



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 1.8.2006
COM(2006) 431 végleges

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

a közlekedés védelméről és annak finanszírozásáról

1. BEVEZETÉS ÉS CÉLKITŰZÉS

A 2001. szeptember 11-i támadások közvetlen utóhatásaként a védelem fokozása a Bizottság prioritása lett. A Bizottság „A terrorista merényletek utóhatásai az Egyesült Államok légiközlekedési ágazatára” című, a Parlamenthez és a Tanácshoz szóló közleményében¹ fogalmazta meg általános álláspontját. Ezt követően a Bizottság a légiközlekedési és hajózási védelemre vonatkozóan közös szabályokat felállító rendeleteket dolgozott ki Ezen felül a Bizottság európai programot indított útjára a veszélyeztetett infrastruktúrák védelmére.²

A védelmi intézkedések finanszírozásának jelentőségére tekintettel, valamint a verseny belső és külső piaci torzulásainak elkerülése érdekében az Európai Parlament és a Tanács mindkét rendeletre vonatkozóan vizsgálatok³ folytatását kérte. E vizsgálatok tárgya a védelmi intézkedések finanszírozásának megoszlása a tagállamokban a közhatóságok és az üzemeltetők között, a tagállamok és az Európai Közösség között az illetékeségi körök megosztásának sérelme nélkül. A Bizottságot felkérték, hogy ismertesse az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal a vizsgálatok eredményeit, és szükség esetén tegyen javaslatot.

A jelentés előkészítése során a Bizottság felkérte az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságot és a Régiók Bizottságát, hogy nyilvánítson véleményt a közlekedésvédelem és annak finanszírozása⁴ kérdéséről.

2. A VIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

2.1. Légiközlekedési védelem

A 2320/2002/EK rendelethez mellékelt intézményközi nyilatkozatot követően a Bizottság vizsgálatot kezdeményezett az európai polgári légi közlekedés védelmének finanszírozásáról.⁵

A 15 tagállamra és Norvégiára, Izlandra és Svájcra kiterjedő vizsgálat elemezte a légiközlekedés-védelmi kiadásokat, a finanszírozási mechanizmusokat és a kapcsolódó, versenyt érintő témákat. A védelmi kiadások vonatkozásában a vizsgálat feltárta, hogy 2002-ben, az európai szabályozás hatálybalépését megelőzően a 18 állam védelmi kiadásainak teljes összege 2,5 és 3,6 milliárd euro között volt. Ebből 0,65 milliárd eurót az államok, 1,32 milliárd eurót a repülőterek és 0,52 és 1,66 milliárd közötti eurót a légi fuvarozók viseltek. Bár azzal lehetne érvelni, hogy ezek a kiadások jelentősek, a vizsgálat kimutatta, hogy az Európán belüli utazásoknál a légiközlekedés-védelmi díjak és repülőtéri illetékek kombinációja az átlagos viteldíj 1 % és 2 % közötti összegét jelenti.

¹ COM(2001)574 végleges, 2001.10.10.

² A Tanács által 2006. június 2-án elfogadott, „A terrorizmussal és egyéb védelmi és biztonsági kockázatokhoz kapcsolódó megelőző, készenléti és utólagos intézkedések” c. program a 2007–2013. közötti időszakra.

³ A polgári légiközlekedés biztonsága területén közös szabályok létrehozásáról szóló, 2002. december 16-i 2320/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelethez (HL L 355., 2002.12.30., 12. o.) és a a hajók és kikötőlétesítmények védelmének fokozásáról szóló, 2004. március 31-i 725/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 129., 2004.4.29. 6.o.) (15) preambulumbekzdését kísérő intézményközi nyilatkozat.

⁴ TEN/217 - CESE 1488/2005., 2005. 12.14., és COTER-040 - CdR 209/2005 végleges, 2005.11.17.

⁵ http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_fr.htm

Ami a finanszírozási mechanizmusokat illeti, a vizsgálat arra a következtetésre jutott, hogy a finanszírozásnak két alapvető modellje létezik Európában.

- központosított modell, ahol a legfontosabb védelmi tevékenységek biztosítása elsődlegesen az állam felelőssége egy kormány szerv útján (Polgári Légiközlekedési Hatóság, Közlekedési Minisztérium, rendőrség, stb.)⁶
- decentralizált modell, ahol a legfontosabb védelmi intézkedések biztosítása a repülőtéri hatóságok hatáskörébe tartozik az illetékes hatóság (Polgári Légiközlekedési Hatóság, illetékes minisztérium, stb.). felügyelete alatt. Ezeket a feladatokat a repülőtér vagy közvetlenül végzi, vagy kiszervezi harmadik félnek.⁷

A vizsgálat arra a következtetésre jutott, hogy mindkét modell esetében végül is az utasok a védelem fő finanszírozói az állami légiközlekedés-védelmi díjakon, a légi járat-védelmi illetékeken és/vagy a repülőtéri illetékeken keresztül. Mindazonáltal azt a következtetést is levonta, hogy az országok többségében – függetlenül az alkalmazott modelltől – az utasok általi finanszírozás a 2002. év folyamán elégtelen nem volt elegendő ahhoz, hogy fedezzen valamennyi védelmi kiadást. Mindezt szélesebb összefüggésben kell szemlélni, mivel az utasok által fizetett a védelemhez kapcsolódó tényleges díjtételei számos repülőtér magukban foglalhatnak általánosságban vett légiközlekedési illetékeket is, és az átláthatóságnak ez a hiánya torzítja az európai repülőtereken ténylegesen a védelem finanszírozni hivatott bevételek általános megértését. Különbségek mutatkoznak a meglévő működési hiány finanszírozása tekintetében: a 18 tagállamból hat részben az általános díjakból fedezi a deficitet, a fennmaradó államokban pedig e deficit finanszírozásának terhet adják a repülőtereknek.

A verseny külső torzulásának kockázatát illetően a vizsgálat jelentős különbségeket mutatott ki az EU és az USA megközelítésében a védelmi intézkedések finanszírozásának vonatkozásában. 2001. szeptember 11. utóhatásként az USA hatóságai jelentős pénzügyi támogatást nyújtottak a jelentős csapást átélte légi közlekedési ágazatnak, és biztosították néhány fontos védelmi intézkedés országos alkalmazását. Például az USA légiközlekedési ágazata 2002-től 2004-ig mintegy 32 000 millió euro állami támogatásban részesült közlekedésvédelem címen. Nyilvánvaló tehát, hogy ilyen nagymértékű állami finanszírozás a verseny torzulásával járhat az európai és amerikai légi fuvarozók között.

2.2. Tengerhajózási védelem

A 725/2004/EK rendelet (15) preambulumbekzdése előírja, hogy a Bizottságnak vizsgálatot kell folytatnia különösen annak tisztázására, hogy miként oszlik meg a finanszírozás a hatóságok és az üzemeltetők között. A 2005/65/EK irányelv (13) preambulumbekzdése szerint e vizsgálatnak ki kell terjednie a védelmi többletintézkedések finanszírozására a kikötői intézkedéseket illetően.

Ez a vizsgálat jelenleg a végéhez ér. Az elsődleges eredmények azt mutatják, hogy a légiközlekedéshez hasonlóan a tengerhajózás védelmi intézkedéseinek költségei viszonylag alacsony arányt tesznek ki az általános beruházási és működési költségekhez viszonyítva.

⁶ Ausztria, Finnország, Németország, Izland, Olaszország, Luxemburg, Norvégia, Portugália, Spanyolország, Svédország és Svájc megközelítése áll legközelebb ehhez a modellhez.

⁷ Belgium, Dánia, Franciaország, Görögország, Írország, Hollandia, az Egyesült Királyság módszere áll közel ehhez a modellhez.

Az Európai Unió több mint 1200 tengeri kikötővel és mintegy 4000 kikötői létesítménnyel rendelkezik. A védelem átlagköltsége 464 000 euro a beruházási költségek és 234 000 euro az éves működési költségek tekintetében. Az EU-tagállamok zászlai alatt hajózó flotta 9000 hajót számlál, és az üzemeltetőknek kell viselniük a beruházási költségeket, ami hajónként átlagosan 100 000 eurót tesz ki, illetve a 25 000 eurós éves működési költséget. A beruházások főként a felszerelésbe és a megfelelési tanúsítványokba történnek, míg a működési költségek több mint 50 %-a a szakképzett személyzet költségét teszi ki.

Ezeket az átlagos számokat a hajózási tevékenység teljes költségével összevetésben kell szemlélni. Noha hajónként átlagosan 100 000 euró beruházás szükséges védelmi tekintetben, mindez csak 0.0015% -át teszi ki egy újonnan épített TEU (20 láb egyenérték-egységű) konténerszállító hajó teljes árának és 0.0006%-ot egy 110,000 bruttó úrtartalmú LNG (cseppfolyósított földgáz) tartályhajó esetében. Bár a vizsgálat képtelen volt ennek megfelelő százalékos arányokat megállapítani a kikötői létesítmények tekintetében, óriási különbségeket mutat a kikötői létesítmények között 798 000 eurótól a többfunkciós létesítmények 79 000 euróig a tároló létesítmények esetében. Ezt elsősorban az a tény magyarázza, hogy a meghatározott tevékenységeiktől függően néhány létesítménytípus a védelmi követelmények miatt vagy a betörések megakadályozására már rendelkezett felszereléssel és intézkedéseket tett, ezek pedig védelmi célokra egyaránt használhatók.

A vizsgálat szerint a költségeket közvetlenül vagy közvetve főként a kikötői hatóságok és maguk az üzemeltetők finanszírozzák. Ami a kikötői létesítményeket illeti, a védelmi intézkedésekre fordított források átlagosan a következők: viteldíjak növelése (19 %), külön védelmi illeték (55 %) és támogatások (23 %). A tagállamok illetékes hatóságai meglehetősen szűkszavúak voltak a tengeri védelemre szánt források tekintetében.

Mindazonáltal az uniós hajózási védelmi rendszer még nem lépett teljes egészében hatályba – a teljes végrehajtásnak a 752/2004/EK rendelet és a 2005/65/EK irányelv vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően 2007. július 1-ig kell megtörténnie. Mindez azt jelentheti, hogy a nagymértékű megfelelés megvalósítása érdekében további forrásokra lehet szükség. A verseny torzulása mindaddig fennállhat, amíg nem következik be az egyöntetűen nagymértékű megfelelés.

Akárcsak a légiközlekedési védelem esetében, itt is felmerül a hajózási védelmi költségek fedezésére esetlegesen állami támogatásból részesülő harmadik országokbeli szereplők okozta külső torzulás kérdése. Ez vonatkozhat a szomszédos nem uniós kikötőkkel versenyben álló kikötői létesítményekre és kisebb mértékben a hajókra.

3. MEGFONTOLANDÓ KÉRDÉSEK

3.1. Költségszerkezet

A közlekedésvédelemmel összefüggésben a következő költség típusokat lehet meghatározni:

- Igazgatási védelmi szabályok költségei, beleértve a megfelelőségellenőrzést;
- Jogszabályok végrehajtásából eredő költségek;
 - Állandó költségek, így a védelmi berendezésekbe történő tőkeberuházás, a védelmi személyzet kiválasztása és alapképzése;

- Működési költségek, így a védelmi berendezések karbantartása (beleértve a műszaki fejlesztést), a védelmi személyzet bérköltsége, ismétlődő képzési költségek;
- Rendkívüli kiadások, így a járulékos időszaki intézkedések a magasabb kockázatú időszakok során a védelem növelésére.

– Terroristatámadásokból eredő költségek

E kiadások csak részben függenek össze a közlekedéssel és magukban foglalhatják magának a célpontnak a helyreállítási költségeit, a támadás által okozott rombolásból eredő másodlagos, valamint az áldozatok által elszenvedett károk közvetlen és közvetett költségeit. Valójában, még abban az esetben is, ha közlekedési eszköz (vagyis légi jármű, hajó, vonat) a terroristatámadás tárgya és azt nem fegyverként használják, a kár akkor is messze túlterjedhet a közlekedési ágazaton. Nem könnyű megbecsülni az ilyen kiadások mértékét, de előfordulhat, hogy olyan nagyságrendűek, hogy egyetlen közlekedési szereplő sincs abban a helyzetben, hogy finanszírozhatná ezeket. Vagyis a károk költsége jelentősen meghaladhatja a biztosítás által ésszerű áron téríthető költségeket. Ráadásul, jellegétől függően, egy terroristatámadás következményei túlterjedhetnek egyetlen tagállam területén, és olyan mértékűek lehetnek, hogy az a tagállam, ahol a terrorista támadást elkövették, sem képes viselni a költségeket.

3.2. Finanszírozás

3.2.1. Védelmi szabályok igazgatási költségei, beleértve a megfelelőségellenőrzést

A közösségi jog nemzeti jogba való átültetése és az ellenőrzési tevékenységre történő alkalmazása jellemzően közzhatósági feladat.

Ugyanez vonatkozik az légiközlekedési, tengeri és szárazföldi közlekedési ágazatban a védelmi intézkedések megfelelő végrehajtását ellenőrző vizsgálatokra is. Annak ellenére, hogy a Bizottság is végezhet ilyen ellenőrzéseket, ez semmiképpen sem lép a tagállamok azon kötelezettségének helyébe, hogy nemzeti szinten megfelelő hatékonyságú ellenőrző programokat hajtsanak végre.

Az ilyen tevékenységek a közzfeladatok körébe tartoznak, ekként teljes egészében a tagállamok által finanszírozandók. Nem képeznek állami támogatást még akkor sem, ha egy tagállam magánvállalkozásokra támaszkodik az elvégzésük során, feltéve (az utóbbi esetben) ha a finanszírozás a felmerülő költségek ellentételezésére és egy ésszerű profitra korlátozódik, valamint nem származik belőle semmilyen túlkompensáció. .

Az ellenőrzések eredményei alapján a Bizottság felkéri a tagállamokat, hogy bocsássanak rendelkezésre elegendő forrást annak érdekében, hogy biztosítsák a védelmi szabályok teljeskörű alkalmazását és a védelmi jogszabályok végrehajtásának ellenőrzését.

3.2.2. A védelmi intézkedések végrehajtásának finanszírozása

A tagállami közlekedésvédelmi intézkedések végrehajtásának tagállamok általi finanszírozása felveti azt a kérdést, hogy az EK-szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében ez állami támogatást képez-e, és amennyiben igen, milyen feltételekkel nyilvánítható összeegyeztethetőnek a közös piaccal.

Az Európai Bíróság és az Elsőfokú Bíróság több alkalommal kijelentette, hogy három államilag finanszírozott tevékenységet kell megkülönböztetni: közszolgálati tevékenységek, gazdasági tevékenységek és nem gazdasági tevékenységek. Csak a gazdasági tevékenységekre vonatkoznak az európai versenyszabályok, míg a közszolgálati és nem gazdasági tevékenységek ki vannak zárva a hatálya alól.

Az Eurocontrol⁸ esetben a Bíróság megállapította, hogy az Eurocontrol tevékenységei jellegüknél, céljuknál és a rájuk vonatkozó szabályoknál fogva a légtér ellenőrzéséhez és felügyeletéhez tartozó hatáskörök gyakorlásához kapcsolódnak, e hatáskörök pedig jellemzően közhatósági hatáskörök.⁹ Következésképpen nem olyan gazdasági jellegű tevékenységek, amelyek igazolnák a Szerződésben foglalt versenyszabályok alkalmazását.

A Genova kikötője esetben a Bíróság úgy ítélte, hogy „a légszennyezés elleni felügyelet, amelyért a SEPG volt felelős Genova olajkikötőjében, közérdekű feladat, ami az állam lényeges funkcióinak részét alkotja a tengeri területek környezetvédelme tekintetében. Az ilyen felügyelet jellegénél, céljánál és a rá vonatkozó szabályoknál fogva a környezetvédelemhez tartozó hatáskörök gyakorlásához kapcsolódik, e hatáskörök pedig jellemzően közhatósági hatáskörök. Nem olyan gazdasági jellegű tevékenység, amely igazolná a Szerződésben foglalt versenyszabályok alkalmazását.”¹⁰

A párizsi repülőtér esetében az Elsőfokú Bíróság úgy határozott, hogy "meg kell különböztetni egyfelől az ADP tisztán igazgatási tevékenységeit, különösképpen a felügyeleti tevékenységeket, másfelől pedig a párizsi repülőterek kezelését és üzemeltetését, amelyeket a forgalomnak megfelelő kereskedelmi díjakkal honorálnak.”¹¹

Ebből az ítélkezési gyakorlatból látható, hogy a közlekedés védelmi intézkedései, amelyek az állam lényeges feladatainak részét képezik és amelyek a jellemzően közhatósági hatáskör gyakorlásához kapcsolódnak, nem képeznek állami támogatást az EK-szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében.

A Bizottság mindezt megerősítette az “N 309/2002 France, Sûreté aérienne – compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001 – : Franciaország., Légvédelem – a 2001. szeptember 11-i merényletekből származó költségek kompenzálása.” határozatban. Ebben a határozatában a Bizottság elemzi azokat a védelmi intézkedéseket, amelyeket a francia kormány léptetett életben a szeptember 11-i támadást követően. A határozat 22. és 23. pontjában a Bizottság a következő következtetésekre jut:

A fent ismertetett biztonsági tevékenységek jellemzően a közigazgatás utasítására a közbiztonsági erő vagy a repülőtér-üzemeltető által ellátott feladatnak minősülnek. Ezeket a feladatokat törvény vagy jogszabály írja elő. A ténylegesen végrehajtó szervek nem rendelkeznek önálló mozgásterrel.

A végrehajtó szervezeteket a rájuk háruló biztonsági feladatok ellátása semmilyen fajtájú, utasoktól származó bevételre nem jogosítja fel. A francia hatóságok hangsúlyozták, hogy az utasok által fizetett repülőtéri illetékek a repülőterek rendelkeznek, és részben a saját

⁸ Az Eurocontrol a légiirányítási rendszerek felhasználói által fizetett díjak beszedéséért és kiszabásáért felelős nemzetközi szervezet.

⁹ 1994. 1.19-i ítélet, SAT Fluggesellschaft / Eurocontrol (Rec.1994.,I-43.o.), 30.pont

¹⁰ 1997.3.18-i ítélet, Cali & Figli / Servizi Ecologici Porto di Genova (Rec.1997,p.I-1547), 22. pont

¹¹ 2000.12.12-i határozat, Aéroports de Paris / Commission (Rec.2000,p.II-3929), 112. pont.

biztonsági költségeiket fedezik azokból. Úgy tekinthető tehát, hogy e feladat a közhatalom gyakorlásának részét képezi.

Általános szabályként levonható, hogy a törvény által elrendelt közlekedésvédelmi intézkedések finanszírozása, amelyek a közhatóságokra jellemző hatáskörök gyakorlásához kapcsolódnak, nem képeznek gazdasági tevékenységet. Ezt az álláspontot legújabban „A regionális repülőterek állami támogatására vonatkozó közösségi iránymutatások” megerősítették.¹² Ezen intézkedések finanszírozását azonban szigorúan a felmerülő kiadások ellentételezésére kell korlátozni, és nem használhatók fel egyéb gazdasági tevékenységek pénzügyi támogatására.¹³

Az állam magánvállalkozásokra bízhatja e közfeladatok ellátását. Ez történt például a *Genova kikötőjének* esetében. Az állam úgy dönthet, hogy bizonyos létesítmények használóinak – legalább részben – viselniük kell ezen védelmi intézkedések költségeit, amint ez a *Porto di Genova*, *Eurocontrol* esetben és a fentebb említett francia repülőterek védelmi intézkedéseinél is előfordult. Az ilyen helyzetekben azonban a Bizottság a jövőben nagyon alaposan kivizsgálja, hogy a magánvállalkozások nem részesülnek-e túlzott ellentételezésben közreműködésükért, és hogy vajon a kivetett adók szigorúan a védelmi intézkedések finanszírozásához szükséges mértékre korlátozódnak. Amennyiben az állam hatáskörének gyakorlását magánvállalkozásokra bízta, azt is biztosítania kell, hogy az EK közbeszerzés és az egyenlő elbánás szabályait alkalmazásuk mértékéig teljes egészében tiszteletben tartsák, és biztosítania kell az egyenlő elbánást.

3.3. Átláthatóság a légiközlekedés-védelmi díjak és illetékek kivetésében

A közlekedés védelemének finanszírozására vonatkozó vizsgálatok megállapításai szerint kevésbé átláthatók a védelemre fordított pénzüsszegek, a kivetett illetékek és díjak mértéke, és hogy ténylegesen milyen összeget költenek el.

Kiváncos lenne, hogy a légiközlekedés-védelmi díjak és az illetékek átláthatóbbak legyenek. A közlekedésvédelem jogcímén beszedett pénzt jelzáloggal való megterhelési vagy elkülönítési szabályok formájában lehetne kezelni, ami biztosítaná, hogy azt kizárólag és teljes egészében a védelemre fordítsák. A második lehetőség az lenne, hogy a légiközlekedés-védelmi díjakról és illetékekről egyértelműen tájékoztatnák az utasokat a jegyárak összetételének lebontásában, hogy a fogyasztók láthassák, miért fizettek. Ez különösen azon légitársaságok utasainak esetében lenne fontos, amelyek a védelmi kiadásokat az általános díjakat és illetékeket magában foglaló sokkal nagyobb összegbe építik be.

3.4. A verseny lehetséges torzulása

A Bizottság véleménye szerint az érintettek részéről jogos az elvárás, hogy hasonló feltételekkel lehessen hozzájutni állami finanszírozáshoz mind a belső piacon, mind a jelentősebb külső piacokon.

Amint azt a különböző vizsgálatok megerősítették, az EU-n belül különböző álláspontok léteznek a tagállamoknak a védelmi intézkedések végrehajtásának finanszírozásában való részvételét illetően, ami jól tükrözi azon eltérő elgondolásokat, amelyeket az egyes tagállamok képviselnek a kérdésre vonatkozó állami szerepvállalás tekintetében. A különféle álláspontok és az átláthatóság hiánya a teljes egészében a védelmi intézkedések végrehajtására

¹² Hivatalos Lap C 312., 2005.12.9., 1.o.

¹³ C-343/95-eset, Cali [1997] ECR I-1547 (“Porto di Genova”)

fordítandó bevételek létrejöttében azt sugallja, hogy előfordulhat némi torzulás a versenyben. Ez különösen szembetűnő azoknak a tagállamoknak az esetében, amelyekben további, a közösségi jogszabályokban előírtaknál szigorúbb intézkedések foganatosítására tartanak igényt.

Mindazonáltal a védelmi intézkedések finanszírozásának világszerte különböző megközelítései miatt globális szinten is keletkezhetnek torzulások. E kérdést úgy kell kezelni, hogy az ne befolyásolja hátrányosan a Közösség közlekedési ágazatát az Európai Unió kívüli versenytársaival szemben, ennek következményeivel, amelyek negatív hatással vannak az EU gazdasági növekedésére.

Ezért biztosítani kell, hogy a harmadik országokbeli felelős kormányok az európai közlekedési ágazat harmadik országokbeli versenytársaira hasonló elveket alkalmazzanak, lehetőség szerint olyan nemzetközi fórumokon kötött megállapodások révén, mint a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) vagy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO), vagy – amennyiben ez meghiúsul – az Európai Unió és azon államok kormányai között kötött kétoldalú megállapodások révén, ahol a fő versenytársak regisztrálva vannak.

4. KÖVETKEZTETÉSEK

- A légitözlekedési és tengerhajózási védelemről szóló vizsgálatok szerint a védelmi kiadások jelentősek és jelenleg nagy részben a fogyasztók fizetik meg ezeket.
- A légitözlekedés-védelmi díjak és illetékek jobb átláthatósága a közlekedési szolgáltatások fogyasztóinak magasabb színvonalú tájékoztatását szolgálná, és nagyobb betekintést engedne a versenyre gyakorolt lehetséges hatásokba. Az átláthatóság jelenlegi hiánya növeli a lehetséges torzulások meghatározásának nehézségét.
- A védelmi intézkedések végrehajtásának finanszírozását illető megközelítések sokfélesége azt mutatja, hogy lehetséges némi torzulás a versenyben. Ez különösen jelentős azon tagállamok esetében, amelyek további, a közösségi jogszabályokban előírtaknál szigorúbb intézkedések foganatosítására tartanak igényt
- A terroristamerényleteknek az Egyesült Államok légitözlekedési ágazatára gyakorolt hatásairól szóló, az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett bizottsági közleményben megfogalmazott általános szempontok továbbra is érvényesek. Különösen, hogy a Bizottság álláspontja szerint – tekintettel arra, hogy az európai polgároknak a terroristatámadások elleni védelme alapvetően az állam felelőssége – az ilyen események megelőzését célzó fellépések közfinanszírozása jellemzően a közhatóságokra tartozó hatáskörök gyakorlásához kapcsolódik, ezért nem képez állami támogatást.