



Brüsszel, 2026. június 19.
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2026) 229 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK 2024. ÉVI JELENTÉS A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉS VÉDELME NEK KÖZÖS SZABÁLYAIRÓL SZÓLÓ 300/2008/EK RENDELET VÉGREHAJTÁSÁRÓL

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2026) 229 final.

Melléklet: COM(2026) 229 final



Brüsszel, 2026.5.18.
COM(2026) 229 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

**2024. ÉVI JELENTÉS A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉS VÉDELME NEK KÖZÖS
SZABÁLYAIRÓL SZÓLÓ 300/2008/EK RENDELET VÉGREHAJTÁSÁRÓL**

1. BEVEZETÉS

A 300/2008/EK rendelet¹ 16. cikke szerint a Bizottság évente jelentést tesz az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak és a tagállamoknak e rendelet alkalmazásáról és annak a légi közlekedés védelmének javítására gyakorolt hatásáról.

2024-ben a Bizottság szolgálatai folytatták „A megerősített és reziliensebb légiközlekedés-védelmi politika felé: helyzetfelmérés” című bizottsági szolgálati munkadokumentumban bejelentett intézkedések végrehajtását. Az e dokumentumban meghatározott 14 kiemelt intézkedés végrehajtási szakasza 2024 során valósult meg, együttműködésben a tagállamokkal. Ez a munka az új légiközlekedés-védelmi alapkövetelményekre, valamint az innováció fellendítésére összpontosított, az EU légiközlekedés-védelmi stratégiájával összhangban.

2. FENYEGETÉST JELENTŐ ESEMÉNYEK ÉS KILÁTÁSOK

A Bizottság az érintett ügynökségekkel együttműködve folyamatos párbeszédet folytatott a tagállamokkal és más érdekelt felekkel a légi közlekedést érintő, újonnan felmerülő – többek között hibrid jellegű – biztonsági fenyegetésekről, és rendszeresen nyomon követte alakulásukat, hogy bővítse az említett fenyegetések kezeléséhez szükséges ismereteket és kapacitást, ezáltal hatékonyan kezelve a kockázatot.

2.1. Terrorizmus és hibrid fenyegetések

A terrorizmus és az erőszakos szélsőségesesség továbbra is jelentős fenyegetést jelent az Európai Unió és tagállamai számára, különösen a globális dzsihadista hálózatok részéről, miközben az általános fenyegetettségi szint továbbra is jelentős. A destabilizáló belső és külső események hozzájárultak a radikalizálódás fokozódásához, a feszültségek növekedéséhez és a társadalmi polarizáció erősödéséhez, ami potenciálisan terrorizmushoz és erőszakos szélsőségesességhez vezethet az Unió egész területén. A terroristák határokon átnyúlóan tevékenykednek, kihasználva az új technológiákat és módszereket. A félretájékoztatás és a dezinformáció online terjedése és az abban rejlő radikalizálódási potenciál továbbra is kiemelt probléma. Decentralizáltabb és instabilabb környezetben a szétszórt terrorista és erőszakos szélsőséges szereplők ideológiától vagy csoporthovatartozástól függetlenül kapcsolódnak egymáshoz és inspirálják egymást.

A közel-keleti régióban zajló konfliktusok fokozták az EU belső biztonságát fenyegető veszélyt, és jelentős mobilizációs és radikalizációs potenciált hordoznak, ami számos új fenyegetési vektort aktiválhat Európában. A konfliktus nagymértékben növelte az

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 97., 2008.4.9., 72. o.).

online szélsőséges tartalmak mennyiségét, beleértve a terrorista propagandát, az antiszemita és muszlimellenes tartalmakat, valamint a polarizáló narratívákat.

A polgári légi közlekedés továbbra is kiemelt célpont, miközben a fenyegetések és kihívások várhatóan módosulnak, és a támadási módok valószínűleg egyre változatosabbak lesznek. A belső fenyegetésekre és a belföldi gyökerű terrorizmusra továbbra is kiemelt figyelmet kell fordítani. A konfliktusövezetek továbbra is olyan környezetet biztosítanak a terroristák számára, amely lehetőséget teremt kifinomultabb katonai felszerelések megszerzésére.

Bár az Oroszországi Föderáció Ukrajna elleni agressziós háborúja eddig korlátozott hatást gyakorolt az EU-ban a terrorfenyegetettségére és az erőszakos szélsőségességre, fokozott hibrid fenyegetést eredményezett az EU belső biztonságára nézve a dezinformáció, a kibertámadások, a migráció eszközként való felhasználására irányuló kísérletek, valamint a kritikus infrastruktúrákat – beleértve a légiáru-védelmet – érintő szabotázsakciók fokozódása révén.

2.2. Légiáru-védelmi incidensek

2024 júliusától kezdődően számos jogellenes beavatkozásra került sor a (légi) áruk és postai küldemények biztonságos európai ellátási láncában. Ezek az események rögtönzött gyújtószerkezetek alkalmazásával is jártak. Uniós és nemzetközi szinten mozgósították a kormányzati és ágazati szereplők erőfeszítéseit annak érdekében, hogy mérlegeljék a sérülékenységeket és a fokozott rezilienciát célzó megoldásokat. A Bizottság a tagállamokkal és az ágazati érdekelt felekkel közösen olyan megelőző intézkedéseket dolgozott ki, amelyek hozzájárulnak az alkalmazott módszerek mérsékléséhez és a légiáru-ellátási lánc megerősítéséhez.

2.3. Kiberbiztonság

Mivel a polgári légi közlekedés egyre inkább összekapcsolódik és digitalizálódik, a kiberfenyegetések egyre nagyobb kockázatot jelentenek a légi közlekedés védelmére, biztonságára és hatékonyságára nézve. A közlekedési ágazatot célzó kibertámadások katasztrofális következményekkel járhatnak, és jelentős gazdasági zavarokat okozhatnak. 2024-ben világszerte több mint 8 500, a légi közlekedés különböző érdekelt feleit érintő kibertámadásról számoltak be. A kibertámadások végrehajtásának előnyben részesített módszerei a csalárd honlapok, az adathalászat és a rosszindulatú szoftverek, valamint az elosztott szolgáltatásmegtagadás (DDoS) voltak. A fő célpontok a légtérfelhasználók, a repülőterek, a léginnavigációs szolgáltatók és ezek ellátási láncai voltak².

² EUROCONTROL/EATM-CERT 2025. évi jelentés a kibertechnológia légi közlekedésben történő alkalmazásáról (EUROCONTROL/EATM-CERT 2025 report on cyber in aviation).

A kibertámadások mögött meghúzódó motiváció változó. Míg a leggyakoribb ok az anyagi haszonszerzés, másokat ideológia motivál, vagy ellenséges állami szereplők nevében járnak el.

Ebben az összetett környezetben az erőfeszítések a meglévő szabályozási kezdeményezések gyors és hatékony végrehajtására irányultak, biztosítva azok teljes körű működőképességét és következetes alkalmazását.

3. KOCKÁZATÉRTÉKELÉSEK

3.1. Drónok

Amint az a „2.0-s drónstratégiában” is rögzítették³, a Bizottság vállalta annak mérlegelését, hogy szükséges-e a légiközlekedés-védelmi szabályok módosítása annak biztosítása érdekében, hogy a légiközlekedési hatóságok és a repülőterek növeljék rezilienciájukat a nem együttműködő és engedély nélküli drónok jelentette kockázatokkal szemben.

A Bizottság szolgálatai 2024 első negyedévében véglegesített külön kockázatértékelést végeztek a nem együttműködő, valamint engedély és pilóta nélküli légi járművek által a polgári légi közlekedésre és a repülőtéren létesítményekre jelentett kockázatról. A kockázatértékelés elsősorban a pilóta nélküli légi járművek terrorizmus céljára való felhasználása által jelentett fenyegetésre terjedt ki. Az állami szereplőket érintő hibrid forgatókönyveket nem vették figyelembe.

A végeredmény rámutatott, hogy a vizsgált időszakban a polgári légi közlekedés és a repülőtéren létesítmények kockázati kitettsége a pilóta nélküli légi járművek képességeit kihasználó terroristák által elkövetett szándékos támadásokkal szemben nem volt jelentős. Következésképpen, a fennmaradó kockázat nem tette szükségessé a meglévő légiközlekedés-védelmi szabályok felülvizsgálatát.

3.2. Konfliktusövezetek

A konfliktusövezeteket jelző uniós rendszer keretében 2024-ben is rendszeresen, negyedévente sor került közös kockázatértékelésekre, az uniós tagállamokat, az Európai Külügyi Szolgálat (EKSZ) EU Helyzetelemző Központját (EU INTCEN) és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségét (EASA) magában foglaló integrált uniós légiközlekedés-védelmi kockázatértékelési csoport vezetésével. E tevékenység célja a konfliktusövezetekből eredő kockázatok értékelésére vonatkozó információk időben

³ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az intelligens és fenntartható, pilóta nélküli légi járművek európai ökoszisztémájára irányuló 2.0-s drónstratégia, COM(2022) 652 final, 2022. november 29.

történő megosztása a kockázatsökkentés támogatása érdekében. Sürgős esetben rendkívüli ülések szervezésére kerül sor.

A csoport 2024-ben négy negyedéves ülést és hét sürgős ad hoc ülést tartott, különös tekintettel a közel-keleti konfliktusra és annak az uniós polgári légi közlekedésre gyakorolt hatására. Ez három konfliktusövezeti tájékoztató közzétételéhez, egy tájékoztató visszavonásához, valamint 11 meglévő tájékoztató érvényességének meghosszabbításához vezetett⁴.

Az integrált uniós légiközlekedés-védelmi kockázatértékelési folyamat kockázatértékelési képességet is biztosít, valamint támogatja a légiáru-védelmi és légiközlekedés-védelmi követelményekre vonatkozó döntéshozatali folyamatot (kockázatsökkentést).

4. JOGSZABÁLYI KERET ÉS KIEGÉSZÍTŐ ESZKÖZÖK

4.1. Jogszályi keret

A polgári légi közlekedés továbbra is az ellenséges szándékú szereplők egyik kedvelt célpontja, és e fenyegetéssel szemben csak arányos, kockázatalapú védelmi intézkedésekkel védekezhetünk. A Bizottság és a tagállamok ezért a lehető legmagasabb szintű biztonság elérése érdekében folyamatosan kiigazítják a kockázatsökkentő intézkedéseket, ugyanakkor minimalizálják a műveletekre gyakorolt káros hatásokat.

Az (EU) 2015/1998 végrehajtási rendeletet 2024 májusában módosította az (EU) 2024/1255 végrehajtási rendelet⁵. Utóbbi módosításokat vezetett be a változó fenyegetettségi és kockázati helyzet, valamint a legújabb technológiai fejlemények kezelése érdekében. Olyan rendszert vezettek be a fuvarozók jóváhagyására és felügyeletére vonatkozóan, amely sok esetben biztosítja a védelem alatt álló légi áruknak és postai küldeményeknek a meghatalmazott ügynökök és ismert szállítók nevében történő felszíni szállítását. Egy repülőtér⁶ felkerült azon harmadik országok listájára, amelyek a légi közlekedés védelmére irányuló közös alapkövetelményekkel elismerten egyenértékű védelmi követelményeket alkalmaznak. Az (EU) 2024/2108 végrehajtási rendelet 2024 júliusában elfogadta az (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelet második módosítását⁷, amely ideiglenesen alacsonyabb térfogathatárt vezetett be a folyadékok, aeroszolok és gélek C3-követelménynek megfelelő, kézipoggyászhoz használt robbanóanyag-felderítő eszközök (EDSCB) alkalmazásával történő átvizsgálására, és felszólított az e technológia által használt felderítési algoritmusok javítására.

⁴ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>.

⁵ Részletes leírásért lásd a 2. mellékletet.

⁶ A Norvég Királyság svalbardi repülőtere.

⁷ Részletes leírásért lásd a 2. mellékletet.

4.2. A szállítási lánc védelmére vonatkozó uniós adatbázis

A szállítási lánc védelmére vonatkozó uniós adatbázis⁸ az egyetlen jogi eszköz, amely adategyeztetés céljából a meghatalmazott ügynökök rendelkezésére áll, amikor szállítmányt vesznek át másik meghatalmazott ügynöktől vagy ismert szállítótól. Ez az adatbázis az „EU-bélyegző” megjelöléssel ellátott, jóváhagyott polgári légiközlekedés-védelmi berendezések jegyzékét is tartalmazza.

Az adatbázis 2024 végén mintegy 37 000, meghatalmazott ügynökökre, ismert szállítókra, a repülőtéri készletek ismert beszállítóira, független ellenőrökre, ACC3 státuszú légitársaságokra, meghatalmazott beszállítókra, harmadik országbeli meghatalmazott ügynökökre és ismert szállítókra, védelmi berendezésekre, repülőterekre, valamint felhasználókra vonatkozó rekordot tartalmazott. Rendelkezésreállási aránya 99,99 % volt, ami azt jelenti, hogy 2024-ben kevesebb mint 30 percig nem volt elérhető.

4.3. Berakodás előtti előzetes áruinformációk (PLACI)

Azoknak a gazdasági szereplőknek, amelyek harmadik országokból légi úton szállítanak küldeményeket az Unió vámterületére (rendeltetési helyként vagy tranzithelyként), elektronikus úton előzetes áruinformációkat kell szolgáltatniuk az uniós vámhatóságok részére. Ezeket az adatokat az EU-ba történő első beléptetési hely szerinti vámhatóságok az új vámügyi importellenőrzési rendszer (ICS2) alkalmazásával polgári légiközlekedés-védelmi célból elemzik.

A PLACI-kockázatelemzés eredménye szükségessé teheti konkrét légiközlekedés-védelmi kockázatcsökkentő intézkedések végrehajtását, beleértve a berakodást megtiltó „Do Not Load (DNL)” utasítás elrendelésének vagy az ügy további vizsgálatra történő továbbításának lehetőségét. Az EU-ba irányuló szállítási láncban részt vevő gazdasági szereplőknek alkalmazniuk kell ezeket az intézkedéseket, mielőtt a szállítmányt berakodnák egy EU-ba tartó járat fedélzetére.

2024-ben mintegy 141 millió PLACI-bejelentést regisztráltak. Ennek eredményeként kb. 1 400 átvizsgálás iránti utasítást adtak ki, de az áruk berakodásának megtiltását (DNL) egyszer sem kellett elrendelni. Az intézkedések többsége az expressz küldeményekhez kapcsolódott, ezt követték a postai küldemények és az általános légi áru fuvarozás.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

5. ELLENŐRZÉSEK ÉS EGYÉB MEGFELELÉS-ELLENŐRZÉSI TEVÉKENYSÉGEK

5.1. Általános fejlemények

A 300/2008/EK rendelet célja a polgári légi közlekedés elleni jogellenes cselekmények megakadályozása a személyek és az áruk védelme érdekében. Míg ez a rendelet a tagállamok számára előírja, hogy rendszeresen ellenőrizték a légi közlekedés védelmére irányuló közös alapkövetelmények repülőterek, légi fuvarozók és egyéb jogalanyok általi végrehajtását, valamint biztosítsák a hiányosságok gyors észlelését és kijavítását, a jogalkotó által a Bizottságra ruházott feladat e jogi követelmény EU/EGT-tagállamok⁹ általi hatékony végrehajtásának nyomon követése.

A 300/2008/EK rendelet 15. cikke előírja, hogy a Bizottságnak ellenőrzéseket kell végeznie, és adott esetben a légi közlekedés védelmének javítására irányuló ajánlásokat kell tennie. E nyomonkövetési célkitűzés teljesítése érdekében a Bizottság felügyeleti rendszere kiterjed a hatékony nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi program és a hatékony nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi minőségbiztosítási program létrehozására, fenntartására és alkalmazására irányuló tagállami tevékenységekre.

E célból a Bizottság kétrétű megfelelés-ellenőrzési rendszert működtet, amely egyrészt a Bizottság saját ellenőrzéseiből, másrészt az egyes tagállamok nemzeti ellenőrzési tevékenységeiről készített éves jelentések értékeléséből áll.

2010 óta a bizottsági ellenőrzések során megállapított megfelelési arány stabilan 80 % körül maradt. Egyes intézkedések hatékony végrehajtása azonban javításra szorul, és folyamatos erőfeszítéseket igényel az ágazati érdekelt felek, a felelős hatóságok és a Bizottság részéről.

5.2. Az ellenőrzések gyakorisága és hatóköre

A Bizottság ellenőrzéseket végez a légi közlekedés védelméért felelős tagállami igazgatási szerveknél (a 300/2008/EK rendelet 9. cikke szerinti felelős hatóságok), valamint a repülőtereken, az üzemben tartóknál és a légiközlekedés-védelmi követelményeket alkalmazó jogalanyoknál.

Ezen ellenőrzések számát, gyakoriságát és hatókörét a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságnak az uniós légiközlekedés-védelmi követelmények végrehajtásának nyomon követésére vonatkozó stratégiája határozza meg. A stratégia figyelembe veszi az egyes tagállamok légi közlekedési tevékenységének szintjét, a repülőtéri műveletek típusainak reprezentatív mintáját, a légiközlekedés-védelmi előírásoknak való megfelelés szintjét, a korábbi bizottsági ellenőrzések eredményeit, az

⁹ Európai Gazdasági Térség: a 27 uniós tagállam, Norvégia, Izland és Svájc. Az EFTA Felügyeleti Hatóság (ESA) felel a norvégiai és az izlandi légiközlekedés-védelmi ellenőrzések elvégzéséért. A Bizottság kétoldalú megállapodás alapján légiközlekedés-védelmi ellenőrzéseket végez Svájcban.

éves nemzeti minőségbiztosítási jelentések értékelését, a biztonságot érintő eseményeket (a „jogellenes cselekményeket”), a fenyegetettségi szinteket, valamint egyéb tényezőket és értékeléseket.

Annak érdekében, hogy a Bizottság kellőképpen meggyőződjön a tagállamok megfelelési szintjéről, egy többéves ellenőrzési módszer alkalmazására kerül sor. Ily módon a Bizottság kétéves ciklus keretében – vagy az adott tagállam felelős hatóságánál végzett ellenőrzés útján, vagy pedig legalább egy repülőterének az ellenőrzése révén – bizonyítékokat szerez be arról, hogy az egyes tagállamok hogyan alkalmazzák a 300/2008/EK rendeletet és annak végrehajtási jogszabályait.

Ezenfelül a légi közlekedés védelmére irányuló közös alapkövetelmények alkalmazására vonatkozó bizonyítékok megszerzése ötéves ciklusban történik, a 300/2008/EK rendelet hatálya alá tartozó uniós repülőterek kiválasztott legalább 15 %-ának, köztük az egyes tagállamok utasszámot tekintve legnagyobb repülőterének ellenőrzésével. A Bizottság által kiválasztott repülőtereknél végzett ellenőrzések az egyes tagállamok általános megfelelési szintjére vonatkozó fontos mutatóknak tekinthetők.

5.3. Az ellenőrzések eljárásai és módszertana

A 72/2010/EU bizottsági rendelet¹⁰ megállapítja a légi közlekedés védelmével kapcsolatos bizottsági ellenőrzések eljárásait. Ez a rendelet többek között a bizottsági ellenőrök képzettségére és hatáskörére vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz¹¹.

Az ezen ellenőrzések végzésénél alkalmazott módszertan a légi közlekedés védelméért felelős tagállami hatóságokkal szoros együttműködésben került kidolgozásra, és a védelmi intézkedések eredményes végrehajtásának vizsgálatán alapul.

5.4. A Bizottság által végzett ellenőrzések

A Bizottság nyolc teljes munkaidős légiközlekedés-védelmi ellenőrből álló aktív munkacsoporttal rendelkezett. E munkacsoportot a tagállamok által kijelölt és a bizottsági ellenőrzésekben való részvételre jogosult, mintegy 80 nemzeti ellenőr támogatta.

A nemzeti ellenőröknek a bizottsági ellenőrzésekbe való bevonása szintén hozzájárul a szakértői felülvizsgálati rendszerhez, és lehetővé teszi a módszertanok és a bevált gyakorlatok tagállamok és társult országok közötti terjesztését¹².

¹⁰ A Bizottság 72/2010/EU rendelete (2010. január 26.) a légi közlekedés védelmével kapcsolatos bizottsági ellenőrzések eljárásainak megállapításáról (HL L 23., 2010.1.27., 1. o.).

¹¹ Lásd a 4. és az 5. cikket.

¹² A Bizottság és az ESA 2024. évi megfelelés-ellenőrzési tevékenységeinek összefoglalásáért lásd az 1. mellékletet.

5.4.1. A felelős nemzeti hatóságoknál végzett ellenőrzések

A felelős nemzeti hatóságoknál végzett ellenőrzések célja annak felmérése, hogy a tagállamok rendelkeznek-e a szükséges eszközökkel – többek között nemzeti minőségbiztosítási programmal, jogi felhatalmazással és megfelelő erőforrásokkal – az uniós légiközlekedés-védelmi jogszabályok megfelelő végrehajtásához.

A felelős nemzeti hatóságoknál végzett ellenőrzések hatodik ciklusa keretében a Bizottság 2024-ben öt ellenőrzést végzett. A 2024-ben ellenőrzött tagállamok összehangolták nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi programjukat az uniós jogszabályokkal, biztosították felelős hatóságaik számára a rendelet és az ahhoz tartozó végrehajtási jogi aktusok valamennyi követelményének nyomon követéséhez és végrehajtásához szükséges végrehajtási hatásköröket, biztosították, hogy elegendő ellenőr álljon rendelkezésre a megfelelés-ellenőrzési tevékenységek elvégzéséhez, és végrehajtották a védelmi képzéssel kapcsolatos követelmények többségét.

Az ellenőrzések azonban rávilágítottak arra, hogy a tagállamoknak további erőfeszítéseket kell tenniük a következő területeken: a nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi programoknak a jogszabályi változásokkal összhangban történő naprakészen tartása, valamint a közös alapkövetelmények végrehajtásával kapcsolatos felelősségi körök egyértelmű meghatározása; a repülőterek, az üzemben tartók és a jogalanyok védelmi programjainak az uniós jogszabályokkal és a nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi programokkal való teljes körű összehangolásának és nyomon követésének biztosítása; a röntgenberendezés-kezelők tanúsításának és újbóli tanúsításának nemzeti szintű szabványosítása; a kiberbiztonsággal kapcsolatos képzés teljes körű kidolgozása; az ellenőrzéshez szükséges módszertan teljes körű végrehajtása, a nemzeti megfelelés-ellenőrzésről szóló jelentésekbe foglalandó információk meghatározása, valamint a jelentéstételi folyamatra vonatkozó követelmények teljesítése (pl. a jelentések és lezáró levelek időben történő benyújtása stb.). Emellett egyes tagállamokban bizonyos feladatokat nem hajtottak végre teljes mértékben a nem megfelelő feladatkiosztás miatt. Ezek közé tartozott a repülőterek, a légi fuvarozók és egyes védelmi feladatokat ellátó jogalanyok, valamint védelmi programjaik nyomon követése. Ezen túlmenően, az ellenőrzések során a hatóságok nem fedték le következetesen a közvetlenül kapcsolódó biztonsági intézkedések teljes körét, illetve nem végeztek vizsgálatokat az összes előírt területen. A repülőtéren helyszíni ellenőrzések során feltárták, hogy a nemzeti nyomonkövetési tevékenységek hatékonysága az ellenőrzött tagállamok mindegyikében tovább javítható.

5.4.2. A repülőtereken végzett előzetes ellenőrzések

A Bizottság 2024-ben 17 előzetes ellenőrzést végzett repülőtereken annak felmérése céljából, hogy a felelős hatóság megfelelően nyomon követi-e a légiközlekedés-védelmi intézkedések tényleges végrehajtását, és képes-e az esetleges hibák gyors felderítésére és kijavítására. A bizottsági ellenőrök által megállapított hibákat meghatározott időkereten belül ki kell javítani. Az ellenőrzésről szóló jelentéseket valamennyi tagállam számára rendelkezésre bocsátják.

A 300/2008/EK rendelet végrehajtásának 15. évét követően az ellenőrzési eredmények tükrözik a felelős hatóságok és az ágazat erőfeszítéseit. A védelmi követelmények többségét helyesen hajtották végre. Az ellenőrzések azonban rámutattak azokra a területekre, ahol javítani kell egyes intézkedések hatékony végrehajtását, például a szigorított védelmi területeken végzett átvizsgálás és belépési ellenőrzés, az ellátás biztonsági ellenőrzése, valamint a kiberbiztonság terén.

5.4.3. Nyomon követő ellenőrzések

A Bizottság a 72/2010/EU rendelet 13. cikkének megfelelően korlátozott számú utólagos ellenőrzést végez. A Bizottság akkor ütemez be ilyen ellenőrzést, ha az előzetes ellenőrzés több súlyos hiányosságot tár fel, továbbá véletlenszerűen annak ellenőrzésére is, hogy a felelős hatóságok rendelkeznek-e az ahhoz szükséges hatáskörökkel, hogy a hiányosságok meghatározott időkereten belül történő kijavítását előírják. 2024-ben négy utólagos ellenőrzésre került sor.

5.5. A tagállamok éves minőségbiztosítási jelentéseinek értékelése

A 300/2008/EK rendelet mellékletének 18. pontja előírja a tagállamok számára, hogy évente nyújtsanak be jelentést a Bizottságnak a kötelezettségeik teljesítése érdekében hozott intézkedésekről, illetve a repülőterek légiközlekedés-védelmi helyzetéről.

Ezeknek a jelentéseknek az értékelése – rendszeresen végzett saját ellenőrzésein felül – eszközt biztosít a Bizottság számára a nemzeti minőségbiztosítási intézkedések végrehajtásának szoros nyomon követéséhez. Ez pedig lehetővé teszi az egyes tagállamokban a hiányosságok gyors feltárását és kijavítását.

Az értékelés magában foglalja repülőterek, légi fuvarozók és a légi közlekedés védelméért felelős egyéb jogalanyok rendszeres ellenőrzésének, az ellenőrök által az adott területen eltöltött időnek, a megfelelő összetételű megfelelőség-ellenőrzési tevékenységek hatókörének és gyakoriságának, a nemzeti megfelelési szinteknek, az utólagos tevékenységeknek és a végrehajtási hatáskörök alkalmazásának az elemzését.

A tagállamok által benyújtott éves jelentések és információk minősége változatlanul kielégítő, ráadásul 2024-ben további harmonizáció valósult meg.

A Bizottság hivatalos átfogó értékelést küldött a tagállamoknak, amely – szükség esetén – javaslatokat is tartalmazott a nemzeti erőfeszítések javítására vagy kiigazítására.

5.6. Harmadik országok repülőtereinek értékelése

Az értékelésekre az EU és a harmadik országok közötti, egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos megállapodások keretében kerül sor. A cél annak megerősítése, hogy bizonyos védelmi intézkedések végrehajtása továbbra is azonos szinten van az uniós légiközlekedés-védelmi jogszabályok végrehajtásával. 2024-ben három értékelésre került sor: az Egyesült Államokban, Montenegróban és Szingapúrban.

5.7. A 15. cikk szerinti ügyek és bírósági eljárások

Amennyiben a repülőterekre vonatkozó légiközlekedés-védelmi intézkedések végrehajtása terén feltárt hiányosságok kellően súlyosak ahhoz, hogy jelentős hatást gyakoroljanak az Unión belüli polgári légi közlekedés általános védelmi szintjére, a Bizottság a 72/2010/EU rendelet 15. cikkét alkalmazza. Ez azt jelenti, hogy valamennyi tagállam felelős hatóságait figyelmeztetik a helyzetre, és a 15. cikk hatálya alá tartozó repülőterekről érkező járatokat úgy kell kezelni, mintha harmadik országból érkeznének. Ennek következtében a fogadó repülőterek kötelesek kompenzációs biztonsági intézkedéseket alkalmazni az érkező átszálló utasok és poggyászuk, valamint az őket szállító légi jármű tekintetében. 2024-ben nem indult ilyen ügy.

A Bizottságnak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 258. cikkével összhangban kötelezettségszegési eljárás indítására is van lehetősége, különösen a hiányosságok pótlásának elhúzódó elmaradása vagy a hiányosságok megismétlődése esetén. 2024-ben nem indult ilyen eljárás.

6. ÜLÉSEK ÉS RENDEZVÉNYEK

A Bizottság 2024. május 2-án megszervezte a közlekedés kiberbiztonságával foglalkozó második konferenciát, amely valamennyi közlekedési módra kiterjedt. A rendezvény áttekintette a közlekedés kiberbiztonságával foglalkozó első, 2019-es konferencia óta bekövetkezett fejleményeket azzal a céllal, hogy feltárja a fennmaradó hiányosságokat, ösztönözze a gyakorlatok és ötletek cseréjét a különböző közösségek között, valamint kezelje a közlekedési ágazatot érintő, változó kiberbiztonsági fenyegetéseket.

A Bizottság 2024 februárjában létrehozta a légi közlekedés kiberbiztonságával foglalkozó alcsoporthoz, és a légi közlekedés kiberbiztonságával foglalkozó munkacsoport által meghatározott megbízatás alapján strukturált plenáris ülésorozatot és célzott munkacsoportüléseket kezdeményezett. A célkitűzés a légiközlekedés-biztonsági, légiközlekedés-védelmi és kiberbiztonsági hatóságok közötti együttműködés előmozdítása volt a NIS 2 irányelv¹³ és a légi közlekedésre vonatkozó szabályok összehangolásának és betartásának elősegítése érdekében. Az üléseken törekedtek továbbá a kiberbiztonsági kötelezettségek esetleges hiányosságainak vagy átfedéseinek elkerülésére, valamint a szükségtelen adminisztratív és működési terhek minimalizálására.

A Bizottság és az Egyesült Államok Közlekedésbiztonsági Hivatala (TSA) 2024 novemberében Dublinban (Írország) megszervezte a második USA-EU légiárubiztonsági csúcstalálkozót. A rendezvény lehetőséget biztosított a légi árut fenygető

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/2555 irányelve (2022. december 14.) az Unió egész területén egységesen magas szintű kiberbiztonságot biztosító intézkedésekről, a 910/2014/EU rendelet és az (EU) 2018/1972 irányelv módosításáról és az (EU) 2016/1148 irányelv hatályon kívül helyezéséről (NIS 2 irányelv).

veszélyek és kockázatok azonosítására és a kockázatsökkentő stratégiák közös végrehajtására.

A Bizottság – azzal a céllal, hogy visszajelzést biztosítson a tagállamoknak az ellenőrzésekkel kapcsolatban, előmozdítsa az átláthatóságot és összehangolja a megfelelés-ellenőrzési módszertanokat – 2024 októberében éves értekezletet és képzést szervezett az egyes országok légiközlekedés-védelemmel foglalkozó ellenőrei számára.

7. NEMZETKÖZI PÁRBESZÉD

7.1. Általános fejlemények

A Bizottság továbbra is hozzájárult a globális légi közlekedés védelméhez azáltal, hogy együttműködött nemzetközi szervezetekkel, például a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel (ICAO), az Európai Polgári Repülési Konferenciával (ECAC) és a legfontosabb kereskedelmi partnerekkel, szoros együttműködést folytatva a tagállamokkal az összehangolt uniós álláspontok biztosítása érdekében. Harmadik országokkal – például az Egyesült Államokkal, Kanadával, Ausztráliával, Szingapúrral és az Egyesült Királysággal – is párbeszédet folytatott.

7.2. Nemzetközi szervezetek

Az EU megfigyelőként aktívan részt vett az ICAO légiközlekedés-védelmi testületének 2024. április 22. és 26. között tartott éves ülésén (AVSECP/35), valamint az ICAO kiberbiztonsági testületének (CYSECP/3) 2024. június 3. és 7. között tartott harmadik ülésén.

7.3. Harmadik országok

Az Egyesült Államokkal a légi közlekedés védelme területén fenntartott kapcsolatok keretében az EU–USA közlekedésbiztonsági együttműködési munkacsoport célja az együttműködés előmozdítása több, kölcsönös érdeklődésre számot tartó területen. Biztosítja az egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos intézkedések folyamatos működését, valamint a légi árukra és légipostai küldeményekre vonatkozó uniós és egyesült államokbeli rendszerek kölcsönös elismerését. A közlekedésbiztonsági együttműködési munkacsoport 33. ülésére 2024. szeptember 10–11-én került sor.

Az EU és az Egyesült Királyság közötti kereskedelmi és együttműködési megállapodás 435. cikkének alkalmazásában az EU és az Egyesült Királyság közötti légiközlekedés-védelmi együttműködés biztosítja a légiközlekedés-védelmi kérdésekben folytatott együttműködést, az információcserét, a bevált gyakorlatok megvitatását és megosztását, valamint a külső szakértők közötti együttműködési megállapodások kidolgozását. Az EU és az Egyesült Királyság közötti negyedik légiközlekedés-védelmi együttműködési ülésre 2024. május 15-én, az ötödik ülésre pedig október 31-én került sor.

Az uniós joggal összhangban a Bizottság az egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos megállapodásokat kötött, amelyek elismerik, hogy egyes harmadik országokban, illetve harmadik országbeli repülőtereken alkalmazott védelmi előírások egyenértékűek az uniós előírásokkal¹⁴. Folytatódtak Japánnal az egyszeri védelmi ellenőrzésről folytatott megbeszélések, de az alkalmazott rendszerek közötti különbségek egyelőre nem tettek lehetővé előrelépést az egyszeri védelmi ellenőrzések terén. 2024-ben nem jött létre az egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos új megállapodás.

Ami a kapacitásépítést illeti, 2024-ben folytatódott az Európai Bizottság által 8 millió EUR költségvetéssel finanszírozott és „A polgári légi közlekedés védelme Afrikában, Ázsiában és a Közel-Keleten” (CASE II) elnevezésű, az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) által végrehajtott projekt. A légiközlekedés-védelmi szakértők tevékenységei többek között munkaértekezleteket, webináriumokat és az egyes országokon belüli kétoldalú tevékenységeket foglaltak magukban¹⁵. A CASE II projekt általános célkitűzése, hogy a három régió államaival kialakított partnerségek révén erősítse a partnerországok polgári légiközlekedés-védelmi rendszereit, ezáltal hatékonyabban lépjen fel a polgári légi közlekedést fenyegető terrorizmusveszély ellen¹⁶.

8. KÖVETKEZTETÉSEK

A 2024. júliusi légi áruszállítási események rávilágítottak a légi közlekedést érintő súlyos kockázatokra. A fuvarozók egyszerre lehetnek a rossz szándékú aktorok célpontjai és eszközei. A meglévő uniós jogi eszközök megerősítették a légi közlekedés védelmét, ugyanakkor a magas fenyegetettségi szint szükségessé teszi a gyors információcsere és az azonnali reagálás biztosításához szükséges eszközöket.

¹⁴ Az EU egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos megállapodást kötött az Egyesült Államokkal, Kanadával, Szingapúrral, Montenegróval, Szerbiával és az Egyesült Királysággal.

¹⁵ A projekt elindítása óta 2024-ben valósultak meg a legnagyobb volumenű és legkülönbözőbb tevékenységek: összesen 77 tevékenységet hajtottak végre a partnerállamokban, amelyek 1 117 résztvevő számára nyújtottak előnyt. Ez 15 %-os éves növekedést jelent a 2023-ban megvalósított tevékenységek teljes számához képest, és több mint kétszerese a 2022-ben végrehajtott tevékenységek számának (35 tevékenység). Ezek a tevékenységek 48 kétoldalú képzési tevékenységet, 17 többoldalú képzési tevékenységet, hat mentorálási tevékenységet, két regionális munkaértekezletet, egy régióközi munkaértekezletet, valamint három biztonsági felülvizsgálati csúcstalálkozó finanszírozását foglaltak magukban. A projekt kezdete óta összesen 208, az egyes országokon belüli és távoli tevékenységre került sor. Ebből összesen 177 tevékenységet az egyes országokon belül valósítottak meg 83 partnerállam és ECAC/EU-tagállamok javára. Ami a szakértelem mozgósítását illeti, 14 ECAC/EU-tagállamból 30 szakértőt bocsátottak rendelkezésre 19 tevékenységhez (24 %) való hozzájárulás céljából, 16 partnerállam illetékes hatóságai pedig 32 szakértőt bocsátottak rendelkezésre képzési tevékenységekhez és munkaértekezletekhez való hozzájárulás céljából. A projektcsoport két kirendelt munkatársat is fogadott (egyet Marokkóból, egyet pedig Kamerunból).

¹⁶ A partnerállamokat olyan objektív kritériumok alapján választják ki, mint például az adott állam kötelezettségvállalása/képessége arra, hogy teljes mértékben kihasználja a projekt keretében végzett kapacitásépítési tevékenységeket, illetve az, hogy nem lehetnek átfedések más – akár két-, akár többoldalú – kapacitásépítési kezdeményezésekkel.

A Bizottság együttműködik a tagállamokkal a légiközlekedés-védelem területén meglévő végrehajtási jogszabályoknak a légi közlekedési eseményekre vonatkozó minősített adatok megosztása céljából történő módosítása érdekében. A légiközlekedés-védelmi követelmények megerősítésére irányuló folyamatos erőfeszítések magukban foglalják a légiközlekedés-védelmi jogszabályok megerősítését is az azonnali válaszingedmények lehetővé tétele érdekében, az uniós repülőterek egyszeri védelmi ellenőrzési területének fenntartása mellett.

A kereskedelmi célú légi közlekedés fejlődésének alapvető feltétele a biztonságos légi közlekedési műveletek biztosítása a levegőben és a földön. Az optimális légiközlekedés-védelmi szabályozási rendszer az innovációt a stabilitással ötvözi, és mindig a legmagasabb szintű védelmet tartja fenn. 2024-ben a Bizottság folytatta az ilyen légiközlekedés-védelmi rendszer biztosítására irányuló munkáját, miközben választ ad a jelenlegi és jövőbeli kihívásokra, és szorosan együttműködik a szabályozókkal és az érdekelt felekkel egyaránt.