozhodnutie, ale o zmluvnú povinnosť, ktorú má voči cestujúcim na týchto letoch a ktorej nesplnenie by pre ňu malo dôsledky podľa nariadenia Rady (EHS) č. 295/91 zo 4. februára 1991 stanovujúceho spoločné pravidlá systému náhrad pri odmietnutí nástupu do lietadla v pravidelnej leteckej doprave (Ú. v. ES L 36, s. 5; Mim. vyd. 07/001, s. 306), ktoré bolo účinné v čase, keď nastali skutkové okolnosti.

68 Pokiaľ ide o skutočnosť, že škoda v dôsledku zrušenia dotknutého letu vznikla po 14. septembri 2001, treba uviesť, že ani z článku 87 ods. 2 písm. b) ES, ani z judikatúry citovanej vyššie v bode 52 nevyplýva, že priama súvislosť medzi mimoriadnou udalosťou a vzniknutou škodou predpokladá ich súbežnosť. Naopak, vo všeobecnosti nemožno vylúčiť možnosť, že existencia takej súvislosti bude uznaná aj v tom prípade, ak škoda vznikla o niečo neskôr po udalosti.

69 Z uvedeného vyplýva, že posúdenie Komisie týkajúce sa letu do Toronta cez Montreal z 15. septembra 2001 bolo nesprávne.

70 Po druhé, pokiaľ ide o zrušenie letu zo 16. septembra 2001, treba uviesť, že žalobkyňa to odôvodňuje skutočnosťou, že bolo nemožné vykonať podrobnú technickú kontrolu lietadla, informovať cestujúcich a rezervovať prevádzkové intervaly na letiskách v Montreale a Toronte.

71 V tomto ohľade treba v prvom rade konštatovať, že ani informovanie cestujúcich, ani rezervácia prevádzkových intervalov neodôvodňujú tvrdenie žalobkyne. Od momentu, keď lietadlo v Halifaxe vyštartovalo (15. septembra 2001), do momentu, keď sa mohol uskutočniť let 16. septembra 2001 (žalobkyňa neuvádza presný plánovaný čas letu), uplynul totiž značne dlhý čas. Vzhľadom na to, že neexistujú podrobnejšie informácie o tom, koľko času nevyhnutne treba na informovanie cestujúcich a rezerváciu prevádzkových intervalov, nie je možné prijať argumentáciu žalobkyne.

72 Treba ďalej uviesť, že spis neobsahuje žiadne informácie o tom, koľko času treba na vykonanie povinných technických kontrol, aby sa lietadlo mohlo použiť na dotknutý let. Grécke orgány sa obmedzili len na vyhlásenie, že čas, ktorý bol k dispozícii, nestačil na vykonanie „podrobnej kontroly“, zatiaľ čo Komisia v odôvodnení č. 56 napadnutého rozhodnutia tvrdí, že „technické kontroly… [žalobkyňa] nemohla vykonať načas“. Je nutné konštatovať, že keďže grécke orgány sa počas administratívneho konania odvolávali na dotknuté prekážky, bolo ich povinnosťou informovať Komisiu o čase potrebnom na vykonanie technických kontrol, ktoré boli predpísané v príručke, aby rozptýlili pochybnosti, pokiaľ ide o priamu príčinnú súvislosť medzi uzatvorením vzdušného priestoru a zrušením dotknutého letu. Za týchto okolností treba konštatovať, že Komisia oprávnene dospela k posúdeniu, že zrušenie dotknutého letu nebolo v priamej príčinnej súvislosti s útokmi z 11. septembra 2001 a s uzatvorením vzdušného priestoru od 11. do 14. septembra 2001.

— O „ferry flights“

73 Pokiaľ ide o „ferry flights“ z 18., 20. a 26. septembra 2001, stačí uviesť, ako to urobila Komisia, že ich organizácia bola vecou rozhodnutia žalobkyne, ktorá mala buď účtovať cestujúcim cenu, ktorá zahŕňala náklady na spiatočný let do Atén, alebo žiadať primeranú náhradu od vlád Spojených štátov a Kanady. Tieto náklady preto nemajú priamu príčinnú súvislosť s útokmi z 11. septembra 2001 a uzatvorením vzdušného priestoru, a preto nepatria do pôsobnosti článku 87 ods. 2 písm. b) ES.

74 Vzhľadom na uvedené je namieste zrušiť napadnuté rozhodnutie v tej časti, v ktorej Komisia rozhodla, že náhrada poskytnutá žalobkyni za škody vzniknuté zrušením letu do Kanady 15. septembra 2001 nebola zlučiteľná so spoločným trhom.

O škodách týkajúcich sa zvyšnej časti siete žalobkyne

75 Pokiaľ ide o druhú časť tohto žalobného dôvodu týkajúceho sa zvyšnej časti siete žalobkyne, treba uviesť, že žalobkyňa svojou argumentáciou spochybňuje dôvodnosť napadnutého rozhodnutia v tom, že sumy pomoci týkajúce sa tejto časti siete vyhlasuje za nezlučiteľné so spoločným trhom. V rámci druhého žalobného dôvodu však žalobkyňa namieta nedostatočné odôvodnenie v tomto ohľade, čo Súd prvého stupňa musí preskúmať hneď na začiatku.

2. *O druhom žalobnom dôvode založenom na nedostatočnom odôvodnení*

Tvrdenia účastníkov konania

76 Žalobkyňa tvrdí, že napadnuté rozhodnutie neobsahuje odôvodnenie, pokiaľ ide o to, že Komisia odmietla schváliť sumy poskytnuté ako náhradu škody týkajúcu sa zvyšnej časti siete žalobkyne (približne 1 212 032 EUR). Ide o sumy vyššie uvedené v druhej až štvrtej zarážke a ôsmej a deviatej zarážke bodu 5.

77 Podľa žalobkyne grécke orgány oznámili Komisii, najmä v ich liste z 24. septembra 2002, všetky informácie týkajúce sa škôd, ktoré utrpela celá jej sieť. Tento list odkazuje aj na sumy uvedené v druhej až štvrtej zarážke a ôsmej a deviatej zarážke bodu 5. Za týchto okolností Komisia mala uviesť dôvody, pre ktoré považovala vyplatené sumy za pomoc nezlučiteľnú so spoločným trhom.

78 Komisia spochybňuje dôvodnosť tohto žalobného dôvodu. V rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania vyjadrila svoje vážne pochybnosti o zlučiteľnosti dotknutej pomoci so spoločným trhom. Napriek tomu, čo bolo uvedené v liste 20. novembra 2003, grécke orgány ani žalobkyňa nepredložili Komisii počas administratívneho konania žiadne pripomienky v súvislosti s týmito sumami. Okrem toho Komisia nemohla vedieť, ktoré informácie žalobkyňa predložila gréckym orgánom. Komisia navyše schválila všetky sumy týkajúce sa obdobia od 11. do 14. septembra 2001, voči ktorým grécke orgány podali vysvetlenie v ich liste z 20. novembra 2003. Za týchto okolností žalobkyňa nemôže Komisii vytýkať, že z vlastného podnetu neskúmala skutkové okolnosti, ktoré mohli v tomto smere odôvodniť prijatie odlišného stanoviska ako toho, ktoré bolo vyjadrené v oznámení z 10. októbra 2001 a v rozhodnutí o začatí konania vo veci formálneho zisťovania.

Posúdenie Súdom prvého stupňa

79 Treba pripomenúť, že odôvodnenie vyžadované článkom 253 ES musí byť prispôsobené povahe dotknutého aktu a musia z neho jasne a jednoznačne vyplývať úvahy inštitúcie, ktorá akt prijala, tak, aby dotknutým osobám umožnili pochopiť dôvody prijatia opatrenia a príslušnému súdu preskúmať toto opatrenie. Požiadavka odôvodnenia musí byť posudzovaná v závislosti od okolností prípadu, najmä v závislosti od obsahu aktu, povahy uvádzaných dôvodov a záujmu, ktorý na jeho objasnení môžu mať osoby, ktorým je akt určený, alebo iné osoby, ktorých sa akt priamo a osobne týka. Nevyžaduje sa, aby v odôvodnení boli presne uvedené všetky relevantné právne a skutkové okolnosti, keďže otázka, či odôvodnenie aktu spĺňa požiadavky článku 253 ES, sa má posudzovať nielen s ohľadom na jeho znenie, ale tiež s ohľadom na jeho kontext, ako aj s ohľadom na všetky právne predpisy upravujúce dotknutú oblasť (rozsudok Súdu prvého stupňa z 26. februára 2002, INMA a Itainvest/Komisia, T-323/99, Zb. s. II-545, bod 55).

80 V predmetnej veci z odôvodnení č. 21, 49 a 50 napadnutého rozhodnutia v spojení s jeho článkami 1, 2 a 4 vyplýva, že Komisia dospela k záveru, že sumy vyplatené ako náhrada škody týkajúca sa časti siete žalobkyne mimo severoatlantickej siete a Izraela, ako aj sumy uvedené v druhej až štvrtej zarážke a ôsmej a deviatej zarážke bodu 5 predstavujú pomoc nezlučiteľnú so spoločným trhom a že Helénska republika musí žiadať ich vrátenie. Treba pritom konštatovať, že Komisia v napadnutom rozhodnutí neuvádza odôvodnenie, na základe ktorého dospela k tomuto záveru.

81 Neuvedenie dôvodov je nevysvetliteľné o to viac, ak vezmeme do úvahy, že Komisia sa vyčerpávajúcim spôsobom zaoberá týmito sumami v odôvodnení č. 21 napadnutého rozhodnutia, ktoré je venované priebehu administratívneho konania.

82 Okrem toho je síce pravda, že Komisia v bode 36 rozhodnutia o začatí konania vo veci formálneho zisťovania uviedla, že pokiaľ ide o časť siete mimo severoatlantickej siete a Izraela, náhrada škody sa mala obmedziť len na škody súvisiace so zrušením

leteniek z dôvodu zrušenia letu nadväzujúceho na let do alebo z miesta, ktoré bolo uzavreté pre leteckú dopravu, grécke orgány však napriek tomu toto posúdenie v podstate spochybňovali. Z bodov I.1 a I.2 listu z 24. septembra 2002 (pozri bod 5 vyššie) totiž vyplýva, že podľa gréckych orgánov rozsah dôsledkov, ktoré sa konštatovali v rámci celej siete, si vyžadoval, aby sa pri výpočte škody priamo spôsobenej mimoriadnou udalosťou zohľadnili ako celok. Komisia preto v napadnutom rozhodnutí mala uviesť svoje konečné posúdenie dotknutých súm pomoci.

83 Navyše v bode 41 písm. d) rozhodnutia o začatí konania vo veci formálneho zisťovania Komisia síce žiadala grécke orgány, aby jej poskytli informácie preukazujúce príčinnú súvislosť medzi škodami uvedenými v druhej až štvrtej zarážke a ôsmej a deviatej zarážke bodu 5 a uzatvorením vzdušného priestoru, ale grécke orgány vo svojom liste z 20. novembra 2003 napriek tomu trvali na tom, že je potrebné schváliť sumy tejto pomoci. Komisia preto v napadnutom rozhodnutí mala uviesť aj svoje konečné posúdenie týchto súm pomoci.

84 Nemožno prijať tvrdenie Komisie, ktoré predniesla na pojednávaní, že odôvodnenie týkajúce sa súm pomoci, o ktoré ide v tomto žalobnom dôvode, sa nachádza v odôvodnení č. 59 napadnutého rozhodnutia, ktoré sa odvoláva na oznámenie z 10. októbra 2001 a na neexistenciu mimoriadnej udalosti po 14. septembri 2001. Podľa prvej vety tohto odôvodnenia totiž „Komisia dospela k záveru… o nezlučiteľnosti schémy so Zmluvou, pokiaľ ide o jej časť týkajúcu sa obdobia po 14. septembri 2001, najmä pokiaľ ide o náklady predložené [Helénskou republikou] za [žalobkyňu], týkajúce sa obdobia po 14. septembri 2001, [ktoré] predstavujú… približne 1 464 569 EUR[,] nielen vzhľadom na prekročenie obdobia stanoveného v bode 35 oznámenia z 10. októbra 2001, ale súčasne a predovšetkým vzhľadom na neexistenciu mimoriadnej udalosti a zmenu charakteru straty podliehajúcej náhrade, ktorú toto predĺženie obdobia spôsobilo“.

85 Treba konštatovať, že v uvedenej vete Komisia zhrnula svoje posúdenie uvedené v odôvodneniach č. 51 až 58 napadnutého rozhodnutia. Tieto odôvodnenia sú pritom venované škodám, ktoré utrpela severoatlantická sieť žalobkyne, nie škodám

na zvyšnej časti siete alebo osobitným škodám uvedeným v druhej až štvrtej zarážke a ôsmej a deviatej zarážke bodu 5. Za týchto okolností toto odôvodnenie nemožno vykladať tak, že sa týka aj uvedených ďalších súm.

86 Treba ďalej uviesť, že argumentácia, ktorú Komisia predložila na spochybnenie dôvodnosti tohto žalobného dôvodu (pozri bod 78 vyššie), sa týka prípadu, keď Komisia vo svojom rozhodnutí o nezlučiteľnosti pomoci so spoločným trhom uvádza odôvodnenie založené na skutkových okolnostiach, ktoré jej predložil dotknutý členský štát alebo zúčastnené strany. V takom prípade nemožno totiž Komisii vytýkať, že nezohľadnila niektoré skutkové alebo právne okolnosti, ktoré jej mohli byť predložené v administratívnom konaní, ale ktoré jej predložené neboli (rozsudok Fleuren Compost/Komisia, už citovaný v bode 55 vyššie, bod 49). Na rozdiel od takého prípadu však napadnuté rozhodnutie neobsahuje odôvodnenie, ktoré by mohlo slúžiť na podporu výroku rozhodnutia, pokiaľ sa týka škôd uvedených v bode 80.

87 Napadnuté rozhodnutie preto musí byť zrušené aj z dôvodu nedostatočného odôvodnenia v tej časti, v ktorej Komisia vyhlásila za nezlučiteľnú so spoločným trhom po prvé pomoc poskytnutú žalobkyni na náhradu škôd týkajúcich sa časti jej siete mimo severoatlantickej siete a Izraela a po druhé pomoc na náhradu ušlého zisku z prepravy tovaru, výdavkov na zničenie rýchlo sa kaziaceho tovaru, výdavkov na dodatočné bezpečnostné kontroly tovaru, výdavkov spojených s nadčasmi zamestnancov a výdavkov spojených s dodatočnými bezodkladnými bezpečnostnými opatreniami.

88 Za týchto okolností netreba preskúmať druhú časť prvého žalobného dôvodu spočívajúcu v zjavnom nesprávnom posúdení škôd súvisiacich so zvyšnou časťou siete žalobkyne (pozri bod 75 vyššie).

89 Z predchádzajúcich úvah vyplýva, že treba po prvé zrušiť napadnuté rozhodnutie v tej časti, v ktorej Komisia vyhlásila pomoc poskytnutú žalobkyni na náhradu škody spôsobenej zrušením letu do Kanady 15. septembra 2001, ako aj na náhradu škôd

uvedených v bode 87 vyššie, za nezlučiteľnú so spoločným trhom a nariadila jej vrátenie a po druhé zamietnuť žalobu v zostávajúcej časti.

O trovách

90 Súd prvého stupňa môže podľa článku 87 ods. 3 svojho rokovacieho poriadku rozdeliť náhradu trov konania alebo rozhodnúť tak, že každý z účastníkov konania znáša svoje vlastné trovy konania, ak účastníci konania mali úspech len v časti predmetu konania. V predmetnej veci je namieste rozhodnúť, že každý účastník konania znáša svoje vlastné trovy konania.

Z týchto dôvodov

SÚD PRVÉHO STUPŇA (ôsma komora)

rozhodol a vyhlásil:

1. **Články 1 a 2 rozhodnutia Komisie K(2006) 1580 v konečnom znení z 26. apríla 2006 o schéme štátnej pomoci C 39/2003 (ex NN 119/2002), ktorú Helénska republika zaviedla v prospech prevádzkovateľov leteckej dopravy v dôsledku škôd, ktoré im vznikli v období od 11. do 14. septembra 2001, sa zrušujú v tej časti, v ktorej vyhlasujú za nezlučiteľnú so spoločným trhom pomoc poskytnutú spoločnosti Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE po prvé na náhradu škody spôsobenej zrušením letu do Kanady 15. septembra 2001, po druhé na náhradu škôd týkajúcich sa časti jej siete mimo severoatlantickej siete a Izraela a po tretie, na náhradu ušlého zisku z prepravy tovaru, výdavkov na zničenie rýchlo sa kaziaceho tovaru, výdavkov na**

dodatočné bezpečnostné kontroly tovaru, výdavkov spojených s nadčasmi zamestnancov a výdavkov spojených s dodatočnými bezodkladnými bezpečnostnými opatreniami.

2. Článok 4 rozhodnutia K(2006) 1580 v konečnom znení sa zrušuje v tej časti, v ktorej stanovuje vrátenie pomoci uvedenej v predchádzajúcom bode.

3. V zostávajúcej časti sa žaloba zamieta.

4. Každý účastník konania znáša svoje vlastné trovy konania.

Martins Ribeiro Papasavvas Dittrich

Vyhlásené na verejnom pojednávaní v Luxemburgu 25. júna 2008.

Tajomník

E. Coulon

Predsedníčka komory

M. E. Martins Ribeiro

Obsah

Okolnosti predchádzajúce sporu ..... II - 1094

Napadnuté rozhodnutie ..... II - 1098

Konanie a návrhy účastníkov konania ..... II - 1100

Právny stav ..... II - 1101

1. O prvom žalobnom dôvode založenom na porušení článku 87 ods. 2 písm. b) ES . II - 1102

Tvrdenia žalobkyne ..... II - 1102

O škode súvisiacej so severoatlantickou sieťou žalobkyne ..... II - 1103

O škode súvisiacej zo zvyšnou časťou siete žalobkyne ..... II - 1105

Tvrdenia Komisie ..... II - 1107

O škode súvisiacej so severoatlantickou sieťou žalobkyne ..... II - 1108

O škode súvisiacej so zvyšnou časťou siete žalobkyne ..... II - 1109

Posúdenie Súdom prvého stupňa ..... II - 1110

O škodách týkajúcich sa severoatlantickej siete žalobkyne ..... II - 1112

— O spiatočnom lete do New Yorku, ktorý bol pôvodne plánovaný na 15. septembra 2001 ..... II - 1112

— O dvoch spiatočných letoch do Toronta cez Montreal, ktoré boli pôvodne plánované na 15. a 16. septembra 2001 ..... II - 1114

— O „ferry flights“ ..... II - 1117

O škodách týkajúcich sa zvyšnej časti siete žalobkyne ..... II - 1117

2. O druhom žalobnom dôvode založenom na nedostatočnom odôvodnení ..... II - 1118

Tvrdenia účastníkov konania ..... II - 1118

Posúdenie Súdom prvého stupňa ..... II - 1119

O trovách ..... II - 1122