

Brusel 13. července 2026
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	13. července 2026
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2026) 361 final
Předmět:	ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ VÝROČNÍ ZPRÁVA ZA ROK 2025 O PROVÁDĚNÍ NAŘÍZENÍ (ES) Č. 300/2008 O SPOLEČNÝCH PRAVIDLECH V OBLASTI OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2026) 361 final.

Příloha: COM(2026) 361 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 13.7.2026
COM(2026) 361 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

**VÝROČNÍ ZPRÁVA ZA ROK 2025 O PROVÁDĚNÍ NAŘÍZENÍ (ES) Č. 300/2008 O
SPOLEČNÝCH PRAVIDLECH V OBLASTI OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ
PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY**

1. ÚVOD

Podle článku 16 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008¹ předloží Komise každý rok zprávu Evropskému parlamentu, Radě a členským státům, v níž je informuje o uplatňování uvedeného nařízení a jeho dopadu na zlepšení ochrany letectví před protiprávními činy.

V roce 2025 útvary Komise pokračovaly v provádění opatření oznámených v pracovním dokumentu útvarů Komise „Úsilí o posílenou a odolnější politiku ochrany letectví před protiprávními činy: hodnocení“ (SWD(2023) 37 final) se zaměřením na inovace, technologie a nový základní rámec ochrany letectví před protiprávními činy.

2. PŘÍPADY HROZEB A VÝHLEDY

Komise spolu s příslušnými agenturami vyvíjela vytrvalé úsilí o sledování a řešení bezpečnostních hrozeb pro odvětví letectví, včetně hrozeb hybridní povahy, spolu s členskými státy a dalšími zúčastněnými stranami. Cílem tohoto úsilí bylo zajistit účinné řízení rizik. Za tímto účelem připravila Komise v roce 2025 legislativní změnu s cílem zavést účinnější mechanismus pro sdílení informací o událostech v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy.

2.1 Terorismus a hybridní hrozby

Teroristická hrozba pro Evropskou unii a její členské státy nadále trvá, vyvíjí se, je stále složitější a vyznačuje se decentralizací, ideologickou diverzifikací a silnou závislostí na digitálních ekosystémech. Největší hrozbou zůstávají džihádistické sítě, jejichž vývoj je bezprostředně ovlivněn probíhajícími konflikty na Blízkém východě. Spolu s tím vnitřní a vnější události s destabilizujícím účinkem přispívaly k zesilování radikalizace, zvyšování napětí a sociální polarizaci, což mohlo potenciálně vést k terorismu a násilnému extremismu v celé Unii. Klíčovou roli zde hrají digitální platformy, které umožňují radikalizaci, nábor i šíření propagandy. V prostředí, které je více decentralizované a nestabilní, se roztroušení terorističtí a násilní extremističtí aktéři propojují a vzájemně inspirují nad rámec ideologie nebo příslušnosti k určité skupině.

Vliv konfliktů na Blízkém východě se rozšířil i na prostor hybridních hrozeb, kdy jsou v dezinformačních a polarizačních kampaních na internetu zneužívány konfliktní narativy.

Civilní letectví zůstává vysoce exponovaným cílem a lze očekávat, že hrozby a výzvy se budou vyvíjet a rozmanitost způsobů útoku se nejspíše bude rozšiřovat. Zvláštní

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002 (Úř. věst. L 97, 9.4.2008, s. 72).

pozornost je třeba nadále věnovat vnitřním hrozbám a domácímu terorismu. Oblasti konfliktu budou teroristům i nadále nabízet prostředí, které jim umožní získávat sofistikovanější vojenské vybavení.

Útočná válka Ruské federace proti Ukrajině sice dosud měla na hrozbu terorismu a násilného extremismu v EU omezený dopad, vedla však ke zvýšení hybridní hrozby pro vnitřní bezpečnost EU, a to prostřednictvím nárůstu dezinformací, kybernetických útoků, pokusů o účelové využívání migrantů a sabotážních akcí proti kritické infrastruktuře.

2.2 Kybernetická bezpečnost

2.2.1 Obecně

V roce 2025 bylo nahlášeno přibližně 9 200 kybernetických incidentů, které postihly všechny kategorie zúčastněných stran v oblasti letectví na celém světě². Mezi tyto incidenty patřily incidenty s ransomwarem, porušení zabezpečení dat, narušení dodavatelského řetězce, akce tzv. hacktivistů a úniky dat zaměřené na letecké společnosti, letiště a poskytovatele letových navigačních služeb. V roce 2025 došlo k několika incidentům s významným dopadem na letecký dodavatelský řetězec, zejména k útoku na systém MUSE společnosti Collins Aerospace, který postihl několik velkých letišť v Evropě³.

Hlavní hrozbou sice zůstává kyberkriminalita, avšak stále výraznější je také geopolitický rozměr kybernetických hrozeb. Probíhající konflikty na Ukrajině a na Blízkém východě nadále podněcují činnost hacktivistů, jejichž útoky DDoS se neúměrně zaměřují na letiště, a to kvůli jejich symbolické viditelnosti. Stále zjevnější je také, že aktéři kybernetických hrozeb využívají umělou inteligenci.

Na podporu soudržného a harmonizovaného provádění rámce EU pro kybernetickou bezpečnost v celé oblasti letectví se úsilí v roce 2025 zaměřilo na maximální soudržnost mezi horizontálními a odvětvovými pravidly. Cílem je zvýšit účinnost, zabránit duplicitě a snížit zátěž pro hospodářské subjekty a správní orgány.

Podskupina pro kybernetickou bezpečnost v letectví zřízená v únoru 2024 vypracovala v roce 2025 nezávazný referenční dokument, který potvrdila skupina pro spolupráci v oblasti bezpečnosti sítí a informací a jehož cílem je podpořit soudržné a harmonizované provádění rámce EU pro kybernetickou bezpečnost v oblasti letectví.

² Zpráva EUROCONTROL/EATM-CERT 2026 o kybernetických incidentech v letectví.

³ Důsledkem bylo, že se tato letiště musela uchýlit k ručnímu zpracování, což vedlo k dlouhým frontám, zpožděním a rušením letů. Tento incident ukazuje, jak mohou kritické informační systémy v oblasti letectví postihnout rozsáhlé výpadky, které mají rychlý dominový efekt na celou letovou síť v Evropě.

2.2.2 Posouzení rizik u detekčních zařízení

Ve spolupráci s orgány členských států pro ochranu letectví před protiprávními činy a celními orgány provedla Komise posouzení rizik u detekčních zařízení, včetně detekčních zařízení pro zajištění ochrany letectví před protiprávními činy, podle článku 22 směrnice NIS 2. Posouzení rizik se týkalo detekčních zařízení běžících na softwaru nebo připojených k systémům IKT, která používají celní orgány, pohraniční orgány, letiště, přístavy a stanoviště hraniční kontroly.

Zjištění poukazují na roztržštěné postupy na vnitrostátní úrovni, těžkou závislost na dodavatelích ze zemí mimo EU a velkou zranitelnost plynoucí z údržby na dálku a absence harmonizovaných bezpečnostních protokolů. Posouzení identifikovalo 13 rizikových scénářů, přičemž hlavními riziky jsou: přílišná závislost na jednom nebo několika málo výrobcích (proprietární uzamčení, vysoce riziková dodavatelé); oprávněný/neoprávněný přístup během údržby nebo instalace (včetně na dálku); malware kompromitující vybavení, integritu dat a propojené systémy. V propojených prostředích (letiště, přístavy, celní datové centrum EU) se rizika ještě zvyšují.

2.3 Drony

Drony přetvářejí budoucnost hospodářství a společnosti EU, což má dalekosáhlé důsledky pro dopravu, obchod a služby. Vzhledem k jejich rostoucímu počtu a rozvoji jejich technologických schopností, jako je zvyšování rychlosti, hbitosti, doletu, nosnosti a přesnosti senzorů, ale i integrace umělé inteligence nezbyvá než uznat, že potenciál spojený s jejich zneužitím je vysoký. Aby bylo možné využít přínosy dronů a jejich legitimní a zákonná použití, je tudíž zásadní zabývat se hrozbami, které představuje jejich nezákonné, neregulované nebo zlovolné využití, a tato rizika mírnit.

Výskyt incidentů týkajících se dronů neznámého původu v blízkosti infrastruktur, jako jsou letiště, představuje specifickou výzvu pro připravenost a schopnost EU předcházet budoucím incidentům⁴. Přítomnost dronů v blízkosti citlivých oblastí vyvolává též obavy ze špionáže, což dále zvyšuje napětí z hlediska ochrany před protiprávními činy. V reakci na to Komise v roce 2025 vypracovala Akční plán pro dronovou a protidronovou bezpečnost, jehož cílem je posílit přístup „prevence-detekce-reakce“ vedoucí ke zmírnění hrozeb spojených s drony a ke zvýšení připravenosti Unie reagovat na související incidenty.

⁴ V roce 2025 došlo k pozastavení letového provozu kvůli dronům například na letištích v Kodani, Mnichově, Berlíně a Bruselu.

3. POSOUZENÍ RIZIK

3.1 Oblasti konfliktu

V rámci systému EU pro upozornění na oblasti konfliktu nadále probíhala pravidelná čtvrtletní posouzení rizik pod vedením integrované skupiny EU pro posuzování rizik v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, kterou tvoří členské státy EU, EU INTCEN a EASA. Cílem tohoto systému je usnadnit včasné sdílení posouzení rizik týkajících se oblastí konfliktu které mají dopad na civilní letectví EU, a umožnit tak účinné zmírňování rizik. Podle potřeby jsou svolávána ad hoc zasedání k řešení naléhavých záležitostí.

V roce 2025 uspořádala skupina čtyři čtvrtletní schůze a pět urgentních schůzí *ad hoc*. Uskutečnila se také čtyři přípravná setkání s unijními leteckými společnostmi a sdruženími leteckých společností. Výsledkem bylo vydání dvou nových informačních bulletinů agentury EASA o oblastech konfliktu (CZIB), stažení čtyř těchto bulletinů a aktualizace zbývajících⁵.

Proces integrovaného posouzení rizik v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy v EU rovněž poskytl možnost posoudit rizika a podpořil rozhodovací proces (zmírňování rizik) v oblasti bezpečnosti leteckého nákladu a standardů ochrany letectví před protiprávními činy.

4. PRÁVNÍ RÁMEC A DOPLŇUJÍCÍ NÁSTROJE

4.1 Právní rámec

Civilní letectví zůstává lákavým terčem pro nepřátelské aktéry a boj proti této hrozbě si žádá provádění přiměřených ochranných opatření založených na posouzení rizik. Komise a členské státy proto opatření k zmírnění rizik neustále upravují, aby se dosáhlo co nejvyšší možné míry ochrany před protiprávními činy a současně byly minimalizovány nepříznivé dopady na provoz.

Prováděcí nařízení (EU) 2015/1998 bylo v květnu 2025 pozměněno prováděcím nařízením (EU) 2025/920⁶. Tím byly zavedeny změny, které posilují podrobná opatření pro provádění společných základních norem v oblasti bezpečnosti leteckého nákladu a pošty s cílem zvýšit odolnost a zajistit odpovídající zmírnění nových hrozeb. Cílem bylo zvýšit prevenci a detekci improvizovaných výbušných zařízení (IED) a improvizovaných zápalných zařízení (IID) prováděním opatření zvyšujících viditelnost informací a údajů týkajících se leteckého nákladu a pošty přepravovaných letecky, posilujících kompetence a dovednosti bezpečnostního personálu a zajišťujících oddělení některých komodit během přejímky před jejich naložením na palubu letadla.

⁵ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>

⁶ Bližší informace viz příloha 2.

Došlo rovněž ke změnám v opatřeních na ochranu letectví před protiprávními činy v oblasti výcviku, osvědčování a obnovování osvědčení bezpečnostního personálu, jakož i v oblasti rutinního testování bezpečnostního vybavení. Ze seznamu třetích zemí, u nichž bylo uznáno, že uplatňují bezpečnostní normy rovnocenné společným základním normám ochrany letectví před protiprávními činy, bylo odstraněno několik letišť⁷.

4.2 Databáze Unie pro ochranu dodavatelského řetězce

Databáze⁸ Unie pro ochranu dodavatelského řetězce je jediný právní nástroj, do něhož lze nahlížet při přijímání zásilek od jiného schváleného agenta nebo známého odesílatele. Tato databáze obsahuje také seznam schváleného bezpečnostního vybavení v oblasti civilního letectví s označením „známka EU“.

Na konci roku 2025 obsahovala tato databáze téměř 40 000 záznamů o schválených agentech, známých odesílatelech, známých dodavatelích letištních dodávek, nezávislých osobách ověřujících ochranu letectví, leteckých společnostech ACC3, schválených dodavatelích, schválených agentech a známých odesílatelech ze třetích zemí, bezpečnostním vybavením, letištích a uživateli. Její dostupnost byla 99,95 %, což znamená, že za celý rok 2025 byla nedostupná jen o něco více než 4 hodiny.

4.3 Analýza předběžných informací o nákladu před nakládkou (PLACI)

Hospodářské subjekty, které jsou odpovědné za vstup zásilek na celní území Unie (jako místo určení nebo místo tranzitu) ze třetích zemí leteckou cestou, musí celním orgánům EU elektronicky předkládat předběžné informace o nákladu. Tyto údaje analyzují pro účely ochrany civilního letectví před protiprávními činy celní orgány prvního místa vstupu do EU, a to pomocí nového systému kontroly při dovozu (ICS2).

Výsledky analýzy rizik PLACI mohou vést k nutnosti zavést zvláštní zmírňující opatření v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, včetně možného vydání pokynu nebo doporučení „Nenakládat“ (DNL). Tato opatření musí hospodářské subjekty zapojené do dodavatelského řetězce pro zboží dopravované do EU aplikovat ještě před naložením zásilky na palubu letu směřujícího do EU.

V roce 2025 bylo podáno přibližně 146 milionů PLACI. Na jejich základě bylo vydáno přibližně 990 žádostí o detekční kontrolu (RFS), ale nebyly vydány žádné žádosti o nenaložení zboží (DNL). Většina z nich se týkala expresních zásilek, dále pak poštovních zásilek a všeobecného leteckého nákladu.

⁷ Letiště Kangerlussuaq v Grónsku, letiště Guernsey, Ostrov Man a Jersey ve Spojeném království a letiště Ben Gurion v Izraeli.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

5. INSPEKCE A DALŠÍ ČINNOSTI V RÁMCI KONTROLY DODRŽOVÁNÍ PŘEDPISŮ

5.1 Obecně

Cílem nařízení (ES) č. 300/2008 je předcházet protiprávním činům proti civilnímu letectví za účelem ochrany osob a zboží. Uvedené nařízení vyžaduje, aby členské státy pravidelně sledovaly dodržování společných základních norem ochrany letectví před protiprávními činy ze strany letišť, leteckých dopravců i dalších subjektů a aby zajistily rychlé odhalení a nápravu nedostatků, a Komisi byla normotvůrcem svěřena úloha sledovat, zda členské státy EU/EHP⁹ tento právní požadavek účinně provádějí.

Článek 15 nařízení (ES) č. 300/2008 vyžaduje, aby Komise prováděla inspekce a případně podávala doporučení ke zlepšení ochrany letectví před protiprávními činy. Aby sledování plnilo svůj cíl, vztahuje se systém dohledu Komise na činnosti členských států při vytváření, vedení a uplatňování účinného národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy a účinného národního programu řízení kvality v oblasti civilního letectví.

Za tímto účelem Komise provozuje dvouúrovňový systém sledování dodržování předpisů, tj. vlastní inspekce doplněné o posouzení výročních zpráv členských států o vnitrostátních kontrolních činnostech.

Od roku 2010 se míra dodržování předpisů, kterou Komise zjistila během inspekci, stabilně pohybuje kolem 80 %. Účinné provádění některých opatření však má prostor pro zlepšení a vyžaduje pokračující úsilí zúčastněných stran v odvětví, příslušných orgánů a Komise.

5.2 Četnost a rozsah inspekci

Komise provádí inspekce u správních orgánů členských států pro ochranu letectví před protiprávními činy (dále jen „příslušné orgány“ podle definice v článku 9 nařízení (ES) č. 300/2008) i inspekce letišť, provozovatelů a subjektů uplatňujících normy ochrany letectví před protiprávními činy.

Počet, četnost a rozsah těchto inspekci jsou stanoveny ve strategii Generálního ředitelství pro mobilitu a dopravu (GR MOVE) pro sledování uplatňování norem EU v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy. Přihlíží se k úrovni činností v oblasti letectví v každém členském státě, reprezentativnímu vzorku druhu letištních činností, jejich úrovni provádění předpisů týkajících se ochrany letectví před protiprávními činy, výsledkům předchozích inspekci provedených Komisí, posouzení vnitrostátních

⁹ Evropský hospodářský prostor: 27 členských států EU, Norsko, Island a Švýcarsko. Za provádění inspekci v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy v Norsku a na Islandu odpovídá Kontrolní úřad ESVO. Inspekce v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy ve Švýcarsku provádí Komise na základě dvoustranné dohody.

výročních zpráv o řízení kvality, bezpečnostním incidentům („protiprávním činům“), úrovni hrozby a k dalším faktorům a posouzením.

Aby se mohla Komise náležitě opětovně ujistit o úrovni dodržování předpisů ze strany členských států, používá se v oblasti kontroly víceletý přístup. Důkazy o uplatňování nařízení (ES) č. 300/2008 a prováděcích právních předpisů každým členským státem se získávají během dvouletého cyklu, a to prostřednictvím inspekce u příslušného orgánu, nebo inspekce na nejméně jednom z letišť na jeho území.

Důkazy o uplatňování společných základních norem ochrany letectví před protiprávními činy se navíc získávají během pětiletého cyklu výběrem alespoň 15 % ze všech letišť EU, která spadají do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 300/2008, včetně největšího letiště z hlediska objemu přepravy cestujících v každém členském státě. Inspekce prováděné Komisí na vybraných letištích jsou důležitým ukazatelem celkové úrovně dodržování předpisů v jednotlivých členských státech.

5.3 Postupy a metodika inspekci

Nařízení Komise (EU) č. 72/2010¹⁰ stanoví postupy pro provádění inspekci Komisi v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy. Toto nařízení obsahuje mimo jiné ustanovení týkající se kvalifikace a pravomoci inspektorů Komise¹¹.

Metodika používaná při provádění těchto inspekci byla vypracována v úzké spolupráci s orgány členských států pro ochranu letectví před protiprávními činy a je založena na ověření účinného provádění bezpečnostních opatření.

5.4 Inspekce prováděné Komisí

Komise měla k dispozici aktivní tým sedmi inspektorů ochrany letectví před protiprávními činy pracujících na plný úvazek, jimž poskytovalo podporu přibližně 70 národních auditorů jmenovaných členskými státy, kteří jsou způsobilí k účasti na inspekci Komise.

Zapojení národních auditorů do inspekci Komise je přínosem také pro systém vzájemného hodnocení a umožňuje šířit v členských státech a přidružených zemích metodiku a osvědčené postupy¹².

S cílem poskytnout členským státům zpětnou vazbu z inspekci, podpořit transparentnost a harmonizovat metodiku kontroly dodržování předpisů uspořádala Komise v říjnu 2025 výroční zasedání a školení vnitrostátních auditorů.

¹⁰ Nařízení Komise (EU) č. 72/2010 ze dne 26. ledna 2010, kterým se stanoví postupy pro provádění inspekci Komisi v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy (Úř. věst. L 23, 27.1.2010, s. 1).

¹¹ Viz články 4 a 5.

¹² Viz příloha 1, která obsahuje souhrn všech činností Komise a Kontrolního úřadu ESVO v oblasti kontroly dodržování předpisů, které byly provedeny v roce 2025.

5.4.1 Inspekce u vnitrostátních příslušných orgánů

Inspekce u příslušných orgánů mají ověřit, zda členské státy disponují potřebnými nástroji (včetně národního programu řízení kvality, zákonného oprávnění a odpovídajících zdrojů), aby mohly náležitě uplatňovat právní předpisy EU týkající se ochrany letectví před protiprávními činy. V rámci sedmého cyklu inspekcí u příslušných orgánů provedla Komise v roce 2025 sedm inspekcí.

Národní bezpečnostní programy ochrany letectví před protiprávními činy členských států, ve kterých proběhla inspekce v roce 2025, byly v souladu s legislativními změnami. Dále bylo zjištěno, že většina národních programů kontroly kvality je plně v souladu s nařízením Komise (EU) č. 18/2010. Ve všech členských státech bylo konstatováno, že letiště, letečtí dopravci a subjekty odpovědné za ochranu letectví před protiprávními činy čelí určitým problémům při aktualizaci a udržování svých bezpečnostních programů v souladu s právními předpisy Unie a s národními bezpečnostními programy ochrany letectví před protiprávními činy i při jejich monitorování.

Požadavky na nábor, výcvik, schvalování a/nebo osvědčování, kvalifikaci instruktorů a případně nezávislých osob provádějících ověření byly většinou provedeny do národních programů odborné přípravy kontrolovaných členských států. Existuje však prostor pro zlepšení v oblasti standardizace osvědčování a obnovování osvědčení provozovatelů rentgenových zařízení.

V některých členských státech příslušný orgán ne vždy respektoval stanovenou četnost a rozsah sledování letišť, leteckých dopravců a některých subjektů odpovědných za ochranu před protiprávními činy. V některých případech nebyl navíc ve všech požadovaných oblastech proveden dostatek testů. Komise dále zjistila potřebu zlepšit provádění metodiky požadované pro inspekce v oblastech, jako je podávání zpráv o vnitrostátním sledování souladu, harmonizace podávání zpráv o výsledcích zkoušek, přímo související bezpečnostní opatření¹³ zahrnutá do inspekcí a klasifikace souladu.

Všechny členské státy poskytly svým příslušným orgánům nezbytné donucovací pravomoci pro sledování a prosazování všech požadavků nařízení (ES) č. 300/2008 a jeho prováděcích aktů a většina z nich zajistila, aby byl k dispozici dostatečný počet auditorů pro činnosti v oblasti sledování souladu. Ověřování na místě na letištích ukázala, že účinnost vnitrostátních kontrolních činností je ve všech členských státech, kde proběhla inspekce, jednou z oblastí, kde by mohlo dojít k dalšímu zlepšení.

5.4.2 Počáteční inspekce na letištích

Komise v roce 2025 uskutečnila 12 počátečních inspekcí na letištích, aby ověřila, zda příslušný orgán náležitě sleduje účinné provádění opatření na ochranu letectví před protiprávními činy a dokáže rychle odhalit a napravit případné nedostatky. Veškeré

¹³ Dva nebo více požadavků, které jsou tak úzce propojeny, že účinnost jednoho z nich nelze odpovídajícím způsobem posoudit bez zvážení ostatních.

nedostatky zjištěné inspektory Komise musí být odstraněny ve stanovené lhůtě. Zprávy o inspekcích jsou sdíleny se všemi členskými státy.

Po 16. roce provádění nařízení (ES) č. 300/2008 odrážejí výsledky inspekcí úsilí vynaložené příslušnými orgány a odvětvím. Většina bezpečnostních požadavků je nadále řádně prováděna. Inspekce však poukázaly na oblasti, kde lze dosáhnout dalšího zlepšení. Patří mezi ně kontrola vstupu, detekční kontrola, kybernetická bezpečnost, bezpečnostní prohlídky letadel, bezpečnostní kontroly dodávek a zásob a provádění procesů souvisejících s osvědčováním.

5.4.3 Následné kontrolní inspekce

V souladu s článkem 13 nařízení (EU) č. 72/2010 vykonává Komise rutinně omezený počet následných kontrolních inspekcí. Takové inspekce se naplánují, pokud se při počáteční inspekci zjistí několik závažných nedostatků, ale plánují se i náhodně s cílem ověřit, zda příslušné orgány mají nezbytné pravomoci, aby mohly požadovat nápravu nedostatků ve stanovených lhůtách. V roce 2025 nebyly provedeny žádné následné inspekce.

5.5 Posouzení výročních zpráv členských států o řízení kvality

Bod 18 přílohy nařízení (ES) č. 300/2008 vyžaduje, aby členské státy každoročně podávaly Komisi zprávu o opatřeních přijatých k plnění svých povinností a o situaci v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy na svých letištích.

Posouzení těchto zpráv spolu s vlastními pravidelnými inspekcemi představuje nástroj, jehož prostřednictvím Komise podrobně sleduje provádění vnitrostátních opatření v oblasti řízení kvality. Tímto způsobem lze rychle odhalit a napravit nedostatky v jednotlivých členských státech.

Posouzení zahrnuje analýzu pravidelného sledování letišť, leteckých dopravců a dalších subjektů odpovídajících za ochranu letectví před protiprávními činy, jakož i dobu strávenou auditory v terénu, rozsah a četnost vhodné kombinace činností v rámci kontroly dodržování předpisů, vnitrostátní míry dodržování předpisů, návazné činnosti a využívání donucovacích pravomocí.

Kvalita výročních zpráv a informací poskytovaných členskými státy zůstává konstantní a v roce 2025 se podařilo dosáhnout další harmonizace.

Členským státům bylo zasláno formální komplexní hodnocení, případně i s návrhy, jak může daná země svou činnost vylepšit nebo lépe zacílit.

5.6 Hodnocení letišť ve třetích zemích

Komise provádí hodnocení v rámci ujednání o jednorázové bezpečnostní kontrole mezi EU a třetími zeměmi. Účelem je potvrdit, že provádění určitých bezpečnostních opatření je i nadále na stejné úrovni jako uplatňování právních předpisů EU v oblasti

ochrany letectví před protiprávními činy. V roce 2025 proběhla tři hodnocení, a to ve Spojených státech, na Faerských ostrovech a ve Spojeném království.

5.7 Případy podle článku 15 a soudní řízení

Jsou-li zjištěné nedostatky v provádění bezpečnostních opatření na letišti natolik závažné, že mají významný dopad na celkovou úroveň ochrany civilního letectví před protiprávními činy v Unii, uplatní Komise článek 15 nařízení (EU) č. 72/2010. To znamená, že příslušné orgány všech členských států jsou na danou situaci upozorněny a že lety z letiště, na které byl uplatněn článek 15, jsou považovány za lety ze třetí země, což má za následek povinnost přijímajících letišť zavést náhradní bezpečnostní opatření ve vztahu k přilétajícím transferovým cestujícím a jejich zavazadlům, jakož i k letadlům, kterými přiletěli. V roce 2025 nebyl zahájen žádný takový případ.

Komise má rovněž možnost zahájit řízení o nesplnění povinnosti podle článku 258 Smlouvy o fungování Evropské unie, zejména v případech dlouhotrvající absence nápravných opatření nebo při opětovném výskytu nedostatků. V roce 2025 žádné takové řízení nebylo zahájeno.

6. MEZINÁRODNÍ DIALOG

6.1 Obecně

Komise nadále přispívala k ochraně letectví před protiprávními činy na celém světě prostřednictvím spolupráce s mezinárodními orgány, jako je Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a Evropská konference civilního letectví (ECAC), a v úzké spolupráci s členskými státy s cílem zajistit koordinované postoje EU. Uskutečnily se rovněž dialogy s klíčovými podobně smýšlejícími partnery, jako je Spojené království, USA, Kanada, Austrálie a Singapur.

6.2 Mezinárodní subjekty

EU se jako pozorovatel aktivně účastnila výročního zasedání panelu ICAO pro ochranu letectví před protiprávními činy (AVSECP/36), které se konalo ve dnech 7. až 11. dubna 2025, jakož i čtvrtého zasedání panelu ICAO pro kybernetickou bezpečnost (CYSECP/4), jež se uskutečnilo ve dnech 2. až 6. června 2025.

Výsledky 42. shromáždění ICAO (23. září – 3. října 2025) týkající se bezpečnosti, kybernetiky a oblastí konfliktu odrážely cíle stanovené EU. Patřily mezi ně nová rezoluce shromáždění o oblastech konfliktu, revidovaná rezoluce o ochraně letectví před protiprávními činy odkazující na vyvíjející se hrozby, a to i ze strany sofistikovaných aktérů, a výzva k intenzivnějšímu úsilí o ochranu systému leteckého nákladu a pošty, revidované usnesení o kybernetické bezpečnosti zabývající se kybernetickými hrozbami a zdůrazňující potřebu řešit kybernetická rizika holisticky a schválení návrhu evropské skupiny uspořádat konferenci na vysoké úrovni o ochraně letectví před protiprávními činy.

6.3 Třetí země

V souladu s článkem 435 dohody o obchodu a spolupráci mezi EU a Spojeným královstvím zajišťuje spolupráce v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy výměnu informací, diskusi a sdílení osvědčených postupů a rozvoj ujednání o spolupráci mezi technickými odborníky. Dne 1. dubna 2025 se konalo šesté zasedání EU a Spojeného království o spolupráci v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy a sedmé zasedání se konalo dne 17. října.

Skupina EU–USA pro spolupráci v oblasti bezpečnosti dopravy (TSCG) se zaměřuje na podporu spolupráce v několika oblastech společného zájmu. Zajišťuje plynulé fungování ujednání o jednorázové bezpečnostní kontrole (OSS) a vzájemné uznávání příslušných režimů EU a USA pro letecký náklad a poštu. V roce 2025 se neuskutečnilo žádné zasedání skupiny TSCG, v průběhu roku však pokračovala technická spolupráce.

V souladu s právem EU uzavřela Komise dohody o OSS, jimiž se uznávají bezpečnostní normy uplatňované v některých třetích zemích nebo na letištích třetích zemí jako rovnocenné normám EU¹⁴. V roce 2025 nebyla uzavřena žádná nová ujednání o OSS.

V oblasti budování kapacit pokračoval v roce 2025 projekt ochrany civilního letectví v Africe, Asii a na Blízkém východě (CASE II), který realizuje Evropská konference civilního letectví a Evropská komise jej financuje částkou 8 milionů EUR. K činnostem prováděným odborníky na ochranu letectví před protiprávními činy patřily semináře, webináře a bilaterální aktivity v jednotlivých zemích¹⁵. Celkovým cílem projektu CASE II je boj proti hrozbě, kterou terorismus představuje pro civilní letectví, a to prostřednictvím partnerství se státy ve třech zmíněných regionech za účelem posílení režimů ochrany jejich letectví před protiprávními činy¹⁶.

7. ZÁVĚRY

Aby obchodní letecká doprava prosperovala, je nezbytné zajistit ochranu provozu ve vzduchu i na zemi před protiprávními činy. V roce 2025 přijala Evropská komise ve

¹⁴ EU má ujednání o OSS s USA, Kanadou, Singapurem, Černou Horou, Srbskem a Spojeným královstvím.

¹⁵ Od 1. ledna do 30. listopadu 2025 (datum ukončení) bylo v rámci projektu CASE II realizováno 56 akcí (včetně 34 dvoustranných vzdělávacích akcí, osmi mentorských akcí, šesti mnohostranných akcí, pěti regionálních seminářů, dvou meziregionálních seminářů a jednoho webináře) pro celkem 950 účastníků, což dokládá vysokou míru zapojení až do konce projektu. Od zahájení projektu bylo realizováno celkem 264 akcí na místě i na dálku pro 89 partnerských států a členských EU/ECAC. Více informací o CASE II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>

¹⁶ Metodika použitá pro výběr partnerských států je založena na kumulativních kritériích a představuje příležitost ke zlepšení s cílem zajistit zohlednění relevantních faktorů, jako je úroveň hrozby, úroveň bezpečnostních opatření v každém partnerském státě a to, zda tyto partnerské státy provozují přímé lety do členského státu EU. Tento přístup byl kombinován s pravidelnou koordinací s členskými státy nebo jinými prováděcími agenturami, aby nedocházelo ke duplicitě v oblasti budování kapacit a aby se zvýšila se součinnost.

spolupráci s členskými státy významná opatření k zajištění toho, aby stávající prováděcí právní předpisy v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy byly přizpůsobeny vývoji prostředí hrozeb a rizik. Byla přijata opatření k posílení dodavatelského řetězce v letecké nákladní dopravě a byly předloženy návrhy na zřízení systému EU pro hlášení událostí v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy a pro včasné sdílení bezpečnostních informací s cílem zmírnit vznikající hrozby.

V roce 2025 dále pokračovala práce na novém základním rámci ochrany letectví před protiprávními činy, který by plně využil současný a budoucí technologický potenciál tak, aby byla dosažena nejvyšší úroveň ochrany před protiprávními činy a zároveň aby se co nejvíce zlepšil komfort cestujících.