

IV

(Akty przyjęte przed dniem 1 grudnia 2009 r. na mocy Traktatu WE, Traktatu UE i Traktatu Euratom)

DECYZJA KOMISJI

z dnia 26 kwietnia 2006 r.

w sprawie programu pomocy państwa C 39/03 (ex NN 119/02), której Grecja udzieliła przewoźnikom lotniczym w związku ze stratami poniesionymi przez nich w dniach od 11 do 14 września 2001 r.

(notyfikowana jako dokument nr C(2006) 1580)

(Jedynie tekst w języku greckim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2010/768/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) W ramach zastosowania art. 88 ust. 3 Traktatu WE greckie ministerstwo transportu, pismem z dnia 24 września 2002 r., zarejestrowanym w dniu 26 września 2002 r. pod numerem TREN (2002) A/66844, zgłosiło Komisji program rekompensaty strat w sektorze lotniczym, poniesionych w wyniku zamachów z dnia 11 września 2001 r.
- (2) Ponieważ program ten wdrożono przed formalnym zatwierdzeniem przez Komisję, zarejestrowano go jako pomoc niezgłoszona pod numerem NN 119/2002. Kwestia ta była przedmiotem pisma za potwierdzeniem odbioru przesłanego przez służby Komisji w dniu 28 października 2002 r. (TREN (2002) D/17401).
- (3) Pismem z dnia 27 maja 2003 r. Komisja powiadomiła Grecję o decyzji o wszczęciu postępowania, o którym mowa w art. 88 ust. 2 Traktatu, w odniesieniu do tego środka pomocy.
- (4) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*⁽²⁾. Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag na temat odnośnego środka pomocy.

- (5) Komisja nie otrzymała od zainteresowanych stron uwag na ten temat.

- (6) Komisja otrzymała pierwsze uwagi Grecji dotyczące wszczęcia postępowania w piśmie z dnia 3 grudnia 2003 r., zarejestrowanym w dniu 10 grudnia pod numerem SG (2003) A/12211.

- (7) Grecja zapowiedziała w nim, że prześle kolejne informacje. Ponieważ ich nie przesyłano, służby Komisji dały władzom greckim, w piśmie z dnia 15 marca 2004 r. (TREN D (2004) 4128), ostatnią możliwość dostarczenia ich w terminie piętnastu dni; poinformowano je, że w przeciwnym razie Komisja podejmie decyzję w oparciu o posiadane informacje. Władze greckie nie odpowiedziały na wspomniane pismo.

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ZGŁOSZONEGO ŚRODKA POMOCY

Kontekst

- (8) Z powodu ataków terrorystycznych dokonanych w Stanach Zjednoczonych w dniu 11 września 2001 r. zamknięto na kilka dni określone części przestrzeni powietrznej. Dotyczyło to szczególnie przestrzeni powietrznej Stanów Zjednoczonych, całkowicie zamkniętej w dniach od 11 do 14 września 2001 r., którą stopniowo otwierano dla żeglugi powietrznej dopiero od dnia 15 września 2001 r. Inne państwa mogły również być zmuszone podjąć podobne środki na całym swoim obszarze lub jego części.
- (9) Z tego względu, w tym początkowym okresie, przewoźnicy lotniczy musieli odwołać loty w odnośnej przestrzeni powietrznej. Tym samym ponieśli straty z powodu zakłóceń, jakie odnotowano w pozostałej części ruchu lotniczego lub w związku z niemożliwością zrealizowania pełnego przewozu niektórych pasażerów.

⁽¹⁾ Dz.U. C 199 z 23.8.2003, s. 3.

⁽²⁾ Zob. przypis nr 1.

(10) Ze względu na wymiar i nagły charakter tych wydarzeń oraz koszty, jakie w związku z nimi ponieśli przewoźnicy lotniczy, państwa członkowskie były zmuszone rozważyć wyjątkowe środki rekompensat.

Program wdrożony przez Grecję

(11) Program, będący przedmiotem niniejszej decyzji, przewiduje rekompensatę strat poniesionych przez przewoźników lotniczych w dniach od 11 do 15 września 2001 r.; co więcej zgłoszony program przewiduje również rekompensatę kosztów powstałych po tym okresie.

(12) Władze greckie stwierdzają, uzasadniając zgłoszony program, że zamknięcie przestrzeni powietrznej Stanów Zjednoczonych miało bezpośrednie skutki dla przewoźników lotniczych po dniu 14 września 2001 r., ponieważ lot Olympic Airways do Nowego Jorku w dniu 16 września został odwołany zapobiegawczo w związku z brakiem informacji na temat możliwości wylądowania. Podobnie zrekompensowano koszty za dzień 15 września 2001 r.

(13) Kwalifikujący się przewoźnicy lotniczy to przewoźnicy lotniczy posiadający licencję na prowadzenie działalności przewoźnika powietrznego wydaną przez władze greckie zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym⁽³⁾.

(14) Władze greckie doprecyzowały, że skonsultowały się ze wszystkimi kwalifikującymi się przewoźnikami lotniczymi; po zaproszeniu wszystkich greckich przewoźników lotniczych do złożenia wniosków o rekompensatę pismami z dnia 24 października i 5 grudnia 2001 r., sporządzonymi przez władze lokalne, tylko trzech przewoźników złożyło taki wniosek. Jeden z nich, Axon Airlines, zakończył działalność w dniu 3 grudnia 2001 r., tj. przed przekazaniem płatności, które nastąpiło w lipcu 2002 r. Grecja postanowiła więc nie wypłacać rekompensaty na rzecz tego przewoźnika, ponieważ jej celem było umożliwienie przewoźnikom kontynuowania działalności, sprawiając, by koszty poniesione w wyniku zamachu nie obciążały ich nadmiernie. Pozostali przewoźnicy, którym faktycznie przekazano płatności, to Olympic Airways, zwany dalej OA, i Aegean Cronus, zwany dalej AC.

(15) W zgłoszeniu władze greckie wskazały, że kwoty wypłacone przewoźnikom wynosiły odpowiednio 4 827 586 EUR dla OA i 140 572 EUR dla AC, co daje łączną kwotę zgłoszoną w dniu 24 września 2002 r. w wysokości 4 968 158 EUR. Kwoty te pochodziły, zgodnie z grecką ustawą przyjętą w tym celu, z funduszy „TASS” i „TAEA” przeznaczonych na rozwój i modernizację portów lotniczych.

(16) Władze greckie poinformowały, że przewoźnicy otrzymali egzemplarz pisma Komisji z dnia 14 listopada 2001 r. i że stanowił on podstawę dla wniosków o rekompensatę.

(17) Grecja zdefiniowała straty uprawniające do rekompensaty jako straty poniesione przez przewoźników lotniczych, bezpośrednio związane z wydarzeniami. Obejmują one utratę dochodów z transportu pasażerskiego, utratę dochodów z transportu towarowego, straty związane z niszczeniem przesyłek produktów, które nie dotarły do celu, koszty powstałe w wyniku zmiany kierunku lotu i czasu spędzonego przez statki powietrzne w innym porcie lotniczym z powodu zamknięcia przestrzeni powietrznej, koszty zakwaterowania pasażerów i załogi.

(18) Podlegające rekompensacie straty, o których mowa w zgłoszeniu, nie zostały ograniczone do tras bezpośrednio dotkniętych decyzją o zamknięciu części przestrzeni powietrznej, podjętą przez niektóre państwa w związku z wydarzeniami; w istocie dotyczą one całej sieci przewoźników, a rekompensata była wypłacana za wszystkie straty poniesione w całej ich sieci.

(19) Grecja przekazała Komisji dość szczegółowe informacje w podziale na beneficjentów.

W przedmiocie Olympic Airways

(20) Grecja poinformowała Komisję w zgłoszeniu, że całkowita rekompensata była niższa niż 4:365 obrotu przedsiębiorstwa. Odnosiła się nie tylko do lotów do Stanów Zjednoczonych, Kanady i Izraela, a do całej sieci przedsiębiorstwa.

(21) Koszty podlegające rekompensacie, tj. 1 645 000 000 GRD (4 827 586 EUR) można podzielić następująco:

1. Dochody nie odnotowane związane z utratą pasażerów

Wnoszą w zaokrągleniu 1 390 000 000 GRD (tj. 4 079 237 EUR), z czego około 1 234 500 000 GRD (3 622 894 EUR) dotyczy okresu od dnia 11 do dnia 15 września 2001 r.; do wysokości około 821 000 000 GRD (2 409 393 EUR) odpowiadają stratom poniesionym w północnoatlantyckiej przestrzeni powietrznej. Pozostała kwota, tj. około 413 000 000 GRD (1 212 203 EUR), odnosi się do strat poniesionych przez pozostałą część sieci przedsiębiorstwa, tj. głównie sieć krajową i europejską, ale również trasy do Bliskiego Wschodu, Afryki, Australii i Azji.

Ponadto kwota około 150 000 000 GRD (440 206 EUR) odnosi się do strat poniesionych w dniu 16 września 2001 r. w sieci północnoatlantyckiej.

⁽³⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 1.

Zaznaczono, że kwotę rekompensaty obliczono, porównując ruch zarejestrowany w określonym okresie z ruchem zarejestrowanym przez przewoźnika w odpowiadających mu dniach poprzedniego tygodnia, po skorygowaniu o zmianę odnotowaną w analogicznym okresie w 2000 r. Stratę obliczono w oparciu o średnią cenę dla tego okresu dla każdej kategorii miejsca przeznaczenia.

2. Pozostałe utracone dochody i poniesione koszty

Są to przede wszystkim:

- (a) utraty dochodów z transportu towarowego: 95 000 000 GRD, tj. 278 797 EUR,
- (b) koszty związane z niszczeniem produktów: 6 000 000 GRD, tj. 17 608 EUR,
- (c) różne koszty związane z dodatkowymi kontrolami bezpieczeństwa: łącznie 19 000 000 GRD, tj. 55 759 EUR,
- (d) koszty związane z odwołaniem bieżących lotów, zmianą kierunku i unieruchomieniem maszyn za granicą: 17 384 737 GRD, tj. 51 019 EUR,
- (e) koszty nadzwyczajne przebazowania lub „ferry flights”⁽⁴⁾: 163 000 000 GRD, tj. 478 357 EUR,
- (f) koszty zakwaterowania lub dodatkowych godzin: 50 000 000 GRD, tj. 146 735 EUR.

3. Odliczenia

Odnoszą się do zaoszczędzonego paliwa w wysokości 95 000 000 GRD, tj. 278 797 EUR.

W przedmiocie Aegean Cronus

- (22) Grecja poinformowała Komisję, że całkowitą rekompensatę określono na porównywalnych, choć zdecydowanie niższych podstawach, ponieważ przewoźnik ten nie posiada lotów transatlantyckich. Wynosi ona 47 900 000 GRD, tj. 140 572 EUR.
- (23) Komisja postanowiła wszcząć formalne postępowanie wyjaśniające w związku z wątpliwościami co do zgod-

ności takiego programu pomocy z Traktatem, biorąc pod uwagę nie tylko przekroczenie okresu określonego w pkt 35 komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 października 2001 r. – „Wpływ zamachów terrorystycznych w Stanach Zjednoczonych na sektor transportu lotniczego”⁽⁵⁾ (zwanego dalej komunikatem z dnia 10 października 2001 r.), ale również i przede wszystkim brak zdarzenia nadzwyczajnego i zmianę charakteru straty podlegającej rekompensacie, z jaką wiąże się to przedłużenie okresu poza dzień 14 września 2001 r.

3. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (24) Żadna z zainteresowanych stron trzecich nie dostarczyła Komisji uwag w terminie jednego miesiąca.

4. UWAGI GRECJI

- (25) Władze greckie nie dostarczyły żadnych dodatkowych uwag Komisji w terminie jednego miesiąca, określonym w powiadomieniu odnoszącym się do wszczęcia postępowania. Ich pismo z dnia 23 lipca 2003 r., zarejestrowane przez Komisję w dniu 28 lipca pod numerem TREN (2003) A/26329, zawierało odpowiedź na decyzję z dnia 27 maja 2003 r., ale jego treść dotyczyła jedynie usunięcia poufnych danych do publikacji. Ostatecznie jednak, w związku z przygotowaniem przez Komisję pierwszego projektu decyzji, Grecja dostarczyła uwagi w dniu 3 grudnia 2003 r. W piśmie tym zapowiedziano kolejne uwagi, jednak mimo ponownego zaproszenia do uzupełnienia uwag, przesłanego Grecji przez służby Komisji w dniu 15 marca 2004 r., Grecja nigdy nie dostarczyła obiecane uzupełnienia.
- (26) W piśmie z dnia 3 grudnia 2003 r. władze greckie szczegółowo opisały, w inny sposób niż w zgłoszeniu, część kwot zgłoszonych dla OA; doprecyzowały między innymi te kwoty, które odnoszą się do okresu od dnia 11 do 14 września 2001 r. włącznie i kwoty, które odnoszą się do okresu po dniu 14 września. Nie określiły kwoty zgłoszonej dla AC.

1. Szkody poniesione przez OA w okresie od dnia 11 do 14 września 2001 r. włącznie

- (27) Grecja zaznaczyła, że OA poniósł straty w okresie od dnia 11 do dnia 14 września 2001 r. z powodu zamknięcia przestrzeni powietrznych Stanów Zjednoczonych, Kanady i Izraela. W związku z tym odwołano 6 lotów transatlantyckich i jeden lot do Izraela, wszystkie w obie strony. W oparciu o pasażerów potwierdzonych na te loty i średni dochód na pasażera Grecja stwierdziła, że OA poniósł stratę w wysokości 654 650 000 GRD, tj. około 1 921 203 EUR i że kwotę tę oceniono jako kwalifikującą się do rekompensaty.

⁽⁴⁾ W powiadomieniu w języku angielskim.

⁽⁵⁾ COM(2001)574.

(28) Ponadto władze greckie mówią o dwóch innych rodzajach kosztów poniesionych przez OA w tym okresie. Pierwszy odnosi się do przedłużonego postoju statku powietrznego w Kanadzie w odnośnym okresie; koszty te wynoszą 12 967 457 GRD, tj. około 38 056 EUR. Drugi odnosi się do zawrócenia samolotu lecącego z Aten do Stanów Zjednoczonych w dniu 11 września, co spowodowało dodatkowe koszty w wysokości 1 165 600 GRD, tj. 3 421 EUR.

(29) Łącznie koszty przedstawione przez Grecję dla OA i odnoszące się do okresu od dnia 11 do dnia 14 września 2001 r. wynoszą więc 668 783 057 GRD, tj. około 1 962 680 EUR.

2. Szkody poniesione przez OA po dniu 14 września 2001 r.

(30) Grecja wymienia koszty poniesione przez OA po dniu 14 września 2001 r. w związku z trzema lotami transatlantyckimi w dwie strony w dniach 15 i 16 września, jednym do Stanów Zjednoczonych i dwoma do Kanady. W oparciu o listę pasażerów posiadających status „potwierdzony” na te loty i średni dochód na pasażera Grecja stwierdza, że OA poniósł szkodę w wysokości 333 000 000 GRD i kwota ta kwalifikuje się do rekompensaty. Grecja podaje kwotę w wysokości 1 270 726 EUR jako równowartość tej kwoty, należy jednak zauważyć, że mamy tu bez wątpienia do czynienia z błędem w obliczeniach, ponieważ wskaźnik wejścia drachmy do strefy euro, tj. 1 EUR = 340,75 GRD, daje w rzeczywistości kwotę około 977 257 EUR.

(31) Lot do Nowego Jorku w dniu 15 września 2001 r. został odwołany z powodu braku przydziału czasu na start/ładowanie (ang. *slot*); nawet po otwarciu portu lotniczego JFK w Nowym Jorku w dniu 14 września o 23.00 czasu ateńskiego duże zapotrzebowanie na taki przydział nie pozwoliło OA na jego uzyskanie. Grecja doprecyzowała, że zwróciła się do OA o potwierdzenie tej sytuacji, które należało przekazać Komisji. Ponieważ nie otrzymano żadnego pisma, nie dostarczono go Komisji.

(32) Loty do Kanady w dniach 15 i 16 września zostały odwołane z powodu opóźnionego powrotu statku powietrznego, zablokowanego w tym kraju. Grecja precyzuje, że OA nie posiadało innego dostępnego długodystansowego statku powietrznego na dzień 15 września z powodu innych zaplanowanych lotów. Jeśli chodzi o lot w dniu 16 września, wspomniany opóźniony powrót statku powietrznego nie pozwolił na przeprowadzenie kontroli technicznych i uzyskanie przydziału czasu na lądowanie dla nowego lotu do Kanady, co zmusiło OA do odwołania lotu.

(33) Drugi rodzaj domniemanych kosztów poniesionych przez OA dotyczy ferry flights zorganizowanych przez OA; dotyczy to trzech lotów, jednego do Stanów Zjednoczonych w dniu 18 września 2001 r. i dwóch innych

do Kanady w dniach 20 i 26 września 2001 r., które zostały zorganizowane, według władz greckich, w wyniku presji rządów Stanów Zjednoczonych i Kanady wywieranej na OA, by przewieźć pasażerów z Aten do Ameryki Północnej. Pasażerowie ci zapłacili za swój normalny przelot, natomiast statki powietrzne wróciły do Aten puste. Koszt powrotnych lotów, obliczony w oparciu o „block hours”, tzn. czas przelotu statków powietrznych, wynosi łącznie 166 051 680 GRD, tj. około 487 312 EUR.

(34) Łącznie koszty przedstawione przez Grecję dla OA i odnoszące się do okresu po dniu 14 września 2001 r. wynoszą więc 499 051 680 GRD, tj. około 1 464 569 EUR. Ogół szczegółowych informacji dostarczonych przez Grecję w piśmie z dnia 3 grudnia 2003 r. ma więc na celu uzasadnienie rekompensaty, dla wszystkich odnośnych okresów, w wysokości 1 167 834 737 GRD, tj. około 3 427 249 EUR.

5. OCENA POMOCY

Istnienie pomocy państwa

(35) Na mocy art. 87 ust. 1 Traktatu, o ile odstępstwa nie stanowią inaczej, wszelka pomoc przyznawana przez państwa członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

(36) Dotacje dla przewoźników lotniczych stanowią alokację zasobów państwowych na ich rzecz i stanowią tym samym dla nich pewną korzyść ekonomiczną.

(37) Omawiany środek przeznaczony dla transportu lotniczego ma ze swojej natury charakter selektywny. Ponadto przewoźnicy lotniczy, do których skierowana jest pomocy w ramach programu, zostali wyraźnie określani.

(38) W ramach zliberalizowanego rynku lotniczego od dnia 1 stycznia 1993 r., czyli dnia wejścia w życie rozporządzenia (EWG) nr 2407/92, rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrz-wspólnotowych tras lotniczych⁽⁶⁾ i rozporządzenia Rady (EWG) nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze⁽⁷⁾, przewoźnicy lotniczy danego państwa członkowskiego znajdują się w sytuacji konkurencji w stosunku do pozostałych przewoźników pochodzących z innych państw członkowskich. W szczególności przewoźnicy lotniczy kwalifikujący się do pomocy zgodnie ze zgłoszeniem działają aktywnie na rynku wspólnotowym. Dotacje przewidziane na ich rzecz i korzyść, jaką z nich czerpią, wpływają na wymianę handlową między państwami członkowskimi i mogą zakłócić konkurencję.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 15.

- (39) Środki te, składające się na pomoc państwa, są zgodne z Traktatem tylko w przypadku uznania ich za mieszczące się w zakresie jednego z przewidzianych odstępstw.

Podstawa prawna do oceny pomocy

- (40) Odstępstwa, o których mowa w art. 87 ust. 2 lit. a) i c) Traktatu, nie mają zastosowania, ponieważ w niniejszym przypadku nie mamy do czynienia z pomocą o charakterze socjalnym przyznawaną indywidualnym konsumentom ani pomocą przyznawaną gospodarce niektórych regionów Republiki Federalnej Niemiec.

- (41) Ponieważ nie mamy do czynienia również z pomocą przeznaczoną na ułatwianie rozwoju niektórych regionów, pomocą przeznaczoną na sprzyjanie rozwojowi gospodarstwu regionów, w których poziom życia jest nienormalnie niski, lub regionów, w których istnieje poważny stan niedostatecznego zatrudnienia, ani pomocą ułatwiającą rozwój niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, odstępstwa określone w art. 87 ust. 3 lit. a) i c) Traktatu nie mogą być brane pod uwagę.

- (42) W końcu odstępstwa określone w art. 87 ust. 3 lit. b) i d) Traktatu, które dotyczą odpowiednio wspierania realizacji ważnych projektów stanowiących przedmiot wspólnego europejskiego zainteresowania lub umożliwienia zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce państwa członkowskiego i wspierania kultury czy zachowania dziedzictwa kulturowego, nie są istotne z punktu widzenia niniejszej sprawy.

- (43) Na mocy art. 87 ust. 2 lit. b) Traktatu zgodna ze wspólnym rynkiem jest: „pomoc mająca na celu naprawienie szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami nadzwyczajnymi”. W swoim komunikacie z dnia 10 października 2001 r. Komisja uznaje, że zdarzenia z dnia 11 września 2001 r. można uznać za zdarzenia nadzwyczajne w rozumieniu art. 87 ust. 2 lit. b) Traktatu.

- (44) W pkt 35 komunikatu z dnia 10 października 2001 r. Komisja wyjaśnia warunki, które uznaje za konieczne, by uznać, że rekompensaty związane z tymi zdarzeniami spełniają warunki z art. 87 ust. 2 lit. b) Traktatu:

Komisja jest zdania, że koszty wynikające bezpośrednio z zamknięcia amerykańskiej przestrzeni powietrznej w dniach od 11 do 14 września 2001 r. są bezpośrednim skutkiem zdarzeń z dnia 11 września 2001 r. Mogą one tym samym być przedmiotem rekompensaty od państw członkowskich w ramach odstępstw art. 87 ust. 2 lit. b) Traktatu, o ile spełnione są następujące warunki:

— rekompensaty udziela się w sposób niedyskryminacyjny dla wszystkich przewoźników lotniczych jednego państwa członkowskiego;

— odnosi się ona wyłącznie do kosztów powstałych w dniach od 11 do 14 września 2001 r. w wyniku wstrzymania ruchu lotniczego w drodze decyzji władz amerykańskich;

— kwotę rekompensaty oblicza się w dokładny i obiektywny sposób, poprzez porównanie ruchu zarejestrowanego przez każdego przewoźnika lotniczego w ciągu czterech odnośnych dni z ruchem zarejestrowanym przez tego samego przewoźnika w trakcie poprzedniego tygodnia, skorygowanym o zmianę powstałą w analogicznym okresie roku 2000. Maksymalna kwota rekompensaty, która musi w szczególności uwzględniać jednocześnie poniesione i niepowstałe koszty, jest równa utracie należycie powstałego dochodu w trakcie tych czterech dni. Musi być oczywiście niższa niż cztery trzysta sześćdziesiąt piąte obrotu przewoźnika.

Zgodność ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 87 ust. 2 lit. b) Traktatu

- (45) Komisja zauważa, że nawet jeśli tylko trzech przewoźników lotniczych formalnie ubiegali się o rekompensatę za poniesione koszty, wszyscy przewoźnicy lotniczy, posiadający licencję na transport publiczny wydawaną przez dane państwo członkowskie, kwalifikują się do tego programu. Wyłączenie jednego z nich, Axon Airlines, ponieważ nie prowadził on działalności w trakcie wysyłki do przewoźników pism powiadamiających o tym programie i *a fortiori* w trakcie wypłaty pomocy, nie czyni programu dyskryminacyjnym. Środek został tym samym wyraźnie ustanowiony w sposób niedyskryminacyjny. Komisja zauważa jednak, że Grecja ograniczyła się w swojej odpowiedzi do dostarczenia informacji na temat kosztów poniesionych przez OA i otrzymanych przez niego rekompensat, nie dostarczając żadnych informacji odnoszących się do AC.

W przedmiocie Olympic Airways

- (46) Przedstawione powyżej rekompensaty odnoszą się w dużym stopniu do okresu od dnia 11 do 14 września, wspomnianego przez Komisję w jej komunikacie z dnia 10 października 2001 r. i uwzględnionego w ramach wcześniejszych jej decyzji w tej dziedzinie⁽⁸⁾; dotyczą one jednak również dnia 15 września 2001 r., a nawet dalszego okresu.

W przedmiocie okresu od dnia 11 do dnia 14 września 2001 r.:

- (47) W swoim komunikacie z dnia 10 października 2001 r. Komisja zatwierdziła zasadę rekompensaty bezpośrednich skutków zamknięcia przestrzeni powietrznej w drodze decyzji władz amerykańskich. Praktyczne zasady zastosowania komunikatu Komisji zostały szczegółowo przedstawione w piśmie służb Komisji skierowanym w dniu 14 listopada 2001 r. do państw członkowskich; pismo to odnosi się w szczególności do bezpośredniego związku, który należy dostrzec pomiędzy „wstrzymaniem całego ruchu w amerykańskiej przestrzeni powietrznej a zakłóceniami, jakie z niego wyniknęły dla europejskiej przestrzeni powietrznej”; w związku z tym środek ten, szczegółowo określony przez władze greckie

⁽⁸⁾ Zob. przypisy nr 9 i 10.

w odpowiedzi na wszczęcie postępowania, przewiduje rekompensatę ograniczoną do linii i sieci dotkniętych zamknięciem przestrzeni powietrznej, takiej jak północnoamerykańska przestrzeń powietrzna, Stanów Zjednoczonych i Kanady oraz przestrzeń powietrzna Izraela. Zasada ta została wdrożona w praktyce we wcześniejszych decyzjach⁽⁹⁾ podjętych przez Komisję w tej kwestii.

- (48) W odniesieniu do okresu od dnia 11 do 14 września 2001 r. i strat, bezpośrednio związanych z zamknięciem przestrzeni powietrznej, poniesionych w tym okresie, środek jest więc zgodny z ograniczeniami określonymi w tym względzie przez Komisję, a w szczególności z bezpośrednim związkiem, jaki musi istnieć pomiędzy kosztami podlegającymi rekompensacie a zamknięciem przestrzeni powietrznej.
- (49) Metoda obliczania strat operacyjnych, mogących być przedmiotem rekompensaty, opiera się na metodzie określonej przez Komisję w komunikacie, której techniczne zasady zostały szczegółowo opisane w piśmie służb Komisji skierowanym w dniu 14 listopada 2001 r. do państw członkowskich; dochód utracony w ciągu czterech odnośnych dni jest bowiem ustalany w oparciu o listy pasażerów, którzy zarezerwowali odwołane loty. Jeśli chodzi o wartość jednostkową straty poniesionej na pasażera, władze greckie doprecyzowały w swojej odpowiedzi, że odpowiada ona rzeczywistej stracie poniesionej przez OA, tj. kwocie 654 650 000 GRD, co stanowi około 1 921 203 EUR.

Podobnie dodatkowe koszty podlegające rekompensacie, odnoszące się do przedłużonego postoju statku powietrznego w Kanadzie w odnośnym okresie, tj. 12 967 457 GRD (około 38 056 EUR) i koszty odesłania do Aten samolotu, który pierwotnie miał realizować lot do Stanów Zjednoczonych w dniu 11 września, co wiązało się z dodatkowymi kosztami w wysokości 1 165 600 GRD, tj. 3 421 EUR, obliczono przy użyciu tej samej metody.

W końcu pułap 4:365 obrotu przyjęty przez państwo członkowskie odpowiada pułapowi określonemu przez Komisję.

Komisja uznaje więc, że obliczenia te mieszczą się w maksymalnej kwocie, równej utracie dochodów netto, powstałej w ciągu 4 dni, którą określiła w swoim komunikacie.

- (50) W konsekwencji Komisja stwierdza, że środki określone przez Grecję na rzecz OA w związku z zamknięciem przestrzeni powietrznej w dniach od 11 do

14 września 2001 r., wynoszące 668 783 057 GRD, tj. około 1 962 680 EUR, są zgodne z zasadami określonymi w jej komunikacie z dnia 10 października 2001 r.; uznaje się je więc za zgodne ze wspólnym rynkiem w rozumieniu art. 87 ust. 2 lit. b).

W przedmiocie okresu po dniu 14 września 2001 r.:

- (51) O ile Komisja w pkt 35 swojego komunikatu z dnia 10 października 2001 r. uznała już zamknięcie przestrzeni powietrznej Stanów Zjednoczonych w dniach od 11 do 14 września 2001 r. za „zdarzenie nadzwyczajne” i zaakceptowała zgodność z postanowieniami Traktatu rekompensat strat wynikających z tego zamknięcia, to nie zgodziła się uznać za takie innych szkód mających pośredni związek ze wspomnianym zamknięciem. Dotyczy to w szczególności strat poniesionych przez przewoźników lotniczych po otwarciu przestrzeni powietrznej w dniu 15 września.
- (52) Komisja tłumaczy w swoim komunikacie z dnia 10 października 2001 r., że straty podlegające rekompensacie powinny „powstać (. .) w wyniku wstrzymania ruchu w drodze decyzji podjętej przez [...]”.
- (53) Komisja stwierdza jednak, że sytuacja po dniu 14 września nie charakteryzowała się już wstrzymaniem ruchu, choć cechowało ją ograniczone wykorzystanie linii lotniczych przez przewoźników.
- (54) Jest tak w przypadku środków przedstawionych przez Grecję na rzecz OA, odnoszących się przede wszystkim do trzech lotów transatlantyckich w dwie strony, które nie odbyły się w dniach 15 i 16 września, jeden do Stanów Zjednoczonych i dwa do Kanady, tj. szkody dla OA w wysokości 333 000 000 GRD, tj. około 977 257 EUR.
- (55) W odniesieniu do bowiem, w pierwszym rzędzie, do braku przydziału czasu na start/ładowanie w Nowym Jorku, Grecja potwierdza, że port lotniczy JFK został otwarty w dniu 14 września o godzinie 23.00 czasu ateńskiego, ale duże zapotrzebowanie na taki przydział nie pozwoliło OA na jego uzyskanie. Komisja nie dostała żadnych innych informacji dotyczących nieotrzymania przydziału, podczas gdy inni przewoźnicy je uzyskali. W każdym razie mający ogólny charakter brak możliwości lotów do Stanów Zjednoczonych nie miał już miejsca
- (56) Podobnie odwołanie lotów do Kanady w dniach 15 i 16 września jest wynikiem wyboru OA, ponieważ przewoźnik ten nie dysponował innym długodystansowym statkiem powietrznym i wolał zapewnić inne zaplanowane loty albo działania w zakresie kontroli technicznych i nabycia przydziału czasu na ładowanie nie mogły zostać wykonane na czas przez OA, zmuszając go tym samym do odwołania lotu.

⁽⁹⁾ Zob. podobne decyzje w sprawie Francji (N 806/2001) z dnia 30 stycznia 2002 r., Zjednoczonego Królestwa (N 854/2001) z dnia 12 marca 2002 r. i Niemiec (N 269/2002) z dnia 2 lipca 2002 r., które są dostępne pod następującym adresem: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport.htm

- (57) Podobnie w odniesieniu do „ferry flights” zrealizowanych przez OA do Stanów Zjednoczonych w dniu 18 września 2001 r. i do Kanady w dniach 20 i 26 września 2001 r., których koszt wyniósł 166 051 680 GRD, tj. około 487 312 EUR, władze greckie same stwierdzają, że zorganizowano je pod presją rządów Stanów Zjednoczonych i Kanady wywieranej na OA, by przewieźć pasażerów z Aten do Ameryki Północnej. Jest to więc decyzja OA dotycząca lotów zrealizowanych po okresie zamknięcia przestrzeni powietrznej. To postępowanie wyklucza z założenia wszelkie finansowanie przez państwo członkowskie. Jeśli natomiast loty te zostały rzeczywiście sfinansowane przez państwa trzecie, do OA należy, jeśli uzna, że jest w stanie to osiągnąć, uzyskanie zwrotu środków za nie od tych państw.
- (58) Zgodnie z linią innych decyzji⁽¹⁰⁾ Komisja nie może uznać umieszczenia pośrednich skutków zamachów z dnia 11 września, takich jak trudności w wykorzystaniu linii lotniczych od dnia 15 września, na równi ze skutkami bezpośrednimi, tj. z całkowitym zamknięciem niektórych części przestrzeni powietrznej do dnia 14 września, a więc z niemożliwością wykorzystania linii lotniczych, które w niej funkcjonują. Skutki pośrednie zamachów można było długo odczuć w wielu sektorach gospodarki światowej, dłużej lub krócej, ale podobnie jak w każdym innym kryzysie gospodarczym lub politycznym trudności te, jakkolwiek uciążliwe by były, nie mogą mieć charakteru zdarzeń nadzwyczajnych, a tym samym pozwolić na zastosowanie art. 87 ust. 2 lit. b) Traktatu.
- (59) Komisja stwierdza więc niezgodność programu z Traktatem w części odnoszącej się do dat po dniu 14 września 2001 r., a w szczególności w odniesieniu do kosztów przedstawionych przez Grecję dla OA, dotyczących okresu po dniu 14 września 2001 r., wynoszących 491 051 680 GRD, tj. około 1 464 569 EUR, zważywszy nie tylko na przekroczenie okresu określonego w pkt 35 komunikatu z dnia 10 października 2001 r., ale również – i przede wszystkim – na brak zdarzenia nadzwyczajnego i zmianę charakteru straty podlegającej rekompensacie, z jaką to rozszerzenie się wiąże. Ta pomoc na prowadzenie działalności nie może również zostać dozwolona w oparciu o inne przepisy Traktatu. Pomoc odpowiadająca okresowi po dniu 14 września 2001 r. jest więc niezgodna z Traktatem. Komisja odnotowuje w tym względzie, że całkowita kwota szczegółowo opisana przez Grecję w odpowiedzi z dnia 3 grudnia 2003 r. jest inna i jest niższa od pierwotnie zgłoszonej i prawdopodobnie wypłaconej kwoty. Przypomina więc, że wszelka pomoc przyznana na rzecz OA, przekraczająca przytoczoną powyżej kwotę

668 783 057 GRD, tj. około 1 962 680 EUR, jest niezgodna z Traktatem i należy ją tym samym odzyskać.

- (60) Jeśli chodzi o konkluzje Rady ds. Transportu z dnia 16 października 2001 r., do których Grecja odnosi się na poparcie swojego zgłoszenia, Komisja przypomina, że konkluzje te mają jedynie charakter zalecenia politycznego i że nie były nigdy prawnie wiążące w ramach oceny zgodności pomocy. Ponadto Rada zwraca się co prawda do Komisji w pkt 7 wspomnianych konkluzji w odniesieniu do okresu po dniu 14 września o „indywidualną ocenę rekompensaty, jaką można by przyznać w oparciu o obiektywne kryteria w celu zrównoważenia ograniczeń nałożonych na europejskich przewoźników lotniczych przez państwo przeznaczenia”, wskazuje jednak również, że „żadna pomoc ani rekompensata nie może prowadzić do zakłóceń konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami”. W ramach swojej oceny równego traktowania przedsiębiorstw, nad którym musi czuwać, Komisja zauważa tym samym, że nie przyjęto żadnego wniosku odnoszącego się do dni po dniu 14 września dla przewoźników lotniczych z pozostałych państw członkowskich.

W przedmiocie Aegean Cronus

- (61) W odniesieniu do AC Komisja zauważa, że Grecja nie zdołała nigdy dostarczyć jakiegokolwiek informacji uzasadniającej wypłatę pomocy. Komisja nie dysponuje więc, mimo swoich wniosków, żadnymi informacjami, które pozwoliłyby jej uzasadnić zgodność pomocy z Traktatem. Ponadto zauważa, że w władze greckie zaznaczyły w zgłoszeniu, że przedsiębiorstwo to nie organizuje lotów transatlantycznych; Komisji wydaje się więc mało prawdopodobne, by w przypadku AC ustalono wskazany powyżej bezpośredni związek, który zgodnie z komunikatem z dnia 10 października 2001 r. musi istnieć pomiędzy kosztami podlegającymi rekompensacie a zamknięciem przestrzeni powietrznej. Komisja jest więc zmuszona uznać tę pomoc za niezgodną z Traktatem i nakazać jej odzyskanie.

6. WNIOSKI

- (62) Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe informacje Komisja stwierdza, że Grecja przyznała wspomnianą pomoc w sposób niezgodny z prawem, z naruszeniem art. 88 ust. 3, i orzeka częściową niezgodność środka z Traktatem, a w szczególności z jego art. 87 ust. 2 lit. b), zgodnie z jego wykładnią w komunikacie z dnia 10 października 2001 r.

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa, jaką Grecja przyznała na rzecz Olympic Airways z tytułu strat, jakie ten przewoźnik lotniczy poniósł w związku z częściowym zamknięciem przestrzeni powietrznej w wyniku zamachów z dnia 11 września 2001 r., jest zgodna ze wspólnym rynkiem w odniesieniu do rekompensat przyznanych za dni od 11 do 14 września 2001 r., w maksymalnej kwocie 668 783 057 GRD, tj. około 1 962 680 EUR.

⁽¹⁰⁾ Zob. negatywna decyzja Komisji 2003/196/WE z dnia 11 grudnia 2002 r. w sprawie systemu pomocy państwa C 42/02 (ex N 286/02), której Francja ma zamiar udzielić francuskim przewoźnikom lotniczym, mającego na celu przedłużenie na okres po dniu 14 września 2001 r. rekompensat za koszty pierwotnie zatwierdzone w decyzji N 806/2001: (Dz.U. L 77 z 24.3.2003, s. 61). Zob. również decyzja częściowo negatywna 2003/637/WE z dnia 31 kwietnia 2003 r. w sprawie systemu pomocy państwa C 65/02 (ex N 262/02), której Austria miała zamiar udzielić austriackim przewoźnikom lotniczym (Dz.U. L 222 z 5.9.2003, s. 33).

Artykuł 2

Pomoc państwa, jaką Grecja przyznała na rzecz Olympic Airways z tytułu strat, jakie ten przewoźnik lotniczy poniósł w związku z częściowym zamknięciem przestrzeni powietrznej w wyniku zamachów z dnia 11 września 2001 r., jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w odniesieniu do rekompensat przyznanych za okres po dniu 14 września 2001 r. Zgodnie ze zgłoszeniem Grecji kwota ta wynosi 976 216 943 GRD, tj. około 2 864 907 EUR.

Artykuł 3

Pomoc państwa, jaką Grecja przyznała na rzecz Aegean Cronus z tytułu strat, jakie ten przewoźnik lotniczy poniósł w związku z częściowym zamknięciem przestrzeni powietrznej w wyniku zamachów z dnia 11 września 2001 r., jest niezgodna ze wspólnym rynkiem. Zgodnie ze zgłoszeniem Grecji kwota ta wynosi 47 900 000 GRD, tj. około 140 572 EUR.

Artykuł 4

1. Grecja podejmuje wszelkie niezbędne środki w celu odzyskania od beneficjentów pomocy, o której mowa w art. 2 i 3, przekazanej im dotychczas do dyspozycji w sposób niezgodny z prawem.

2. Odzyskanie pomocy odbywa się w sposób bezzwłoczny i zgodny z procedurami prawa krajowego, pod warunkiem że pozwalają one na bezzwłoczne i skuteczne wykonanie niniejszej decyzji. Pomoc do odzyskania obejmuje odsetki naliczane od dnia, w którym została przekazana do dyspozycji beneficjenta/ów, do dnia jej odzyskania. Odsetki nalicza się na podstawie stopy referencyjnej stosowanej do obliczenia ekwiwalentu dotacji w ramach pomocy na cele regionalne.

Artykuł 5

W terminie dwóch miesięcy od daty powiadomienia o niniejszej decyzji Grecja poinformuje Komisję o środkach podjętych w celu wykonania niniejszej decyzji.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja jest skierowana do Republiki Greckiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 26 kwietnia 2006 r.

W imieniu Komisji
Jacques BARROT
Wiceprzewodniczący