



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 1.8.2006
KOM(2006) 431 wersja ostateczna

SPRAWOZDANIE KOMISJI DO RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

dotyczące bezpieczeństwa transportu i możliwości jego finansowania

1. WPROWADZENIE I CEL

Po zamachach terrorystycznych z 11 września 2001 r. poprawa bezpieczeństwa stała się jednym z priorytetów Komisji. Ogólne stanowisko Komisji w tej sprawie zostało przedstawione w komunikacie do Parlamentu Europejskiego i Rady zatytułowanym „Wpływ zamachów terrorystycznych w Stanach Zjednoczonych na sektor transportu lotniczego”¹. Komisja przyjęła następnie rozporządzenia ustanawiające wspólne zasady w zakresie bezpieczeństwa transportu lotniczego i morskiego oraz zainicjowała europejski program ochrony infrastruktury krytycznej².

W związku ze znaczeniem finansowania działań służących bezpieczeństwu oraz koniecznością uniknięcia wewnętrznych i zewnętrznych zakłóceń konkurencji, w przypadku każdego rozporządzenia Parlament Europejski i Rada domagały się przeprowadzenia odpowiednich analiz³. Analizy te miały w szczególności dotyczyć formy wspólnego finansowania działań służących bezpieczeństwu przez organy publiczne w państwach członkowskich oraz operatorów transportu, z zachowaniem podziału kompetencji między państwa członkowskie i Wspólnotę Europejską. Komisja została poproszona o przedłożenie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wyników tych analiz oraz – w razie potrzeby – odpowiednich propozycji bądź wniosków legislacyjnych.

Przygotowując niniejsze sprawozdanie Komisja zasięgnęła opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów w kwestii bezpieczeństwa transportu i jego finansowania⁴.

2. WYNIKI ANALIZ

2.1. Ochrona lotnictwa

W konsekwencji międzyinstytucjonalnej deklaracji towarzyszącej rozporządzeniu (WE) nr 2320/2002 Komisja zleciła przeprowadzenie analizy „European Civil Aviation Security Financing” [*Finansowanie ochrony europejskiego lotnictwa cywilnego*]⁵.

W ramach analizy, która objęła 15 państw członkowskich oraz Norwegię, Islandię i Szwajcarię, zbadano wydatki na ochronę lotnictwa, mechanizmy finansowania oraz związane z tym aspekty konkurencji. Jeśli chodzi o koszty ochrony analiza wykazała, że w roku 2002, poprzedzającym wejście w życie unijnych rozporządzeń, całkowite wydatki związane z ochroną we wszystkich 18 państwach wynosiły między 2,5 a 3,6 mld EUR. Z tego 0,65 mld EUR zostało wydatkowane z budżetów państwowych, 1,32 mld EUR przez porty lotnicze, a

¹ COM(2001) 574 wersja ostateczna z 10.10.2001

² Program „Zapobieganie, środki gotowości oraz likwidacja skutków aktów terrorystycznych i innych zagrożeń dla bezpieczeństwa” na lata 2007-2013, przyjęty przez Radę w dniu 2.6.2006 r.

³ Międzyinstytucjonalna deklaracja towarzysząca rozporządzeniu (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającemu wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 355 z 30.12.2002, str. 12) oraz motyw (15) rozporządzenia (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie podniesienia ochrony statków i obiektów portowych (Dz.U. L 129 z 29.4.2004, str. 6).

⁴ Dokumenty TEN/217 - CESE 1488/2005 z 14.12.2005 oraz COTER-040 - CdR 209/2005 fin z 17.11.2005.

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

między 0,52 a 1,66 mld EUR przez przewoźników lotniczych. Koszty te mogą się wprawdzie wydawać wysokie, analiza pokazała jednak, że np. w przypadku lotów na trasach wewnątrz europejskich opłaty lotniskowe i bezpieczeństwa stanowią jedynie 1 % do 2 % przeciętnej ceny biletu.

Jeśli chodzi o mechanizmy finansowania, w analizie wyróżniono dwa główne modele istniejące w Europie:

- model scentralizowany, w którym podejmowanie głównych działań w zakresie ochrony pozostaje w gestii państwa, a ich realizacją zajmuje się organ administracji (urząd lotnictwa cywilnego, ministerstwo transportu, policję itp.)⁶; oraz
- model zdecentralizowany, w którym główne działania w zakresie ochrony są realizowane przez operatorów portów lotniczych pod nadzorem właściwego organu administracji (urząd lotnictwa cywilnego, właściwe ministerstwo itp.). Działania te mogą być przejęte przez samego operatora portu lotniczego lub zlecone stronie trzeciej⁷.

Według analizy w przypadku obydwu modeli koszty działań służących zapewnieniu bezpieczeństwa są w ostatecznym rozrachunku ponoszone przez pasażerów w postaci państwowych podatków na poczet bezpieczeństwa, opłat z tytułu zapewniania bezpieczeństwa doliczanych przez linie lotnicze do cen biletów i/lub opłat lotniskowych. Jednakże w większości krajów i niezależnie od stosowanego modelu finansowanie przez pasażerów nie wystarczało w roku 2002 do pokrycia wszystkich kosztów ochrony. Należy przy tym uwzględnić fakt, że ponoszone przez pasażerów opłaty bezpieczeństwa mogą w przypadku wielu portów lotniczych stanowić część ogólnych opłat nakładanych na przedsiębiorstwa lotnicze, i ten brak przejrzystości zniekształca ogólny obraz rzeczywiście generowanych przychodów służących finansowaniu ochrony transportu na europejskich lotniskach. Różnice występują w przypadku pokrywania pojawiających się strat z działalności operacyjnej, gdzie 6 z 18 państw częściowo pokrywa je z ogólnych podatków, podczas gdy w pozostałych państwach ciężar tych strat ponoszą same porty lotnicze.

Jeśli chodzi o ryzyko zewnętrznych zakłóceń konkurencji, w analizie wskazano na znaczne różnice w koncepcji finansowania działań służących bezpieczeństwu istniejące między UE a USA. Po 11 września 2001 r. władze USA udzieliły ogromnego wsparcia finansowego dotkniętej kryzysem amerykańskiej branży lotniczej i zapewniły zastosowanie w całym kraju szeregu ważnych środków w dziedzinie bezpieczeństwa. Amerykański sektor lotniczy otrzymał w latach 2002-2004 prawie 32 mld EUR pomocy ze środków publicznych przeznaczonej na ochronę transportu. Oczywiście jest, że tej wielkości pomoc publiczna może prowadzić do poważnych zakłóceń w konkurencji między europejskimi i amerykańskimi przewoźnikami lotniczymi.

2.2. Ochrona transportu morskiego

W motywie (15) rozporządzenia (WE) nr 725/2004 stwierdzono, że Komisja powinna przeprowadzić badanie obejmujące w szczególności sposób podziału finansowania między

⁶ Modelowi temu najbliższe są strategie realizowane w Austrii, Finlandii, Hiszpanii, Islandii, Luksemburgu, Niemczech, Norwegii, Portugalii, Szwajcarii, Szwecji i we Włoszech.

⁷ Modelowi temu najbliższa jest strategia realizowana w Belgii, Danii, Francji, Grecji, Irlandii, Niderlandach i Zjednoczonym Królestwie.

organy publiczne a podmioty gospodarcze. Zgodnie z motywem (13) dyrektywy 2005/65/WE badanie to powinno także obejmować finansowanie dodatkowych środków ochrony portów.

Prace nad tym badaniem dobiegają właśnie końca. Wstępne wyniki pozwalają sądzić, że – podobnie jak w przypadku lotnictwa cywilnego – koszty ochrony w transporcie morskim stanowią względnie niewielką część ponoszonych ogółem nakładów inwestycyjnych oraz kosztów działalności operacyjnej.

W Unii Europejskiej jest ponad 1200 portów morskich i około 4000 obiektów portowych. Przeciętne nakłady na ochronę wynoszą 464 000 EUR w przypadku kosztów inwestycji oraz 234 000 EUR w przypadku kosztów bieżących w ciągu roku. Flota pływająca pod banderami państw członkowskich UE liczy około 9000 statków i operatorzy ponoszą przeciętne nakłady inwestycyjne w wysokości około 100 000 EUR na statek oraz około 25 000 EUR kosztów bieżących rocznie. Inwestycje związane są głównie z wyposażeniem oraz poświadczaniem zgodności, podczas gdy ponad 50 % kosztów bieżących stanowią koszty wykwalifikowanego personelu.

Te średnie wartości muszą być rozpatrywane w kontekście łącznych kosztów transportu morskiego. Inwestycje konieczne dla zapewnienia ochrony w wysokości 100 000 EUR na statek stanowią jedynie 0,0015 % ceny nowego kontenerowca o ładowności 8000 TEU albo 0,0006 % ceny tankowca do przewozu skroplonego gazu ziemnego o pojemności brutto 110 000 GT. Chociaż w trakcie badania nie zdołano określić porównywalnych wartości procentowych dla obiektów portowych, wyraźne są olbrzymie różnice między poszczególnymi rodzajami obiektów, z kosztami sięgającymi 798 000 EUR w przypadku obiektów wielofunkcyjnych lub 79 000 EUR w przypadku obiektów do przeładunku kontenerów. Wynika to w pierwszym rzędzie z faktu, że niektóre rodzaje obiektów portowych w zależności od ich wykorzystania i ze względów na wymogi w zakresie bezpieczeństwa lub ochronę przed kradzieżą dysponowały już wyposażeniem i mechanizmami, które mogą być również wykorzystywane w celu zapewnienia ochrony.

Według analizy koszty są ponoszone zasadniczo bezpośrednio lub pośrednio przez władze portowe oraz same podmioty zarządzające portami. Środki ochrony w przypadku obiektów portowych są z reguły finansowane z następujących źródeł: podwyżka opłat (19 %), odrębne opłaty bezpieczeństwa (55 %) oraz dotacje (23 %). Właściwe organy w państwach członkowskich niechętnie ujawniały informacje na temat środków przeznaczanych na zapewnienie ochrony transportu morskiego.

Trzeba pamiętać, że nie wszystkie przepisy wspólnotowe dotyczące ochrony transportu morskiego już obowiązują – zgodnie z odpowiednimi postanowieniami rozporządzenia nr 725/2004 oraz dyrektywy 2005/65 pełne ich wdrożenie wymagane jest do dnia 1 lipca 2007 r. Może to oznaczać, że dla osiągnięcia wysokiego poziomu zgodności z przepisami potrzebne będą dodatkowe środki. Dopóki nie zostanie osiągnięty podobny wysoki poziom zgodności, możliwe są zakłócenia konkurencji.

Podobnie jak w przypadku transportu lotniczego istnieje również możliwość zewnętrznych zakłóceń ze strony konkurentów z krajów trzecich, jeśli dla pokrycia kosztów związanych z zapewnieniem ochrony transportu morskiego mogą oni korzystać z dotacji państwa. Mogłoby to dotyczyć obiektów portowych konkurujących z położonymi w sąsiedztwie portami w krajach nienależących do UE, a w mniejszym stopniu również statków.

3. WYMAGAJĄCE UWZGLĘDNIENIA ASPEKTY

3.1. Struktura kosztów

Koszty związane z ochroną transportu można podzielić na różne kategorie:

- koszty administracyjne związane z przepisami w zakresie ochrony, w tym koszty kontroli zgodności z przepisami;
- koszty wynikające ze stosowania przepisów:
 - koszty stałe, np. inwestycje w wyposażenie służące zapewnieniu ochrony oraz selekcja i początkowe szkolenie personelu odpowiedzialnego za ochronę;
 - koszty operacyjne, np. konserwacja wyposażenia (w tym modernizacji technologii), płace personelu, koszty przypadających okresowo szkoleń;
 - koszty nadzwyczajne, np. dodatkowych działań służących zwiększeniu poziomu ochrony w okresach podwyższonego ryzyka;
- koszty powstałe na skutek aktów terrorystycznych.

Koszty te mają jedynie częściowy bezpośredni związek ze środkiem transportu i mogą obejmować koszty usunięcia szkód w samym obiekcie ataku, koszty uboczne wynikające z przerw spowodowanych atakiem oraz bezpośrednio i pośrednio roszczenia odszkodowawcze ofiar. Nawet w przypadku, gdy środek transportu (np. samolot, statek, pociąg) jest jedynie obiektem aktu terrorystycznego, a nie jest sam w sobie użyty jako broń, szkody mogą znacznie wykroczyć poza sektor transportu. Oszacowanie możliwej skali tych kosztów jest trudne, ale nietrudno sobie wyobrazić, że mogą one przybrać rozmiary, których żaden pojedynczy operator transportu nie będzie w stanie pokryć. Wysokość ewentualnych strat może również znacznie przewyższać kwoty, na które za rozsądną cenę można zawrzeć umowy ubezpieczeniowe. Ponadto w zależności od charakteru aktu terrorystycznego jego następstwa nie muszą być ograniczone do terytorium jednego państwa członkowskiego i mogą być takich rozmiarów, że nawet państwo członkowskie, w którym dokonano aktu, może nie być w stanie ponieść wszystkich kosztów.

3.2. Finansowanie

3.2.1. Finansowanie kosztów administracyjnych związanych z przepisami w zakresie ochrony, w tym kosztów kontroli zgodności z przepisami

Transpozycja przepisów wspólnotowych do prawa krajowego oraz ich stosowanie w przypadku krajowych działań z zakresu monitorowania są z reguły zadaniami organu publicznego.

Podobnie jest w przypadku inspekcji kontrolujących właściwe stosowanie środków bezpieczeństwa w obszarach lotnictwa, żeglugi morskiej i transportu lądowego. Komisja może wprawdzie również przeprowadzać tego rodzaju inspekcje, nie zwalnia to jednak państw członkowskich z obowiązku realizowania skutecznych programów kontroli jakości na szczeblu krajowym.

Działania takie stanowią część polityki publicznej i w związku z tym są zasadniczo w całości finansowane przez państwa członkowskie. Finansowanie to nie ma charakteru pomocy państwa nawet wówczas, gdy państwa członkowskie korzystają z pomocy prywatnych przedsiębiorstw, pod warunkiem że (w tym ostatnim przypadku) finansowanie takie jest ograniczone do zwrotu poniesionych kosztów powiększonego o rozsądną wielkość zysku i nie stanowi nadmiernej rekompensaty.

Opierając się na wynikach przeprowadzonych inspekcji Komisja wzywa państwa członkowskie do zapewnienia wystarczających środków służących zagwarantowaniu pełnego stosowania przepisów z zakresu ochrony oraz kontroli wprowadzenia w życie odpowiednich przepisów prawa.

3.2.2. *Finansowanie wdrożenia środków ochrony*

W odniesieniu do finansowania przez państwa członkowskie przypadającego im zadania wdrożenia środków ochrony transportu powstaje pytanie, czy nie stanowi to pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 traktatu WE, a jeśli tak, to w jakich okolicznościach może ono zostać uznane za zgodne z zasadami wspólnego rynku.

Europejski Trybunał Sprawiedliwości oraz Sąd Pierwszej Instancji przy różnych okazjach stwierdzały, że istnieją trzy odrębne kategorie działań finansowanych przez państwo: działania władzy publicznej, działania gospodarcze i działania nie mające charakteru gospodarczego. Europejskiemu prawu konkurencji podlegają jedynie działania gospodarcze, podczas gdy działania władzy publicznej i działania nieposiadające charakteru gospodarczego nie są objęte tymi przepisami.

W sprawie *Eurocontrol*⁸ Trybunał stwierdził, że *działania Eurocontrol w związku z ich charakterem, ich celem oraz dotyczącymi ich przepisami są powiązane z wykonywaniem uprawnień dotyczących kontroli przestrzeni powietrznej i nadzoru nad nią, które są typowymi uprawnieniami władzy publicznej*⁹. W związku z tym *nie mają one charakteru działań gospodarczych, który uzasadniałby zastosowanie postanowień traktatu WE dotyczących konkurencji*.

W sprawie *Porto di Genova* Trybunał stwierdził, że *„Nadzór związany z walką z zanieczyszczeniami środowiska, za który w terminalu naftowym portu w Genui odpowiedzialne było przedsiębiorstwo SEPG, jest zadaniem leżącym w interesie publicznym i należy do podstawowych zadań państwa w odniesieniu do ochrony środowiska na obszarach morskich. Nadzór ten w związku z jego charakterem, jego celem oraz dotyczącymi go przepisami jest powiązany z wykonywaniem uprawnień dotyczących ochrony środowiska, które są typowymi uprawnieniami władzy publicznej. Nie ma on charakteru działania gospodarczego, który uzasadniałby zastosowanie postanowień traktatu WE dotyczących konkurencji”*¹⁰.

⁸ Eurocontrol jest organizacją międzynarodową odpowiedzialną za ustalanie i pobieranie opłat nakładanych na użytkowników usług służb żeglugi powietrznej.

⁹ Orzeczenie z dnia 19 stycznia 1994 r., SAT Fluggesellschaft / Eurocontrol (Zbiór orzecznictwa 1994, str. I-43), pkt 30.

¹⁰ Orzeczenie z dnia 18 marca 1997 r., Calè & Figli / Servizi Ecologici Porto di Genova (Zbiór orzecznictwa 1997, str. I-1547), pkt 22.

W sprawie *Aéroport de Paris* Sąd Pierwszej Instancji stwierdził, że „konieczne jest rozróżnienie między, z jednej strony, działaniami *Aéroport de Paris* o czysto administracyjnym charakterze, w szczególności działaniami w zakresie nadzoru, oraz, z drugiej strony, zarządzaniem paryskimi portami lotniczymi, które finansowane jest z opłat uzależnionych od obrotów.”¹¹

Z przytoczonego wyżej orzecznictwa wynika, że finansowanie działań w zakresie ochrony transportu, które stanowią część podstawowych funkcji pełnionych przez państwo i które są powiązane z wykonywaniem uprawnień, które są typowymi uprawnieniami władzy publicznej, nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 87 ust. 2 traktatu WE.

Komisja potwierdziła ten punkt widzenia w swojej decyzji „N 309/2002 Francja, ochrona lotnictwa – zwrot kosztów powstałych w następstwie zamachów z dnia 11 września 2001 r.”. W decyzji tej Komisja analizuje środki ochrony wprowadzone przez rząd francuski po zamachach z 11 września. W pkt. 22 i 23 decyzji Komisja stwierdza:

Opisane powyżej zadania z zakresu ochrony odpowiadają zadaniom wykonywanym zazwyczaj przez policję lub przez operatora portu lotniczego zgodnie z instrukcjami władz publicznych. Wynikają one z ustaw lub z innych przepisów prawa. Ich realizacja nie pozostawia właściwym podmiotom żadnej możliwości manewru.

Wykonywanie przez te podmioty zadań z zakresu ochrony nie stanowi dla nich źródła jakichkolwiek przychodów ze strony pasażerów. Władze francuskie potwierdziły, że ponoszone przez pasażerów opłaty lotniskowe pozostają do dyspozycji portów lotniczych i są częściowo wykorzystywane do pokrycia kosztów w zakresie ochrony tylko tych portów lotniczych. Można więc zasadniczo uważać, że zadania te należą do działań władzy publicznej.

Można więc sformułować ogólną zasadę, że finansowanie nałożonych przepisami prawa działań z zakresu ochrony transportu powiązanych z wykonywaniem uprawnień, które są typowymi uprawnieniami władzy publicznej, nie stanowi działalności gospodarczej. Stanowisko to zostało ostatnio potwierdzone w wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa dla regionalnych portów lotniczych¹². Finansowanie tych działań musi być jednakże ściśle ograniczone do zwrotu kosztów poniesionych w związku z tymi działaniami i nie może być wykorzystywane do finansowania innej działalności gospodarczej¹³.

Państwo może powierzyć wykonywanie określonych uprawnień prywatnym przedsiębiorstwom, jak to miało miejsce w przypadku *Porto di Genova*. Państwo może również zdecydować, że użytkownicy określonego obiektu muszą przynajmniej częściowo ponosić koszty działań z zakresu ochrony, jak to miało miejsce w przypadku *Porto di Genova*, *Eurocontrol* oraz wspomnianych wcześniej środków ochrony na lotniskach francuskich. W takich przypadkach Komisja skontroluje jednak dokładnie, czy prywatne przedsiębiorstwa nie otrzymują nadmiernej rekompensaty w zamian za pomoc świadczoną państwu, oraz czy pobierane opłaty są rzeczywiście ograniczone jedynie do wysokości koniecznej do sfinansowania środków w zakresie ochrony. Jeśli państwo powierza wykonywanie swoich uprawnień przedsiębiorstwom prywatnym, to musi również zapewnić,

¹¹ Orzeczenie z dnia 12 grudnia 2000 r., *Aéroports de Paris* / Komisja Wspólnot Europejskich (Zbiór orzecznictwa 2000, str. II-3929), pkt 112.

¹² Dziennik Urzędowy C 312 z 9.12.2005, str. 1.

¹³ Sprawa C-343/95, *Cali*, Zbiór orzecznictwa 1997 ECR I-1547 („Porto di Genova”).

że w pełni przestrzegane są mające zastosowanie wspólnotowe przepisy dotyczące zamówień publicznych i niedyskryminacji oraz zapewnić, że nie dochodzi do dyskryminowania.

3.3. Przejrzystość nakładania podatków i opłat z tytułu bezpieczeństwa

Analizy poświęcone finansowaniu ochrony transportu wykazały, że zdecydowanie brakuje przejrzystości w zakresie przeznaczanych na ten cel kwot, wysokości nakładanych opłat i podatków oraz rzeczywistego wydatkowania tych środków.

W odniesieniu do opłat i podatków z tytułu bezpieczeństwa pożądane byłoby osiągnięcie większej przejrzystości. Mogłaby ona przyjąć formę przepisów dotyczących zarezerwowania lub wyodrębnienia kwot na działania związane z ochroną transportu celem zagwarantowania, że wydatkowane są wyłącznie i w całości w tym obszarze. Druga możliwość polega na wyraźnym wykazaniu pasażerom opłat i podatków z tytułu bezpieczeństwa w cenach biletów celem uświadomienia konsumentom, za co płacą. Dotyczyłoby to w szczególności transportu lotniczego, gdzie koszty związane z ochroną stanowią jedynie część dużo wyższej kwoty obejmującej wszystkie opłaty i podatki.

3.4. Ewentualne zakłócenia konkurencji

Komisja sądzi, że starania o wystarczająco równe warunki dostępu do finansowania ze środków publicznych leżą w uzasadnionym interesie zainteresowanych podmiotów, zarówno na wspólnym rynku, jak i w odniesieniu do rynków światowych.

Jak potwierdziło wiele analiz, w obrębie UE istnieją różne koncepcje w odniesieniu do wkładu państw członkowskich w finansowanie wdrożenia środków ochrony transportu, co odzwierciedla różne filozofie państw członkowskich w odniesieniu do roli państwa w tej dziedzinie. Różnorodność podejścia oraz brak przejrzystości jeśli chodzi o przychody, które są w całości przeznaczane na finansowanie działań służących zapewnieniu ochrony transportu, mogą prowadzić do pewnych zakłóceń konkurencji. Może to dotyczyć zwłaszcza sytuacji, kiedy państwa członkowskie uchwalają dodatkowe, bardziej surowe wymagania niż te nakładane przez przepisy prawa wspólnotowego.

W rezultacie istnienia na świecie różnych koncepcji finansowania środków ochrony mogą się jednak również pojawić zakłócenia na poziomie globalnym. W kwestii zakłóceń zewnętrznych potrzebne są odpowiednie działania, tak by uniknąć negatywnych efektów dla wspólnotowego sektora transportu stawiających go w niekorzystnej sytuacji w porównaniu z konkurentami spoza UE, co może prowadzić do osłabienia wzrostu gospodarczego w Unii Europejskiej.

W związku z tym należy zapewnić, by w stosunku do konkurentów europejskiego sektora transportu rządy właściwych krajów stosowały podobne zasady, najlepiej w formie porozumień zawieranych przez międzynarodowe gremia takie jak ICAO (Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego) lub IMO (Międzynarodowa Organizacja Morska) lub, jeśli nie będzie to możliwe, w formie dwustronnych umów między Unią Europejską a rządami państw, w których mają siedzibę główni konkurenci.

4. WNIOSKI

- Na podstawie analiz poświęconych ochronie transportu lotniczego i morskiego można stwierdzić, że koszty ochrony mogą być wysokie i w chwili obecnej są one w większości ponoszone przez użytkowników.
- Zwiększenie przejrzystości w zakresie podatków i opłat z tytułu bezpieczeństwa przyniosłoby lepsze informacje osobom korzystającym z usług transportowych oraz ułatwiłoby ocenę ewentualnego wpływu na funkcjonowanie konkurencji na rynku. Obecny brak przejrzystości utrudnia zidentyfikowanie ewentualnych zakłóceń.
- Różnorodność koncepcji finansowania realizacji działań służących ochronie transportu stwarza możliwość zakłócenia konkurencji. Może to dotyczyć zwłaszcza sytuacji, kiedy państwa członkowskie uchwalają dodatkowe, bardziej surowe wymagania niż te nakładane przez przepisy prawa wspólnotowego.
- Komisja podtrzymuje swoje ogólne stanowisko w tej kwestii przedstawione w komunikacie do Parlamentu Europejskiego i Rady zatytułowanym „Wpływ zamachów terrorystycznych w Stanach Zjednoczonych na sektor transportu lotniczego”. W szczególności Komisja uważa, że w związku z faktem, iż ochrona obywateli europejskich przed aktami terrorystycznymi jest zasadniczo zadaniem państwa, finansowanie ze środków publicznych działań służących zapobieganiu tym aktom i powiązanych z wykonywaniem uprawnień stanowiących zazwyczaj uprawnienia władzy publicznej, nie ma charakteru pomocy państwa.