



Brüsszel, 2026. július 13.
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2026. július 13.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2026) 361 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK 2025. ÉVI ÉVES JELENTÉS A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉS VÉDELME NEK KÖZÖS SZABÁLYAIRÓL SZÓLÓ 300/2008/EK RENDELET VÉGREHAJTÁSÁRÓL

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2026) 361 final.

Melléklet: COM(2026) 361 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2026.7.13.
COM(2026) 361 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

**2025. ÉVI ÉVES JELENTÉS A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉS VÉDELME NEK
KÖZÖS SZABÁLYAIRÓL SZÓLÓ 300/2008/EK RENDELET VÉGREHAJTÁSÁRÓL**

1. BEVEZETÉS

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

2025-ben a Bizottság szolgálatai folytatták „A megerősített és reziliensebb légiközlekedés-védelmi politika felé: helyzetfelmérés” című bizottsági szolgálati munkadokumentumban (SWD(2023) 37 final) bejelentett intézkedések végrehajtását, az innovációra, a technológiára és egy új légiközlekedés-védelmi alapkövetelményre összpontosítva.

2. FENYEGETÉST JELENTŐ ESEMÉNYEK ÉS KILÁTÁSOK

A Bizottság az érintett ügynökségekkel együtt a tagállamokkal és más érdekelt felekkel közösen folyamatos erőfeszítéseket tett a légi közlekedési ágazatot fenyegető – többek között hibrid jellegű – biztonsági fenyegetések nyomon követésére és kezelésére. E törekvés célja a hatékony kockázatkezelés biztosítása volt. E célból a Bizottság 2025-ben jogszabály-módosítást készített elő annak érdekében, hogy hatékonyabb mechanizmust hozzon létre a légiközlekedés-védelmi eseményekre vonatkozó információk megosztására.

2.1. Terrorizmus és hibrid fenyegetések

Az Európai Uniót és tagállamait fenyegető, továbbra is tartós, folyamatosan változó és egyre összetettebb terrorveszélyt a decentralizáció, az ideológiai diverzifikáció és a digitális ökoszisztémákra való erőteljes támaszkodás jellemzi. A leghalálosabb fenyegetést továbbra is a dzsihádisták hálózata jelentik, amelyek evolúcióját szorosan befolyásolják a Közel-Keleten zajló konfliktusok. A destabilizáló belső és külső események ugyanakkor hozzájárultak a radikalizálódás fokozódásához, a feszültségek növekedéséhez és a társadalmi polarizáció erősödéséhez, ami potenciálisan terrorizmushoz és erőszakos szélsőségekhez vezethet az Unió egész területén. A digitális platformok kulcsszerepet játszanak, mivel lehetővé teszik a radikalizálódást és a toborzást, valamint a propaganda terjesztését. A decentralizáltabb és instabilabb környezetben a szétszórt terrorista és erőszakos szélsőségek szereplők ideológiától vagy csoportfelfogástól függetlenül kapcsolódnak egymáshoz és inspirálják egymást.

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.).

A közel-keleti konfliktusok hatása a hibrid fenyegetések terére is kiterjedt, mivel a dezinformációs kampányok és az online polarizációs erőfeszítések kihasználják a konfliktusnarratívákat.

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 terrorfenyegetettségre és az erőszakos szélsőségesre, fokozott hibrid fenyegetést eredményezett az EU belső biztonságára nézve a dezinformáció, a kibertámadások, a migráció eszközként való felhasználására irányuló kísérletek, valamint a kritikus infrastruktúrákat érintő szabotázsakciók fokozódása révén.

2.2.Kiberbiztonság

2.2.1. Általános fejlemények

2025-ben mintegy 9200 kiberbiztonsági eseményt jelentettek, amelyek a légi közlekedésben érdekelt felek valamennyi kategóriáját érintették világszerte². Az incidensek jellegüket tekintve magukban foglaltak zsarolóvírusokkal kapcsolatos incidenseket, adatvédelmi incidenseket, az ellátási lánc veszélyeztetését, haktivistákhoz köthető tevékenységeket, és a légitársaságokat, valamint a repülőtereket és a léginavigációs szolgáltatókat célzó adatszivárogtatásokat. 2025-ben több olyan esemény történt, amelyek jelentős hatást gyakoroltak a légi közlekedési ellátási láncra, nevezetesen a Collins Aerospace MUSE rendszere elleni támadás, amely több jelentős európai repülőteret³ érintett.

Bár továbbra is a kiberbűnözés jelenti a fő fenyegetést, a kiberfenyegetések geopolitikai dimenziója egyre hangsúlyosabbá válik. Az Ukrajnában és a Közel-Keleten zajló konfliktusok továbbra is táplálják a haktivista tevékenységeket, és a DDoS-támadások aránytalanul sújtják a repülőtereket azok szimbolikus láthatósága miatt. A mesterséges intelligencia kiberveszélyt jelentő szereplők általi használata is egyre nyilvánvalóbb.

² EUROCONTROL/EATM-CERT 2026. évi jelentés a kibertechnológia légi közlekedésben történő alkalmazásáról (EUROCONTROL/EATM-CERT 2026 report on cyber in aviation).

³ A repülőtereknek ennek következtében manuális feldolgozást kellett alkalmazniuk, ami hosszú sorokat, késéseket és járattörléseket eredményezett. Az esemény megmutatja, hogy a kritikus légi közlekedési informatikai rendszerek nagy léptékű üzemszüneteket szenvedhetnek el, ami gyors dominóhatást válthat ki az európai repülési hálózatban.

Az uniós kiberbiztonsági keret légi közlekedés területén történő koherens és harmonizált végrehajtásának támogatása érdekében a 2025. évi erőfeszítések a horizontális és ágazati szabályok közötti maximális összhangra összpontosítottak. Ennek célja a hatékonyság növelése, a párhuzamosságok elkerülése, valamint a gazdasági szereplőkre és a közigazgatási szervekre nehezedő terhek csökkentése volt.

A 2024 februárjában létrehozott, a légi közlekedés kiberbiztonságával foglalkozó alcsoport 2025-ben egy nem kötelező erejű, a Kiberbiztonsági Együttműködési Csoport által validált referenciadokumentumot készített, amelynek célja, hogy támogassa az uniós kiberbiztonsági keret koherens és harmonizált végrehajtását a légi közlekedés területén.

2.2.2. A felderítő berendezésekkel kapcsolatos kockázatértékelés

A Bizottság a tagállamok légiközlekedés-védelmi és vámhatóságaival együttműködve a NIS 2 irányelv 22. cikke alapján kockázatértékelést végzett a felderítő berendezésekre vonatkozóan, beleértve a légiközlekedés-védelmi átvizsgáló berendezéseket is. A kockázatértékelés a vámhatóságoknál, a határforgalom-ellenőrzést végző hatóságoknál, a repülőtereken, a kikötőkben és a határellenőrzési pontokon alkalmazott, szoftvert használó és/vagy IKT-rendszerekhez kapcsolódó felderítő berendezésekre vonatkozott.

A megállapítások rámutatnak a széttagolt nemzeti gyakorlatokra, a nem uniós beszállítóktól való nagymértékű függésre, valamint a távoli karbantartáshoz és a harmonizált biztonsági protokollok hiányához kapcsolódó jelentős sebezhetőségekre. Az értékelés 13 kockázati forgatókönyvet azonosít, amelyek közül a fő kockázatok a következők: túlzott függés egyetlen vagy korlátozott számú gyártótól (szállítói függőség, magas kockázatú beszállítók); jogosult/jogosulatlan hozzáférés karbantartás vagy telepítés során (beleértve a távoli hozzáférést is); a berendezéseknek, az adatok integritásának és az összekapcsolt rendszereknek a rosszindulatú szoftverek általi veszélyeztetése. A kockázatok nagyobbak az összekapcsolt környezetek (repülőterek, kikötők, uniós vámügyi adatközpont) esetében.

2.3.Drónok

A drónok átalakítják az EU gazdaságának és társadalmának jövőjét, és messzemenő következményekkel járnak a közlekedésre, a kereskedelemre és a szolgáltatásokra nézve. Mivel számuk növekszik és technológiai képességeik – többek között a nagyobb sebességnek, agilitásnak, hatótávolságnak és hasznos terhelési kapacitásnak, valamint az érzékelők fokozottabb precizitásának és a mesterséges intelligencia integrálásának köszönhetően – fejlődnek, alapvetően fontos elismerni a drónokkal való visszaélés lehetőségét. A drónok előnyeinek kiaknázása, valamint törvényes és jogszerű használatuk érdekében ezért elengedhetetlen a jogellenes, szabálytalan vagy rosszindulatú tevékenységekkel kapcsolatosan általuk jelentett fenyegetések kezelése és e kockázatok csökkentése.

Az infrastruktúra – többek között a repülőterek – közelében előforduló, ismeretlen eredetű drónokkal kapcsolatos incidensek különös kihívást jelentenek az EU jövőbeli incidensek megelőzésére való felkészültsége és képessége szempontjából⁴. A drónok érzékeny területek közelében való megjelenése szintén aggályokat vet fel a kémkedéssel kapcsolatban, ezáltal emeli a biztonsági feszültség szintjét. Erre válaszul a Bizottság 2025-ben a drónbiztonságra és a drónelhárítás biztonságára vonatkozó cselekvési terv kidolgozásával foglalkozott, amelynek célja a megelőzés-felderítés-reagálás megközelítés megerősítése a drónok jelentette fenyegetések enyhítése és az Unió biztonsági eseményekre való reakciói felkészültségének javítása érdekében.

3. KOCKÁZATÉRTÉKELÉSEK

3.1. Konfliktusövezetek

A konfliktusövezeteket jelző uniós rendszer továbbra is rendszeres negyedéves kockázatértékeléseket végzett, az uniós tagállamokat, az EU INTCEN-t és az EASA-t magában foglaló integrált uniós légiközlekedés-védelmi kockázatértékelési csoport vezetésével. A rendszer célja, hogy megkönnyítse az uniós polgári légi közlekedésre hatással lévő konfliktusövezetekkel kapcsolatos kockázatértékelések időben történő megosztását, lehetővé téve a hatékony kockázatcsökkentést. A sürgős ügyek kezelése érdekében szükség szerint ad hoc üléseket hívnak össze.

A csoport 2025-ben négy negyedéves ülést és öt sürgős ad hoc ülést tartott. Négy előkészítő ülésre került sor uniós légitársaságokkal és légitársaságok szövetségeivel. Ez az EASA két új konfliktusövezetekre vonatkozó tájékoztató közleményének (CZIB) kibocsátásához, négy EASA CZIB visszavonásához és a fennmaradók aktualizálásához vezetett⁵.

Az integrált uniós légiközlekedés-védelmi kockázatértékelési folyamat kockázatértékelési képességet is biztosított, valamint támogatta a légiáru-védelmi és légiközlekedés-védelmi követelményekre vonatkozó döntéshozatali folyamatot (kockázatcsökkentést).

4. JOGSZABÁLYI KERET ÉS KIEGÉSZÍTŐ ESZKÖZÖK

4.1. Jogszabályi 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

⁴ 2025-ben például Koppenhágában, Münchenben, Berlinben és Brüsszelben jelentették a repülési műveletek drónok miatti felfüggesztését.

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

kockázatsökkentő intézkedéseket, ugyanakkor minimalizálják a műveletekre gyakorolt káros hatásokat.

Az (EU) 2015/1998 végrehajtási rendeletet 2025 májusában módosította az (EU) 2025/920 végrehajtási rendelet⁶. Ez utóbbi olyan módosításokat vezetett be, amelyek megerősítik a légi áruk és légipostai küldemények védelmére vonatkozó közös alapkövetelmények végrehajtására irányuló részletes intézkedéseket a reziliencia fokozása és az új fenyegetések megfelelő enyhítésének biztosítása érdekében. A cél az IED-k (rögtönzött robbanószerkezetek) és az IID-k (rögtönzött gyújtószerkezetek) megelőzésének és felderítésének fokozása volt olyan intézkedések végrehajtása révén, amelyek növelik a légi úton szállított légi árukra és légipostai küldeményekre vonatkozó információk és adatok láthatóságát, megerősítik a védelmi személyzet kompetenciáit és készségeit, valamint biztosítják bizonyos áruk elkülönítését az átvétel során, mielőtt azokat berakodnák a légi jármű fedélzetére.

A légiközlekedés-védelmi intézkedések is módosultak a védelmi személyzet képzése, tanúsítása és újratanúsítása, valamint a védelmi berendezések rutinszerű tesztelése terén. Egyes repülőterek⁷ lekerültek azon harmadik országok listáiról, amelyek a légi közlekedés védelmére irányuló közös alapkövetelményekkel elismerten egyenértékű védelmi követelményeket alkalmaznak.

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 2025 végén közel 40 000, 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 99,95 % volt, ami azt jelenti, hogy 2025-ben összesen alig több mint 4 óráig 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

⁶ Részletes leírásért lásd a 2. mellékletet.

⁷ A grönlandi Kangerlussuaq repülőtér, az egyesült királyságbeli Guernsey, Man-sziget és Jersey repülőterek, valamint az izraeli Ben Gurion repülőtér.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

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.

2025-ben mintegy 146 millió PLACI-bejelentést regisztráltak. Ennek eredményeként kb. 990 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.

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 ellenőrizzék 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

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.

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 (DG MOVE) az uniós légiközlekedés-védelmi előírások 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 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 repülőtérnek 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 repülőtérének ellenőrzésével. A Bizottság által kiválasztott repülőtereknél végzett ellenőrzések az egyes tagállamok általános megfelelési szintjére vonatkozó fontos mutatónak 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.

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.

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 hét teljes munkaidős légiközlekedés-védelmi ellenőrből álló aktív munkacsoporttal rendelkezett. E munkacsoportot a tagállamok által kijelölt és a bizottsági ellenőrzésekben való részvételre jogosult, mintegy 70 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.

A Bizottság – azzal a céllal, hogy visszajelzést biztosítson a tagállamoknak az ellenőrzésekkel kapcsolatban, előmozdítsa az átláthatóságot és összehangolja a megfelelés-ellenőrzési módszertanokat – 2025 októberében éves értekezletet és képzést szervezett az egyes országok ellenőrei számára.

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 hetedik ciklusa keretében a Bizottság 2025-ben hét tagállamot ellenőrzött.

A 2025-ben ellenőrzött tagállamok a jogszabályi változásokkal összhangban tartották nemzeti légiközlekedés-védelmi programjaikat. Megállapítást nyert továbbá, hogy a legtöbb nemzeti minőségbiztosítási program teljes mértékben összhangban van a 18/2010/EU bizottsági rendelettel. Valamennyi tagállamban megállapítást nyert, hogy a repülőterek, a légi fuvarozók és a védelmi feladatokat ellátó jogalanyok bizonyos kihívásokkal szembesültek a védelmi programoknak az uniós jogszabályokkal és a nemzeti légiközlekedés-védelmi programokkal összhangban történő aktualizálása és fenntartása, valamint nyomon követése terén.

A felvételre, a képzésre, a jóváhagyásra és/vagy a tanúsításra, az oktatók és adott esetben a független ellenőrök képesítésére vonatkozó követelményeket többnyire átültették az ellenőrzött tagállamok nemzeti képzési programjaiba. A röntgenberendezés-kezelők tanúsításának és újratanúsításának szabványosítása terén azonban még van mit javítani.

¹² A Bizottság és az ESA 2025. évi megfelelés-ellenőrzési tevékenységeinek összefoglalásáért lásd az 1. mellékletet.

Egyes tagállamokban a felelős hatóság nem mindig tartotta be a repülőterek, a légi fuvarozók és az egyes védelmi feladatokat ellátó jogalanyok ellenőrzésére megállapított gyakoriságot és hatókört. Ezenkívül egyes esetekben nem végeztek elegendő vizsgálatot minden előírt területen. Emellett a Bizottság azt is megállapította, hogy javítani kell az ellenőrzésekhez szükséges módszertan végrehajtását olyan területeken, mint a nemzeti megfelelés-ellenőrzéssel kapcsolatos jelentéstétel, a vizsgálati eredmények bejelentésének harmonizációja, az ellenőrzések során vizsgált, közvetlenül kapcsolódó biztonsági intézkedések¹³, és a megfelelés minősítése.

Valamennyi tagállam biztosította a felelős hatóságai számára a 300/2008/EK rendeletben és annak végrehajtási jogi aktusaiban foglalt valamennyi követelmény nyomon követéséhez és érvényesítéséhez szükséges végrehajtási hatásköröket, és többségük biztosította, hogy elegendő számú ellenőr álljon rendelkezésre a megfelelés-ellenőrzési tevékenységek elvégzéséhez. Végül a repülőtéri helyszíni ellenőrzések feltárták, hogy a nemzeti nyomonkövetési tevékenységek hatékonysága az ellenőrzött tagállamok mindegyikében tovább javítható.

5.4.2. A repülőtereken végzett előzetes ellenőrzések

A Bizottság 2025-ben 12 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 16. évét követően az ellenőrzési eredmények tükrözik a felelős hatóságok és az ágazat erőfeszítéseit. A védelmi követelmények többségét továbbra is helyesen hajtották végre. Az ellenőrzések azonban rávilágítottak azokra a területekre, ahol további javulás érhető el. Ezek közé tartozik a belépési ellenőrzés, az átvizsgálás, a kiberbiztonság, a légi járművek védelmi célú átvizsgálása, a készletek védelmi ellenőrzése, valamint a tanúsítással kapcsolatos folyamatok végrehajtása.

5.4.3. Utólagos 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. 2025-ben nem került sor utólagos ellenőrzésre.

¹³ Két vagy több olyan követelmény, amelyek annyira szorosan integráltak, hogy az egyik hatékonysága nem értékelhető megfelelően a többi figyelembevétel nélkül.

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 repülőtereik 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 2025-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. 2025-ben három értékelésre került sor: az Egyesült Államokban, a Feröer szigeteken és az Egyesült Királyságban.

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. 2025-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. 2025-ben nem indult ilyen eljárás.

6. NEMZETKÖZI PÁRBESZÉD

6.1.Általános fejlemények

A Bizottság továbbra is hozzájárult a globális légi közlekedés védelméhez azáltal, hogy együttműködött nemzetközi szervezetekkel, például a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel (ICAO) és az Európai Polgári Repülési Konferenciával (ECAC), szoros együttműködést folytatva a tagállamokkal az összehangolt uniós álláspontok biztosítása érdekében. Párbeszédre került sor a hasonlóan gondolkodó kulcsfontosságú partnerekkel is, például az Egyesült Királysággal, az Egyesült Államokkal, Kanadával, Ausztráliával és Szingapúrral.

6.2.Nemzetközi szervezetek

Az EU megfigyelőként aktívan részt vett az ICAO légiközlekedés-védelmi testületének 2025. április 7. és 11. között tartott éves ülésén (AVSECP/36), valamint az ICAO kiberbiztonsági testületének 2025. június 2. és 6. között tartott negyedik ülésén (CYSECP/4).

Az ICAO 42. közgyűlésének (2025. szeptember 23. – október 3.) biztonsági, kiber- és konfliktusövezetekkel kapcsolatos eredményei tükrözték az EU által kitűzött célokat. Ezek közé tartozott a konfliktusövezetekről szóló új közgyűlési határozat; a felülvizsgált légiközlekedés-védelmi határozat, amely utal a – többek között kifinomult szereplők jelentette – változó fenyegetésekre, valamint fokozott erőfeszítésekre szólít fel a légi áruk és a postai küldemények rendszerének védelme érdekében; a kiberbiztonságról szóló felülvizsgált állásfoglalás, amely foglalkozik a kiberfenyegetésekkel, és hangsúlyozza, hogy a kiberkockázatokat holisztikusan kell kezelni; valamint az európai csoport magas szintű légiközlekedés-védelmi konferencia szervezésére irányuló javaslatának Közgyűlés általi jóváhagyása.

6.3.Harmadik országok

Az EU és az Egyesült Királyság közötti kereskedelmi és együttműködési megállapodás 435. cikkének alkalmazásában a légiközlekedés-védelmi kérdésekben folytatott együttműködés az információcserét, a bevált gyakorlatok megvitatását és megosztását, valamint a külső szakértők közötti együttműködési megállapodások kidolgozását fedi le. Az EU és az Egyesült Királyság közötti hatodik légiközlekedés-védelmi együttműködési ülésre 2025. április 1-jén, az EU és az Egyesült Királyság közötti hetedik légiközlekedés-védelmi együttműködési ülésre pedig október 17-én került sor.

Az EU–USA közlekedésbiztonsági együttműködési munkacsoport (TSCG) 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 védelmi rendszerek kölcsönös elismerését. 2025-ben nem került sor TSCG-ülésre, de a technikai együttműködés folytatódott az év során.

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. 2025-ben nem jött létre az egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos új megállapodás.

Ami a kapacitásépítést illeti, 2025-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 volt, 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.

7. KÖVETKEZTETÉSEK

A kereskedelmi légi közlekedés sikeres működéséhez alapvető fontosságú a műveletek biztonságának megőrzése mind a levegőben, mind a földön. 2025-ben az Európai Bizottság a tagállamokkal együttműködve jelentős intézkedéseket hozott annak biztosítása érdekében, hogy a légi közlekedés védelme területén meglévő végrehajtási jogszabályokat hozzáigazítsák a fenyegetettségi és kockázati környezet alakulásához. Intézkedéseket fogadtak el a légiáru-ellátási lánc megerősítésére, és javaslatokat tettek a légiközlekedés-védelmi események jelentésére szolgáló uniós rendszer létrehozására, valamint a védelmi információk időben történő megosztására a felmerülő fenyegetések enyhítése érdekében.

2025-ben folytatódott az új légiközlekedés-védelmi alapkövetelményekkel kapcsolatos munka is, amelyek teljes mértékben kiaknáznák a jelenlegi és jövőbeli technológiai

¹⁴ Az EU egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos megállapodást kötött az Egyesült Államokkal, Kanadával, Szingapúrral, Montenegróval, Szerbiával és az Egyesült Királysággal.
¹⁵ 2025. január 1. és november 30. (végdatum) között a CASE II projekt 56 tevékenységet hajtott végre (beleértve 34 kétoldalú képzési tevékenységet, nyolc mentorálási tevékenységet, hat többoldalú tevékenységet, öt regionális munkaértekezletet, két régióközi munkaértekezletet és egy webináriumot) 950 résztvevő javára, ami a projekt végéig magas végrehajtási arányt mutat. A projekt kezdete óta összesen 264 országokon belüli és távoli tevékenységre került sor 89 partnerállam és ECAC/EU-tagállam javára. További információk a CASE II-ről: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>.

¹⁶ A partnerállamok kiválasztásához használt módszertan kumulatív kritériumokon alapul, és javítási lehetőségeket kínál annak biztosítása érdekében, hogy figyelembe vegyék az olyan releváns tényezőket, mint a fenyegetés szintje, az egyes partnerállamokban alkalmazott védelmi intézkedések szintje, valamint az, hogy ezek a partnerállamok rendelkeznek-e közvetlen járatokkal valamely uniós tagállamban. Ezt a megközelítést a tagállamokkal vagy más végrehajtó ügynökségekkel való rendszeres koordinációval ötvözték a kapacitásépítési kezdeményezések megkettőződésének elkerülése és a szinergia növelése érdekében.

lehetőségeket oly módon, hogy a legmagasabb szintű védelmet ériék el, miközben a lehető legnagyobb mértékben növelik az utasok élményét.