



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 1.8.2006
KOM(2006) 431 lopullinen

KOMISSION KERTOMUS NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

liikenteen turvatoimista ja niiden rahoituksesta

1. JOHDANTO JA TAVOITE

Komissio on pyrkinyt parantamaan turvallisuutta 11. syyskuuta 2001 tehtyjen terrori-iskujen jälkeen. Komission yleiset näkemykset esitettiin Euroopan parlamentille ja neuvostolle annetussa tiedonannossa "Yhdysvalloissa suoritettujen terrori-iskujen seuraukset ilmailualalla"¹. Tämän jälkeen komissio esitti asetukset yhteisiksi säännöiksi lento- ja meriliikenteen turvatoimista. Lisäksi komissio käynnisti eurooppalaisen ohjelman elintärkeiden infrastruktuurien suojelemiseksi².

Ottaen huomioon turvatoimien rahoituksen tärkeyden ja tarpeen välttää sisäisen ja ulkoisen kilpailun vääristymistä Euroopan parlamentti ja neuvosto liittivät kumpaankin asetukseen pyynnön tehdä tutkimuksia.³ Tutkimuksissa olisi erityisesti kiinnitettävä huomiota tapoihin, jolla turvatoimien rahoitus voidaan jakaa jäsenvaltioiden viranomaisten ja alan toimijoiden välillä tämän vaikuttamatta jäsenvaltioiden ja Euroopan yhteisön väliseen toimivallan jakautumiseen. Komissiota pyydettiin antamaan tutkimusten tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle sekä tekemään tarvittaessa ehdotuksia.

Kertomusta valmistellessaan komissio pyysi Euroopan talous- ja sosiaalikomitealta ja alueiden komitealta lausunnot liikenteen turvatoimista ja niiden rahoituksesta.⁴

2. TUTKIMUSTEN TULOKSET

2.1. Ilmailun turvaaminen

Komissio aloitti asetukseen (EY) N:o 2320/2002 liitetyn toimielinten välisen lausuman vuoksi tutkimuksen Euroopan siviili-ilmailun turvatoimien rahoituksesta⁵.

Tutkimus käsitti 15 jäsenvaltiota sekä Norjan, Islannin ja Sveitsin, ja siinä eriteltiin lentoliikenteen turvatoimien kustannuksia, rahoitusmekanismeja ja niihin liittyviä kilpailukysymyksiä. Tutkimuksessa selvisi, että vuonna 2002, ennen Euroopan yhteisön asetusten voimaantuloa, turvatoimien kokonaiskulut olivat näissä 18 valtiossa 2,5–3,6 miljardia euroa. Tästä valtioiden osuus oli 0,65 miljardia euroa, lentoasemien osuus 1,32 miljardia euroa ja lentoliikenteen harjoittajien osuus 0,52–1,66 miljardia euroa. Vaikka kustannuksia voidaan pitää merkittävinä, tutkimus osoitti, että esimerkiksi Euroopan sisäisessä liikenteessä turvaverot ja lentokenttämaksut olivat yhteensä vain 1–2 prosenttia keskimääräisestä lipunhinnasta.

Rahoitusmekanismien osalta tutkimuksessa tultiin siihen tulokseen, että Euroopassa on käytössä kaksi rahoituksen perusmallia:

¹ KOM(2001) 574 lopullinen, 10.10.2001.

² Kaudelle 2007–2013 tarkoitettu ohjelma "Terrorismin ja muiden turvallisuuteen liittyvien riskien ehkäiseminen, torjuntavalmius ja seurauksien hallinta", jonka neuvosto hyväksyi 2.6.2006.

³ Yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä 16 päivänä joulukuuta 2002 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 2320/2002 (EUVL L 355, 30.12.2002, s. 12) liitetty toimielinten välinen lausuma ja alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 725/2004 (EUVL L 129, 29.4.2004, s. 6) johdanto-osan 15 kappale.

⁴ TEN/217 - CESE 1488/2005, 14.12.2005 ja COTER-040 - CdR 209/2005 lopullinen, 17.11.2005.

⁵ http://ec.europa.eu/transport/air/safety/studies_en.htm

- keskitetty malli, jossa tärkeimmistä turvatoimista vastaa ensisijaisesti jokin valtion hallintoelin (esimerkiksi siviili-ilmailuviranomainen tai liikenneministeriö)⁶
- hajautettu malli, jossa lentoasemaviranomaiset huolehtivat tärkeimmistä turvatoimista asiaankuuluvan viranomaisen (siviili-ilmailuviranomainen, ministeriö jne.) valvonnassa. Toiminnoista voi huolehtia joko lentoasema suoraan tai ne voidaan ulkoistaa kolmannelle osapuolelle⁷.

Tutkimuksessa todettiin, että kummassakin mallissa matkustaja oli turvatoimien lopullinen rahoittaja, koska matkustaja maksoi turvaverot, lippujen hintaan sisältyvät lentoyhtiöiden turvamaksut ja/tai lentokenttämaksut. Tutkimuksessa todettiin kuitenkin myös, että sovellettavasta mallista riippumatta matkustajilta saatava rahoitus ei suurimmassa osassa valtioita vuonna 2002 riittänyt kattamaan kaikkia turvatoimien kustannuksia. Tämä on suhteutettava siihen, että todellisuudessa turvatoimiin liittyviä matkustajamaksuja saattaa sisältyä myös yleisiin lentoliikennemaksuihin useilla lentokentillä ja tämä läpinäkyvyyden puute vääristää kokonaisnäkemyksiä tuloista, joita todella saadaan turvatoimien rahoittamiseksi Euroopan lentoasemilla. Toimintamenojen vajauksen rahoittamisessa oli eroja, sillä kuusi 18 valtiosta rahoitti tällaiset vajeet yleisistä veroista ja loput valtiot jättivät rahoitusvajeen rahoittamisen lentoasemille.

Ulkoisen kilpailun vääristymisen uhkaan liittyen tutkimus osoitti, että EU ja USA menettelevät hyvin eri tavoin turvatoimien rahoituksessa. USA:n viranomaiset rahoittivat 11. syyskuuta 2001 tehtyjen terrori-iskujen jälkeen merkittävästi pahoin kärsinyttä lentoliikennealaa ja varmistivat siten useiden tärkeiden turvatoimien soveltamisen koko valtiossa. USA:n lentoliikenneala sai esimerkiksi vuosina 2002–2004 julkista tukea lähes 32 000 miljoonaa euroa nimikkeellä liikenteen turvatoimet. On selvää, että tällainen voimakas julkinen rahoitus voi vääristää kilpailua eurooppalaisten ja amerikkalaisten lentoliikenteen harjoittajien välillä.

2.2. Merenkulun turvaaminen

Asetuksen (EY) N:o 725/2004 johdanto-osan 15 kappaleen mukaan komission olisi tehtävä tutkimus erityisesti siitä, miten rahoitus jakautuu viranomaisten ja alan toimijoiden välillä. Direktiivin 2005/65/EY johdanto-osan 13 kappaleen mukaan tutkimuksissa olisi otettava huomioon myös satamien turvaamiseksi toteutettavien lisätoimien rahoitus.

Tutkimusta viimeistellään parhaillaan. Alustavat tulokset osoittavat, että turvatoimien kustannukset ovat meriliikenteessä ja ilmailualalla suhteellisen pieni osa investointi- ja käyttökulujen kokonaiskustannuksista.

Euroopan unionissa on yli 1 200 merisatamaa ja noin 4 000 satamarakennetta. Turvatoimien keskimääräinen kustannus on 464 000 euroa investointikustannuksina ja 234 000 euroa vuosittaisina käyttökustannuksina. EU:n jäsenvaltioiden lippujen alla purjehtivia aluksia on noin 9 000, ja alan toimijoiden investointikustannukset ovat noin 100 000 euroa alusta kohti ja vuosittaiset käyttökustannukset 25 000 euroa. Investointikustannukset sisältävät etupäässä

⁶ Lähinnä tätä mallia ovat menettelytavat Espanjassa, Islannissa, Italiassa, Itävallassa, Luxemburgissa, Norjassa, Portugalissa, Ruotsissa, Saksassa, Suomessa ja Sveitsissä.

⁷ Lähinnä tätä mallia ovat menettelytavat Alankomaissa, Belgiassa, Irlannissa, Kreikassa, Ranskassa, Tanskassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

laitekustannuksia ja vaatimustenmukaisuuden todistamiskuluja. Käyttökustannuksista yli 50 prosenttia muodostuu erikoistuneen henkilöstön kustannuksista.

Näitä keskimääräisiä lukuja on tarkasteltava suhteessa merenkulun kokonaiskustannuksiin. Vaikka yhden aluksen turvatoimet maksavat keskimäärin 100 000 euroa, tämä on vain 0,0015 prosenttia uuden 8 000 TEU:n konttialuksen kokonaishinnasta ja 0,0006 prosenttia bruttovetoisuudeltaan 110 000 GT:n kaasusäiliöaluksen kokonaishinnasta. Tutkimuksessa ei pystytty määrittelemään satamarakenteille vastaavia suhteellisia osuuksia, mutta sen mukaan satamarakennetyyppien välillä on valtavia eroja, sillä monikäyttörakenteiden kulut ovat 798 000 euroa ja konttirakenteiden 79 000 euroa. Tätä selittää ensisijaisesti se, että erityistoiminnoista riippuen joissakin rakennetyypeissä oli jo turvallisuusvaatimuksien vuoksi tai varkauksien estämiseksi käytössä tarvittavat laitteet ja toimet, joita voidaan käyttää myös turvaamistarkoituksiin.

Tutkimuksen mukaan satamaviranomaiset ja alan toimijat rahoittavat pääasiassa kustannukset itse joko suoraan tai välillisesti. Satamarakenteiden turvatoimien kustannukset katettiin keskimäärin seuraavasti: hinnankorotukset 19 prosenttia, erilliset turvamaksut 55 prosenttia ja tuet 23 prosenttia. Jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset eivät juurikaan antaneet tietoja merenkulun turvatoimiin osoitettavista resursseista.

EU:n merenkulun turvatoimien sääntelyjärjestelmä ei kuitenkaan ole vielä kokonaisuudessaan tullut voimaan, sillä sekä asetuksen 725/2004 että direktiivin 2005/65 asiaankuuluvien säännösten täysimääräistä täytäntöönpanoa edellytetään vasta 1. heinäkuuta 2007 mennessä. Tämän vuoksi säännösten tarkka noudattaminen saattaa vaatia lisäresursseja. Kilpailu voi olla vääristynyttä siihen saakka, kunnes säännöksiä noudatetaan tarkasti kaikkialla.

Samoin kuin lentoliikenteen turvaamisen alalla, on otettava huomioon myös mahdollisuus, että kolmansien maiden kilpailijat saattavat vääristää kilpailua, sillä ne voivat saada hallituksiltaan tukea kattaakseen merenkulun turvatoimien kustannukset. Tällä voi olla vaikutusta satamarakenteisiin, jotka kilpailevat läheisten EU:n ulkopuolisten satamien kanssa, ja osittain myös aluksiin.

3. HUOMIOON OTETTAVAT KYSYMYKSET

3.1. Kustannusrakenne

Useita liikenteen turvatoimiin liittyviä kustannustyyppejä voidaan yksilöidä:

- turvasääntöihin liittyvät hallintokustannukset, myös sääntöjen noudattamisen seuranta
- lainsäädännön soveltamisesta johtuvat kustannukset
 - kiinteät kustannukset, kuten pääomien investointi turvalaitteisiin ja turvahenkilöstön valinta ja peruskoulutus
 - käyttökustannukset, kuten turvalaitteiden huolto (myös tekniikan ajantasaistaminen), turvahenkilöstön palkat, täydennyskoulutuskustannukset
 - poikkeukselliset kustannukset, kuten väliaikaiset lisätoimet ajanjaksoina, joihin liittyy tavallista suurempi riski

– terrorihyökkäyksistä johtuvat kustannukset.

Nämä kustannukset liittyvät liikenteeseen vain osittain, ja ne voivat sisältää itse kohteelle aiheutuneiden vaurioiden korjaamiskustannuksia, hyökkäyksen aiheuttamien toimintahäiriöiden liitännäiskustannuksia sekä uhrien välittömiä ja välillisiä korvausvaatimuksia. Silloinkin kun liikenneväline (kuten lentokone, laiva tai juna) on terrorihyökkäyksen kohteena eikä sitä käytetä aseena, vahinko voi ulottua liikennealaa paljon laajemmalle. Tällaisten kustannusten laajuutta on vaikea arvioida, mutta on täysin mahdollista, että niiden määrä ylittää yksittäisen liikenteenharjoittajan rahoituskapasiteetin. Vahingon aiheuttamat kustannukset saattavat myös selvästi ylittää sen määrän, mitä vakuutuksella voidaan kohtuulliseen hintaan kattaa. Lisäksi terrorihyökkäyksen seuraukset voivat sen luonteesta riippuen ulottua yksittäisen jäsenvaltion aluetta laajemmalle, ja ne voivat olla laajuudeltaan sellaisia, ettei se jäsenvaltio, jonka alueella terrorihyökkäys on tehty, pysty yksin vastaamaan kustannuksista.

3.2. Rahoitus

3.2.1. Turvasääntöihin liittyvät hallintokustannukset, myös sääntöjen noudattamisen seurannan rahoittaminen

Yhteisön lainsäädännön saattaminen osaksi kansallista lakia ja sen soveltaminen sekä kansalliset seurantatoimet ovat tyypillisesti julkiselle vallalle kuuluvia tehtäviä.

Tämä koskee myös tarkastuksia, joilla varmistetaan, että lento-, meri- ja maaliikennealan turvatoimia sovelletaan oikein. Vaikka myös komissio voi tehdä tällaisia tarkastuksia, jäsenvaltiot ovat silti velvollisia toteuttamaan tehokkaita kansallisia laadunvalvontaohjelmia.

Tällaiset toimet kuuluvat yleiseen järjestykseen, ja sellaisina ne kuuluvat periaatteessa kokonaan jäsenvaltioiden rahoitettaviksi. Ne eivät muodosta valtiontukea, vaikka jäsenvaltio käyttäisikin apunaan yksityisiä yrityksiä, edellyttäen että (yksityisyrityksiä käytettäessä) rahoitus rajoittuu aiheutuneiden kustannusten korvaamiseen ja kohtuulliseen tuottoon eikä muodosta ylikorvausta.

Komissio kehottaa tarkastustulostensa perusteella jäsenvaltioita varaamaan riittävät resurssit sen varmistamiseksi, että turvasääntöjä sovelletaan täysimääräisesti ja että turvaamislainsäädännön täytäntöönpanoa valvotaan.

3.2.2. Turvatoimien täytäntöönpanon rahoittaminen

Jäsenvaltioille kuuluvan turvatoimien täytäntöönpanon rahoittaminen jäsenvaltioiden toimesta herättää kysymyksen, muodostuuko siitä valtiontukea EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan tarkoittamassa merkityksessä ja jos muodostuu, millä edellytyksin tuen voidaan katsoa sopivan yhteismarkkinoille.

Euroopan yhteisöjen tuomioistuin ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ovat useasti todenneet, että on olemassa kolmenlaisia valtion rahoittamia toimintoja: julkisen vallan toiminnot, taloudelliset toiminnot ja muut kuin taloudelliset toiminnot. Euroopan yhteisön kilpailulainsäädäntö koskee vain taloudellisia toimintoja, kun taas julkisen vallan toiminnot ja muut kuin taloudelliset toiminnot eivät kuulu sen soveltamisalaan.

Eurocontrol-asiassa⁸ tuomioistuin katsoi, että *Eurocontrolin toiminta on luonteeltaan, tavoitteeltaan sekä siihen sovellettavilta säännöiltään sellaisten ilmatilan valvontaan ja ohjaukseen liittyvien toimivaltuuksien käyttöä, jotka ovat tyypillisiä julkiselle vallalle.*⁹ Näin ollen toiminta ei ole sillä tavalla luonteeltaan taloudellista, että siihen voitaisiin soveltaa perustamissopimuksen kilpailusääntöjä.

Porto di Genova -asiassa tuomioistuin katsoi, että "SEPG:n tehtäväksi annetussa saastumisen estämistä koskevassa valvonnassa Genovan öljysatamassa on kyse yleisen edun vuoksi toteutettavasta tehtävästä, joka kuuluu valtion keskeisiin toimintoihin merialueiden ympäristön suojelussa. Tällainen valvonta liittyy luonteensa, tarkoituksensa ja siihen sovellettavien sääntöjen vuoksi sellaisten ympäristön suojeluun liittyvien etuoikeuksien käyttämiseen, jotka ovat tyypillisesti julkisen vallan etuoikeuksia. Siinä ei ole kyse taloudellisesta toiminnasta, jolloin perustamissopimuksen kilpailusääntöjä voitaisiin perustellusti soveltaa".¹⁰

Aéroport de Paris (ADP) -asiassa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, että "on syytä erottaa toisistaan ADP:n puhtaasti hallinnolliset tehtävät, erityisesti valvontatoiminta, ja kyseessä oleva Pariisin alueen lentoasemien hallinnointiin ja käyttöön liittyvä toiminta, josta peritään liikevaihtoon perustuvia maksuja, jotka vaihtelevat toteutuneen liikevaihdon perusteella".¹¹

Tämän oikeuskäytännön perusteella voidaan todeta, että liikenteen turvatoimien, jotka ovat osa valtion keskeisiä tehtäviä ja liittyvät julkiselle vallalle tyypillisesti kuuluvan toimivallan käyttöön, rahoittaminen ei muodosta valtiontukea EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan tarkoittamassa merkityksessä.

Komissio on vahvistanut tämän päätöksessään N 309/2002 (Ranska, ilmailun turvaaminen - 11. syyskuuta 2001 tapahtuneiden terrori-iskujen aiheuttamien kustannusten korvaaminen). Päätöksessä komissio erittelee turvatoimia, joita Ranskan hallitus on ottanut käyttöön 11. syyskuuta tehtyjen hyökkäysten jälkeen. Päätöksen 22 ja 23 kohdassa komissio tekee seuraavat päätelmät:

Edellä kuvatut turvatoimet ovat tehtäviä, joista yleensä vastaa julkinen valta tai lentoaseman toiminnanharjoittaja julkishallinnon ohjeiden perusteella. Ne perustuvat lakeihin tai asetuksiin. Niiden toteuttamisessa ei ole harkintavaltaa.

Näistä tehtävistä vastaavat eivät saa turvatoimien hoitamisesta minkään luonteisia tuloja matkustajilta. Ranskan viranomaiset ovatkin täsmentäneet, että matkustajien maksamat lentokenttäverot jäävät kyseisten lentoasemien käyttöön, ja osa niistä käytetään yksinomaan näiden lentoasemien turvatoimien kustannusten kattamiseen. Näin ollen voidaan katsoa, että kyseessä ovat periaatteessa julkiselle vallalle kuuluvat tehtävät.

Pääsääntöisesti voidaan todeta, että tyypillisesti julkiselle vallalle kuuluvan toimivallan käyttöön liittyvien lakisääteisten liikenteen turvatoimien rahoittaminen ei muodosta taloudellista toimintaa. Tämä kanta on äskettäin vahvistettu lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta

⁸ Eurocontrol on kansainvälinen järjestö, jonka tehtävänä on määrittää ja kantaa ilmaliikenteen palvelujen käyttäjiltä perittävät maksut.

⁹ Tuomio 19.1.1994, SAT Fluggesellschaft / Eurocontrol (Kok. 1994, s. I-43), 30 kohta.

¹⁰ Tuomio 18.3.1997, Cali & Figli / Servizi Ecologici Porto di Genova (Kok. 1997, s. I-1547), 22 kohta.

¹¹ Tuomio 12.12.2000, Aéroports de Paris / Komissio (Kok. 2000, s. II-3929), 112 kohta.

valtiontuesta annetuissa yhteisön suuntaviivoissa.¹² Toimien rahoittaminen on kuitenkin tiukasti rajattava niiden aiheuttamien kustannusten korvaamiseen, eikä rahoitusta saa käyttää muun taloudellisen toiminnan rahoittamiseen.¹³

Valtio voi antaa toimivallan käytön yksityisille yrityksille, kuten oli tehty *Porto di Genova*-asiassa. Valtio voi myös päättää, että tietyn palvelun käyttäjien on ainakin osittain vastattava turvatoimien kustannuksista, kuten oli tehty *Porto di Genovan*, *Eurocontrolin* ja edellä mainittujen ranskalaisten lentokenttien turvatoimien osalta. Näissä tilanteissa komissio tutkii kuitenkin hyvin tarkkaan, saavatko yksityiset yritykset liiallisia korvauksia valtiolle antamastaan avusta ja onko perityt maksut tarkkaan rajattu siihen, mitä tarvitaan turvatoimien rahoittamiseen. Jos valtio antaa toimivallan käytön yksityisille yrityksille, sen on myös varmistettava, että julkisia hankintoja koskevia ja syrjinnän estäviä EY:n sääntöjä noudatetaan täysimääräisesti soveltuvien osin, ja varmistettava, että syrjintää ei harjoiteta.

3.3. Turvaverojen ja -maksujen läpinäkyvyys

Liikenteen turvatoimien rahoitusta koskevissa tutkimuksissa on huomattu olevan varsin epäselvää, mitä varoja on kerätty turvatoimia varten, minkä tasoisia ovat perityt maksut tai verot ja kuinka varat todellisuudessa on käytetty.

On toivottavaa, että turvaverojen ja -maksujen läpinäkyvyyttä voitaisiin lisätä. Tämä voitaisiin toteuttaa antamalla säännöt liikenteen turvatoimiin kerättyjen rahojen kohdentamisesta tai sitomisesta sen varmistamiseksi, että rahat käytetään yksinomaan ja kokonaan turvatoimiin. Toinen vaihtoehto olisi, että matkustajille eritellään turvaverot ja -maksut, jotta käyttäjät näkevät, mistä maksut peritään. Tämä olisi erityisen tärkeää lentomatkustajien kannalta, sillä lentoliikenteessä turvatoimien kustannukset on sisällytetty paljon suurempaan lukuun, joka kattaa kaikki verot ja maksut.

3.4. Mahdollinen kilpailun vääristyminen

Komissio katsoo, että riittävän tasapuolisten edellytysten tavoittelu julkisen rahoituksen saatavuudessa on sekä sisämarkkinoilla että suhteessa tärkeisiin ulkoisiin markkinoihin oikeutettu huolenaihe, jonka sidosryhmät ovat ottaneet esiin.

Kuten eri tutkimuksissa on havaittu, EU:n jäsenvaltiot suhtautuvat eri tavoin turvatoimien täytäntöönpanon rahoitukseen, mikä heijastaa jäsenvaltioiden erilaisia näkemyksiä valtion tehtävästä tässä asiassa. Lähestymistapojen erilaisuus sekä läpinäkyvyyden puute niiden tulojen tuottamisessa, jotka on määrä kokonaan käyttää turvatoimien täytäntöönpanon rahoittamiseen, merkitsevät, että jonkinasteinen kilpailun vääristyminen on mahdollista. Tämä pätee erityisesti tapauksissa, joissa jäsenvaltiot haluavat käyttää yhteisön lainsäädäntöä tiukempia lisätoimia.

Kilpailun vääristymistä saattaa esiintyä myös koko maailman tasolla, koska turvatoimien rahoituksen menettelyt vaihtelevat eri puolilla maailmaa. Tähän asiaan on puututtava, jotta yhteisön liikenneala ei joutuisi epäedulliseen asemaan verrattuna Euroopan unionin ulkopuolelta tuleviin kilpailijoihin, mikä vaikuttaisi kielteisesti EU:n taloudelliseen kasvuun.

¹² Euroopan unionin virallinen lehti C 312, 9.12.2005, s. 1.

¹³ Asia C-343/95, Cali [1997] Kok. I-1547 ("Porto di Genova").

Sitä varten olisi varmistettava, että kolmansissa maissa hallitukset soveltavat vastaavanlaisia periaatteita Euroopan liikennealan kilpailijoihin, mieluiten tekemällä asiaa koskevat sopimukset kansainvälisillä foorumeilla, kuten ICAO:ssa tai IMO:ssa. Ellei tämä ole mahdollista, pitäisi tehdä kahdenväliset sopimukset Euroopan unionin ja niiden valtioiden hallitusten välillä, joihin tärkeimmät kilpailijat ovat sijoittautuneet.

4. PÄÄTELMÄT

- Ilmailun ja merenkulun turvaamista koskevien tutkimusten mukaan turvatoimien kustannukset voivat olla merkittäviä ja niistä vastaavat etupäässä käyttäjät.
- Entistä läpinäkyvämmät turvaverot ja -maksut antaisivat liikennepalvelujen käyttäjille parempaa tietoa ja helpottaisivat mahdollisten kilpailuvaikutusten tutkintaa. Nykyinen läpinäkyvyyden puute vaikeuttaa mahdollisuuksia todeta mahdollinen kilpailun vääristyminen.
- Turvatoimien täytäntöönpanon rahoituksen erilaiset menettelytavat merkitsevät, että kilpailun jonkinasteinen vääristyminen on mahdollista. Tämä pätee erityisesti tapauksissa, joissa jäsenvaltiot vaativat yhteisön lainsäädäntöä tiukempia lisätoimia.
- Komission yleiset näkemykset, jotka esitettiin Euroopan parlamentille ja neuvostolle annetussa tiedonannossa "Yhdysvalloissa suoritettujen terrori-iskujen seuraukset ilmailualalla", pätevät edelleen. Komissio katsoo erityisesti, että koska Euroopan kansalaisten suojelu terrorihyökkäyksiltä kuuluu ensisijaisesti valtiolle, tällaisten tekojen estämiseen tähtäävien, julkiselle vallalle tyypillisesti kuuluvan toimivallan käyttöön liittyvien toimien julkinen rahoitus ei muodosta valtiontukea.