

V Bruseli 13. júla 2026
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	13. júla 2026
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2026) 361 final
Predmet:	SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE VÝROČNÁ SPRÁVA ZA ROK 2025 O VYKONÁVANÍ NARIADENIA (ES) Č. 300/2008 O SPOLOČNÝCH PRAVIDLÁCH V OBLASTI BEZPEČNOSTNEJ OCHRANY CIVILNÉHO LETECTVA

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2026) 361 final.

Príloha: COM(2026) 361 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 13. 7. 2026
COM(2026) 361 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

**VÝROČNÁ SPRÁVA ZA ROK 2025 O VYKONÁVANÍ NARIADENIA (ES) Č.
300/2008 O SPOLOČNÝCH PRAVIDLÁCH V OBLASTI BEZPEČNOSTNEJ
OCHRANY CIVILNÉHO LETECTVA**

1. ÚVOD

V súlade s článkom 16 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008¹ Komisia každoročne predloží Európskemu parlamentu, Rade a členským štátom správu, v ktorej ich informuje o uplatňovaní tohto nariadenia a jeho vplyve na zlepšovanie bezpečnostnej ochrany letectva.

V roku 2025 útvary Komisie pokračovali vo vykonávaní opatrení oznámených v pracovnom dokumente útvarov Komisie *Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking* [SWD (2023) 37 v konečnom znení] (Práca na posilnenej a odolnejšej politike bezpečnostnej ochrany letectva: zhodnotenie) so zameraním na inovácie, technológie a nový základný scenár bezpečnostnej ochrany letectva.

2. UDALOSTI A PERSPEKTÍVY V SÚVISLOSTI S HROZBAMI

Komisia spolu s príslušnými agentúrami, členskými štátmi a inými zainteresovanými stranami nepretržite pracovala na monitorovaní a riešení bezpečnostných hrozieb v sektore letectva vrátane hrozieb hybridnej povahy. Cieľom tohto úsilia bolo zabezpečiť účinné riadenie rizík. Na tento účel Komisia v roku 2025 pripravila legislatívny pozmeňovací návrh, aby vytvorila efektívnejší mechanizmus na výmenu informácií o udalostiach v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva.

2.1. Terorizmus a hybridné hrozby

Teroristická hrozba pre Európsku úniu a jej členské štáty naďalej pretrváva, vyvíja sa a je čoraz zložitejšia, vyznačuje sa decentralizáciou, ideologickou diverzifikáciou a silnou závislosťou od digitálnych ekosystémov. Najsmrtonosnejšou hrozbou zostávajú džihádistské siete, ktorých vývoj úzko ovplyvňujú prebiehajúce konflikty na Blízkom východe. Destabilizujúce vnútorné a vonkajšie udalosti zároveň prispievajú k zintenzívneniu radikalizácie, zvýšeniu napätia a sociálnej polarizácie, čo môže viesť k terorizmu a násilnému extrémizmu v celej Únii. Digitálne platformy zohrávajú kľúčovú úlohu, pretože umožňujú radikalizáciu a nábor, ako aj šírenie propagandy. V prostredí, ktoré je decentralizovanejšie a nestabilnejšie, sa roztrúsení teroristickí a násilní extrémistickí aktéri navzájom spájajú a inšpirujú nad rámec ideológie či príslušnosti k skupine.

Vplyv konfliktov na Blízkom východe sa rozšíril na sféru hybridných hrozieb tak, že sa využívajú naratívy o konfliktoch v dezinformačných kampaniach a online pokusoch o polarizáciu.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002 (Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72).

Civilné letectvo zostáva vysokoprofilovým cieľom, pričom sa očakáva, že hrozby a výzvy sa budú vyvíjať a pravdepodobne sa zvýši rôznorodosť spôsobov útokov. Vnútorne hrozby a terorizmus domáceho pôvodu sú naďalej oblasťou, ktorej sa venuje osobitná pozornosť. Oblasť konfliktu budú teroristom naďalej poskytovať prostredie, ktoré im umožňuje nadobudnúť sofistikovanejšie vojenské vybavenie.

Hoci útočná vojna Ruskej federácie voči Ukrajine mala zatiaľ obmedzený vplyv na teroristickú hrozbu a násilný extrémizmus v EÚ, viedla k zvýšeniu hybridnej hrozby proti vnútornej bezpečnosti EÚ prostredníctvom nárastu dezinformácií, kybernetických útokov, pokusov o zneužívanie migrácie ako zbrane a sabotážnych akcií proti kritickej infraštruktúre.

2.2. Kybernetická bezpečnosť

2.2.1. Všeobecne

V roku 2025 bolo nahlásených približne 9 200 kybernetických incidentov, ktoré mali vplyv na všetky kategórie zainteresovaných strán v oblasti letectva na celom svete². Povaha týchto incidentov zahŕňala ransomvérové incidenty, porušenia ochrany údajov, ohrozenia dodávateľského reťazca, hacktivisticky motivovanú činnosť a zverejňovanie uniknutých údajov týkajúcich sa leteckých spoločností, ako aj letísk a poskytovateľov leteckých navigačných služieb. V roku 2025 došlo k niekoľkým incidentom s významným vplyvom na dodávateľský reťazec v sektore letectva, najmä k útoku na systém MUSE spoločnosti Collins Aerospace, ktorý sa dotkol viacerých veľkých letísk³ v Európe.

Hoci hlavnou hrozbou zostáva kybernetická kriminalita, geopolitický rozmer kybernetických hrozieb je čoraz významnejší. Prebiehajúce konflikty na Ukrajine a Blízkom východe naďalej podnecujú hacktivistické činnosti, pričom útoky DDoS sa neprimerane zameriavajú na letiská z dôvodu ich symbolickej viditeľnosti. Čoraz zjavnejšie zo strany aktérov kybernetických hrozieb je aj využívanie umelej inteligencie.

Na podporu koherentného a harmonizovaného vykonávania rámca kybernetickej bezpečnosti EÚ v celej oblasti letectva sa v roku 2025 úsilie zameralo na maximálny súlad medzi horizontálnymi a sektorovými predpismi. Cieľom bolo zvýšiť účinnosť, zabrániť duplicite a znížiť zaťaženie prevádzkovateľov a správnych orgánov.

Podskupina pre kybernetickú bezpečnosť letectva zriadená vo februári 2024 dokončila v roku 2025 nezáväzný referenčný dokument potvrdený skupinou pre spoluprácu

² EUROCONTROL/EATM-CERT Správa o kybernetickej bezpečnosti v letectve z roku 2026.

³ V dôsledku toho sa tieto letiská museli uchýliť k manuálnym postupom, čo viedlo k dlhým radom, meškaniam a zrušeniam letov. Incident ukazuje, ako môžu kritické IT systémy v letectve utrpieť rozsiahlymi výpadkami s rýchlym dominovým efektom v sieti letov po celej Európe.

v oblasti sieťovej a informačnej bezpečnosti s cieľom podporiť koherentné a harmonizované vykonávanie rámca kybernetickej bezpečnosti EÚ v celej oblasti letectva.

2.2.2. Posúdenie rizík detekčných zariadení

Komisia v spolupráci s orgánmi bezpečnostnej ochrany letectva a colnými orgánmi členských štátov vykonala posúdenie rizík detekčných zariadení vrátane detekčných zariadení na zaistenie bezpečnostnej ochrany letectva podľa článku 22 smernice NIS2. Posúdenie rizík sa uplatnilo na detekčné zariadenia, ktoré používajú softvér a/alebo sú pripojené k IKT systémom, ktoré sú zavedené v colných orgánoch, pohraničných orgánoch, na letiskách, v prístavoch a na miestach hraničnej kontroly.

Zistenia poukazujú na roztrieštené vnútroštátne postupy, veľkú závislosť od dodávateľov z krajín mimo EÚ a významnú zraniteľnosť súvisiacu s údržbou na diaľku a absenciou harmonizovaných bezpečnostných protokolov. V posúdení sa identifikuje 13 rizikových scenárov, pričom hlavnými rizikami sú: nadmerná závislosť od jedného výrobcu alebo obmedzeného počtu výrobcov (odkázanosť na určitého dodávateľa, vysokorizikovní dodávatelia); oprávnený/neoprávnený prístup počas údržby alebo inštalácie (aj na diaľku); malvér ohrozujúci zariadenia, integritu údajov a prepojené systémy. Riziká sa zvyšujú v prepojených prostrediach (letiská, prístavy, Colné dátové centrum EÚ).

2.3. Drony

Drony pretvárajú budúcnosť hospodárstva a spoločnosti EÚ, čo má ďalekosiahle dôsledky pre dopravu, obchod a služby. Keďže ich počty rastú a ich technologické spôsobilosti napredujú vrátane zlepšenia rýchlosti, agilnosti, dosahu, kapacity užitočného zaťaženia a presnosti snímačov, ako aj integrácie umelej inteligencie, je nevyhnutné uznať potenciál súvisiaci s ich zneužitím. V záujme využitia výhod dronov a ich legitímneho a zákonného používania je preto nevyhnutné riešiť hrozby, ktoré predstavujú z hľadiska nezákonných, nepoctivých alebo škodlivých činností, a zmierniť tieto riziká.

Výskyt incidentov zahŕňajúcich drony neznámeho pôvodu v blízkosti infraštruktúry vrátane letísk predstavuje osobitnú výzvu pre pripravenosť a schopnosť EÚ predchádzať budúcim incidentom⁴. Prítomnosť dronov v blízkosti citlivých priestorov takisto vyvoláva obavy zo špionáže, čím sa zvyšuje úroveň bezpečnostného napätia. V reakcii na to Komisia v roku 2025 vypracovala Akčný plán pre dronovú a protidronovú bezpečnosť zameraný na posilnenie prístupu prevencie, odhaľovania a reakcie s cieľom zmierniť hrozby, ktoré predstavujú drony, a zvýšiť pripravenosť Únie reagovať na incidenty.

⁴ V roku 2025 bolo napríklad v Kodani, Mníchove, Berlíne a Bruseli nahlásené pozastavenie letovej prevádzky v dôsledku dronov.

3. POSÚDENIA RIZÍK

3.1. Oblasti konfliktu

V rámci systému varovania EÚ o oblastiach konfliktu sa naďalej vykonávali pravidelné štvrťročné posúdenia rizík pod vedením skupiny EÚ pre integrované posudzovanie rizík v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, ktorej súčasťou sú členské štáty EÚ, Spravodajské a situačné centrum EÚ (EU INTCEN) a EASA. Cieľom daného systému je uľahčiť včasnú výmenu posúdení rizík týkajúcich sa oblastí konfliktu, ktoré majú vplyv na civilné letectvo EÚ, čím sa umožní účinné zmiernenie rizík. Zasadnutia *ad hoc* sa zvolávajú podľa potreby s cieľom riešiť naliehavé záležitosti.

Skupina usporiadala v roku 2025 štyri štvrťročné zasadnutia a päť naliehavých zasadnutí *ad hoc*. Uskutočnili sa štyri prípravné zasadnutia s leteckými spoločnosťami a združeniami leteckých spoločností EÚ. Z nich vyplynulo uverejnenie dvoch nových informačných bulletinov EASA o oblastiach konfliktu, stiahnutie štyroch informačných bulletinov EASA o zónach konfliktu a aktualizácia zostávajúcich informačných bulletinov⁵.

Postupom integrovaného posudzovania rizík v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva v EÚ sa zabezpečila aj schopnosť posudzovať riziká a podporil sa rozhodovací proces (zmierňovanie rizika), pokiaľ ide o normy bezpečnostnej ochrany nákladnej leteckej dopravy a letectva.

4. LEGISLATÍVNY RÁMEC A DOPLNKOVÉ NÁSTROJE

4.1. Legislatívny rámec

Civilné letectvo je naďalej atraktívnym cieľom nepriateľských aktérov a na odvrátenie tejto hrozby je potrebné zabezpečiť vykonávanie primeraných ochranných opatrení zodpovedajúcich riziku. Komisia a členské štáty preto neustále upravujú zmierňujúce opatrenia s cieľom dosiahnuť najvyššiu úroveň bezpečnostnej ochrany a zároveň minimalizovať nepriaznivé účinky na prevádzku.

Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2015/1998 bolo v máji 2025 zmenené vykonávacím nariadením (EÚ) 2025/920⁶. Zaviedli sa ním zmeny, ktoré posilňujú podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem v oblasti bezpečnostnej ochrany leteckého nákladu a poštových zásielok s cieľom zvýšiť odolnosť a zabezpečiť primerané zmierňovanie nových hrozieb. Išlo o zvýšenie prevencie a odhaľovania IED (improvizovaných výbušných zariadení) a IID (improvizovaných zápalných zariadení) prostredníctvom vykonávania opatrení na zvýšenie viditeľnosti informácií a údajov týkajúcich sa leteckého nákladu a leteckých poštových zásielok, posilnenie

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

⁶ Podrobnosti pozri v prílohe 2.

kompetencií a zručností bezpečnostného personálu, ako aj zabezpečenie oddelenia určitých komodít počas procesu povoľovania pred ich naložením na palubu lietadla.

Zavedli sa aj zmeny opatrení bezpečnostnej ochrany letectva v oblasti odbornej prípravy, certifikácie a opakovanej certifikácie bezpečnostného personálu, ako aj opatrení pre bežné skúšanie zariadení bezpečnostnej ochrany. Zo zoznamu tretích krajín, ktoré sú uznané ako krajiny, ktoré uplatňujú bezpečnostné normy rovnocenné so spoločnými základnými normami bezpečnostnej ochrany letectva, boli odstránené niektoré letiská⁷.

4.2. Databáza Únie o bezpečnosti dodávateľského reťazca

Databáza Únie⁸ o bezpečnosti dodávateľského reťazca predstavuje jediný právny nástroj k dispozícii na nahliadnutie pri prijímaní zásielok od iného oprávneného zástupcu alebo známeho odosielateľa. Súčasťou tejto databázy je zároveň zoznam schválených zariadení bezpečnostnej ochrany civilného letectva s označením „známka EÚ“.

V databáze bolo na konci roka 2025 evidovaných takmer 40 000 oprávnených zástupcov, známych odosielateľov, známych dodávateľov letiskových dodávok, nezávislých overovateľov, leteckých dopravcov nákladu alebo poštových zásielok do Únie z letiska v tretej krajine (ACC3), regulovaných dodávateľov, ako aj oprávnených zástupcov a známych odosielateľov z tretích krajín, zariadení bezpečnostnej ochrany, letísk a používateľov. Miera jej dostupnosti bola 99,95 %, čo znamená, že v priebehu roka 2025 bola databáza nedostupná celkovo len o trochu viac ako 4 hodiny.

4.3. Predbežné informácie o náklade pred naložením (PLACI)

Hospodárske subjekty, ktoré sú zodpovedné za leteckú prepravu zásielok na colné územie Únie (ako na miesto určenia alebo miesto tranzitu) z tretích krajín, musia colným orgánom EÚ elektronicky predložiť predbežné informácie o náklade. Tieto údaje analyzujú na účely bezpečnostnej ochrany civilného letectva colné orgány na prvom mieste vstupe do EÚ pomocou nového systému kontroly dovozu (ICS2).

Na základe výsledku analýzy rizík týkajúcej sa predbežných informácií o náklade pred naložením môže byť potrebné vykonať osobitné zmierňujúce opatrenia bezpečnostnej ochrany letectva vrátane možného pokynu alebo odporúčania „nenakladať“ (*Do Not Load*, DNL). Tieto opatrenia musia uplatňovať hospodárske subjekty, ktoré sú súčasťou dodávateľského reťazca na vstupe do EÚ, pred naložením zásielky na palubu lietadla s odletom do EÚ.

V roku 2025 bolo zaznamenaných približne 146 miliónov predložených predbežných informácií o náklade pred naložením. Na ich základe bolo vydaných približne 990

⁷ Letisko Kangerlussuaq v Grónsku, letiská Guernsey, Isle of Man a Jersey v Spojenom kráľovstve a letisko Ben Gurion v Izraeli.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

žiadostí o vykonanie detekčnej kontroly, ale neboli vydané žiadne žiadosti nenakladať tovar (DNL). Väčšina týchto žiadostí sa týkala expresných zásielok, po ktorých nasledovali poštové zásielky a všeobecný letecký náklad.

5. INŠPEKCIE A ĎALŠIE ČINNOSTI TÝKAJÚCE SA MONITOROVANIA SÚLADU

5.1. Všeobecne

Nariadenie (ES) č. 300/2008 je zamerané na predchádzanie činom protiprávneho zasahovania voči civilnému letectvu v záujme ochrany osôb a tovaru. Zatiaľ čo od členských štátov sa v tomto nariadení vyžaduje, aby pravidelne monitorovali dodržiavanie predpisov pri vykonávaní spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva letiskami, leteckými dopravcami a inými subjektmi a aby zaisťovali rýchle odhaľovanie a nápravu nedostatkov, úlohou, ktorou poveril zákonodarca Komisiu, je monitorovať účinné vykonávanie tejto právnej požiadavky členskými štátmi EÚ/EHP⁹.

V článku 15 nariadenia (ES) č. 300/2008 sa od Komisie vyžaduje, aby vykonávala inšpekcie a aby v prípade potreby navrhla odporúčania na zlepšenie bezpečnostnej ochrany letectva. V záujme splnenia tohto cieľa v oblasti monitorovania systém dohľadu Komisie zahŕňa činnosti členských štátov týkajúce sa zriadenia, udržiavania a uplatňovania účinného národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva a účinného národného programu kontroly kvality civilného letectva.

Komisia na tieto účely prevádzkuje dvojvrstvový systém monitorovania dodržiavania predpisov, t. j. jej vlastné inšpekcie doplnené o posúdenie výročných správ členských štátov o vnútroštátnych monitorovacích činnostiach.

Od roku 2010 sa miera dodržiavania predpisov, ktorá sa zisťuje počas inšpekcií Komisie, drží na stabilnej úrovni približne 80 %. V rámci účinného vykonávania niektorých opatrení však zostáva priestor na zlepšenie a vyžaduje sa nepretržité úsilie zainteresovaných strán v odvetví, príslušných orgánov a Komisie.

5.2. Frekvencia a rozsah inšpekcií

Komisia vykonáva inšpekcie orgánov bezpečnostnej ochrany letectva členských štátov [ďalej len „príslušné orgány“, ako sa uvádza v článku 9 nariadenia (ES) č. 300/2008], ako aj inšpekcie letísk, prevádzkovateľov a subjektov uplatňujúcich normy bezpečnostnej ochrany letectva.

⁹ Európsky hospodársky priestor: 27 členských štátov EÚ, Nórsko, Island a Švajčiarsko. Zodpovednosť za vykonávanie inšpekcií v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva v Nórsku a na Islande nesie Dozorný úrad EZVO. Vo Švajčiarsku Komisia vykonáva inšpekcie v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva na základe dvojstrannej dohody.

Počet, frekvencia a rozsah týchto inšpekcií sú stanovené v stratégii Generálneho riaditeľstva pre mobilitu a dopravu (GR MOVE), ktorá sa týka monitorovania uplatňovania noriem bezpečnostnej ochrany letectva v EÚ. V stratégii sa zohľadňuje objem leteckej činnosti každého členského štátu, reprezentatívna vzorka typu prevádzky letísk, úroveň súladu pri vykonávaní nariadení v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, výsledky predchádzajúcich inšpekcií Komisie, posúdenia národných výročných správ o kontrole kvality, bezpečnostné incidenty (činy protiprávneho zasahovania), úrovne hrozieb a ďalšie faktory a posúdenia.

Aby mala Komisia primeranú istotu o úrovni dodržiavania predpisov členskými štátmi, používa sa prístup viacročného monitorovania. Dôkazy týkajúce sa uplatňovania nariadenia (ES) č. 300/2008 a jeho vykonávacích právnych predpisov každým členským štátom sa teda získavajú v cykle dvoch rokov, a to buď prostredníctvom inšpekcie jeho príslušného orgánu, alebo prostredníctvom inšpekcie aspoň jedného z jeho letísk.

Okrem toho sa dôkaz o uplatňovaní spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva získava v cykle piatich rokov na základe výberu aspoň 15 % zo všetkých letísk v EÚ, na ktoré sa nariadenie (ES) č. 300/2008 vzťahuje, vrátane najväčšieho letiska z hľadiska objemu cestujúcich v každom členskom štáte. Inšpekcie, ktoré vykonáva Komisia na vybraných letiskách, predstavujú silný ukazovateľ celkovej úrovne dodržiavania predpisov v každom členskom štáte.

5.3. Postupy a metodika inšpekcií

Postupy vykonávania inšpekcií Komisie v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva sa stanovujú v nariadení Komisie (EÚ) č. 72/2010¹⁰. To okrem iného obsahuje aj ustanovenia týkajúce sa kvalifikácie a právomocí inšpektorov Komisie¹¹.

Metodika na vykonávanie týchto inšpekcií bola vypracovaná v úzkej spolupráci s orgánmi bezpečnostnej ochrany letectva členských štátov a je založená na overení účinného vykonávania opatrení bezpečnostnej ochrany.

5.4. Inšpekcie, ktoré vykonáva Komisia

Komisia disponovala aktívnym tímom siedmich inšpektorov bezpečnostnej ochrany letectva zamestnaných na plný pracovný úväzok, ktorého prácu podporovala skupina približne 70 národných auditorov vymenovaných členskými štátmi, ktorí získali oprávnenie zúčastňovať sa na inšpekciách Komisie.

¹⁰ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 72/2010 z 26. januára 2010, ktorým sa ustanovujú postupy vykonávania inšpekcií Komisie v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva (Ú. v. EÚ L 23, 27.1.2010, s. 1).

¹¹ Pozri články 4 a 5.

Zapájaním národných audítorov do inšpekcií Komisie sa zároveň prispieva k systému partnerského preskúmania a umožňuje sa šírenie metodík a najlepších postupov medzi členskými štátmi a pridruženými krajinami¹².

V snahe poskytnúť členským štátom spätnú väzbu na základe inšpekcií, podporiť transparentnosť a harmonizovať metodiky monitorovania dodržiavania predpisov Komisia v októbri 2025 usporiadala výročné zasadnutie a školenie národných audítorov.

5.4.1. Inšpekcie príslušných vnútroštátnych orgánov

Inšpekcie príslušných orgánov sú zamerané na overovanie toho, či členské štáty disponujú potrebnými nástrojmi – vrátane národného programu kontroly kvality, zákonnej právomoci a príslušných zdrojov – na to, aby mohli primerane vykonávať právne predpisy EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva. V rámci siedmeho cyklu inšpekcií príslušných orgánov Komisia vykonala v roku 2025 inšpekcie v siedmich členských štátoch.

Členské štáty, v ktorých v roku 2025 prebiehali inšpekcie, zosúladiли svoje národné programy bezpečnostnej ochrany letectva s legislatívnymi zmenami. Zistilo sa tiež, že väčšina národných programov kontroly kvality je v plnej miere zosúladená s nariadením Komisie (EÚ) č. 18/2010. Vo všetkých členských štátoch sa zistilo, že letiská, leteckí dopravcovia a subjekty s povinnosťami v oblasti bezpečnostnej ochrany čelili určitým problémom pri aktualizácii a udržiavaní programov bezpečnostnej ochrany v súlade s právnymi predpismi Únie a národnými programami bezpečnostnej ochrany letectva, ako aj pri ich monitorovaní.

Požiadavky na nábor, výcvik, schvaľovanie a/alebo certifikáciu, kvalifikáciu inštruktorov a prípadne nezávislých overovateľov boli väčšinou transponované do národných výcvikových programov členských štátov, ktoré boli podrobené inšpekcii. Stále však existuje priestor na zlepšenie štandardizácie certifikácie a recertifikácie obsluhy röntgenových zariadení.

V niektorých členských štátoch príslušný orgán nie vždy dodržiaval stanovené frekvencie a rozsahy monitorovania letísk, leteckých dopravcov a niektorých subjektov s povinnosťami v oblasti bezpečnostnej ochrany. Okrem toho sa v niektorých prípadoch nevykonala dostatočný počet testov vo všetkých požadovaných oblastiach. Komisia okrem toho zistila aj potrebu zlepšiť vykonávanie metodiky potrebnej na účely inšpekcií v oblastiach, ako je podávanie správ o vnútroštátnom monitorovaní dodržiavania predpisov, harmonizáciu podávania správ o výsledkoch testov, priamo prepojené bezpečnostné opatrenia¹³ sledované počas inšpekcií a klasifikáciu dodržiavania predpisov.

¹² Zhrnutie všetkých činností Komisie a Dozorného úradu EZVO týkajúcich sa monitorovania súladu v roku 2025 pozri v prílohe 1.

¹³ Dve alebo viac požiadaviek, ktoré sú natoľko navzájom prepojené, že účinnosť jednej z nich nemožno primerane posúdiť bez zohľadnenia ostatných.

Všetky členské štáty poskytli svojim príslušným orgánom potrebné právomoci v oblasti presadzovania predpisov na monitorovanie a presadzovanie všetkých požiadaviek vyplývajúcich z nariadenia (ES) č. 300/2008 a jeho vykonávacích aktov, a väčšina z nich zabezpečila, aby bol k dispozícii dostatočný počet audítorov na vykonávanie činností týkajúcich sa monitorovania dodržiavania predpisov. V konečnom dôsledku pri overovaniach na mieste na letiskách sa odhalilo, že účinnosť vnútroštátnych monitorovacích činností by sa mohla vo všetkých kontrolovaných členských štátoch ešte zlepšiť.

5.4.2. Úvodné inšpekcie na letiskách

V roku 2025 Komisia vykonala 12 úvodných inšpekcií letísk s cieľom overiť, či príslušný orgán primerane monitoruje účinné vykonávanie opatrení bezpečnostnej ochrany letectva a či dokáže rýchlo odhaliť a odstrániť prípadné nedostatky. Každý nedostatok, ktorý inšpektori Komisie zistia, sa musí odstrániť v stanovenej lehote. Správy o inšpekciách majú k dispozícii všetky členské štáty.

Po 16. roku vykonávania nariadenia (ES) č. 300/2008 sa vo výsledkoch inšpekcií odráža úsilie vynaložené príslušnými orgánmi a odvetvím. Väčšina požiadaviek na bezpečnostnú ochranu je naďalej správne vykonávaná. Inšpekcie však poukázali na oblasti, v ktorých je stále možné dosiahnuť ďalšie zlepšenia. Patrí medzi ne kontrola vstupu, skríning, kybernetická bezpečnosť, bezpečnostné prehliadky lietadiel, bezpečnostné kontroly dodávok, ako aj vykonávanie procesov súvisiacich s certifikáciou.

5.4.3. Následné inšpekcie

V súlade s článkom 13 nariadenia (EÚ) č. 72/2010 Komisia pravidelne vykonáva obmedzený počet následných inšpekcií. Takéto inšpekcie sa uskutočňujú v prípade, že sa počas úvodnej inšpekcie zistili viaceré závažné nedostatky, ale aj na základe náhodného výberu s cieľom overiť, či majú príslušné orgány potrebné právomoci na to, aby požadovali odstránenie nedostatkov v stanovených lehotách. V roku 2025 sa nevykonali žiadne následné inšpekcie.

5.5. Posúdenia výročných správ členských štátov o kontrole kvality

V bode 18 prílohy k nariadeniu (ES) č. 300/2008 sa vyžaduje, aby členské štáty každoročne predkladali Komisii správu o opatreniach, ktoré prijali na splnenie svojich záväzkov, a o stave bezpečnostnej ochrany letectva na svojich letiskách.

Posudzovanie týchto správ popri pravidelných inšpekciách poskytuje Komisii nástroj na to, aby mohla pozorne sledovať vykonávanie vnútroštátnych opatrení na kontrolu kvality. To zase umožňuje rýchle odhaľovanie a nápravu nedostatkov v každom členskom štáte.

Posudzovanie zahŕňa analýzu pravidelného monitorovania letísk, leteckých dopravcov a iných subjektov s povinnosťami v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, ako aj

analýzu času, ktorý audítori strávili v teréne, rozsahu a frekvencie vhodnej kombinácie činností týkajúcich sa monitorovania súladu, vnútroštátnych úrovní dodržiavania predpisov, následných činností a využívania právomocí v oblasti presadzovania predpisov.

Kvalita výročných správ a informácií poskytovaných členskými štátmi zostáva nezmenená, pričom v roku 2025 sa dosiahla ďalšia harmonizácia.

Členským štátom bolo zaslané formálne komplexné hodnotenie, v ktorom sa v prípade potreby zdôraznili odporúčania, ako zlepšiť alebo lepšie prispôsobiť vnútroštátne úsilie.

5.6. Posúdenia letísk v tretích krajinách

Komisia vykonáva posúdenia v kontexte dohôd o jednorazových bezpečnostných kontrolách medzi EÚ a tretími krajinami. Účelom je potvrdiť, že vykonávanie určitých opatrení bezpečnostnej ochrany je naďalej na rovnakej úrovni ako vykonávanie právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva. V roku 2025 sa uskutočnili tri posúdenia, a to v Spojených štátoch amerických, na Faerských ostrovoch a v Spojenom kráľovstve.

5.7. Prípady podľa článku 15 a súdne konania

Ak sú zistené nedostatky pri vykonávaní opatrení bezpečnostnej ochrany na letisku také závažné, že majú významný vplyv na celkovú úroveň bezpečnostnej ochrany civilného letectva v Únii, Komisia uplatní článok 15 nariadenia (EÚ) č. 72/2010. To znamená, že na situáciu sa upozornia príslušné orgány všetkých členských štátov a že lety prichádzajúce z letiska, ktoré podlieha článku 15, sa považujú za lety prichádzajúce z tretej krajiny, na základe čoho vzniká prijímajúcim letiskám povinnosť vykonať kompenzačné opatrenia bezpečnostnej ochrany v súvislosti s príchodom transferových cestujúcich a ich batožiny, ako aj v súvislosti s lietadlom, ktorým prileteli. V roku 2025 sa nevyskytol žiadny takýto prípad.

Komisia má takisto možnosť začať konanie o nesplnení povinnosti v súlade s článkom 258 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, a to najmä v prípadoch dlhotrvajúceho neodstránenia nedostatkov alebo ich opätovného výskytu. V roku 2025 sa nezačalo žiadne takéto konanie.

6. MEDZINÁRODNÝ DIALÓG

6.1. Všeobecne

Komisia naďalej prispievala k celosvetovej bezpečnostnej ochrane letectva prostredníctvom spolupráce s medzinárodnými orgánmi, ako je Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) a Európska konferencia civilného letectva (ECAC), pričom úzko spolupracovala aj s členskými štátmi v úsilí zabezpečiť koordinované stanoviská EÚ. Zároveň sa viedli dialógy s kľúčovými podobne

zmýšľajúcimi partnermi, ako sú Spojené kráľovstvo, Spojené štáty americké, Kanada, Austrália a Singapur.

6.2. Medzinárodné orgány

EÚ sa ako pozorovateľ aktívne zúčastnila na výročnom zasadnutí fóra ICAO o bezpečnostnej ochrane letectva (AVSECP/36), ktoré sa konalo od 7. do 11. apríla 2025, a zúčastnila sa aj na štvrtom zasadnutí fóra ICAO o kybernetickej bezpečnosti (CYSECP/4), ktoré sa konalo od 2. do 6. júna 2025.

Výsledky 42. zhromaždenia ICAO (23. septembra – 3. októbra 2025) o otázkach bezpečnostnej ochrany, kybernetickej bezpečnosti a oblastí konfliktov odrážali ciele stanovené EÚ. Patrili medzi ne nové uznesenie zhromaždenia o oblastiach konfliktov, revidované uznesenie o bezpečnostnej ochrane letectva, v ktorom sa odkazuje na vyvíjajúce sa hrozby, a to aj zo strany sofistikovaných aktérov, a výzva na zintenzívnenie úsilia o zabezpečenie systému leteckého nákladu a poštových zásielok, revidované uznesenie o kybernetickej bezpečnosti, v ktorom sa riešia kybernetické hrozby a zdôrazňuje potreba holistického riešenia kybernetických rizík, a schválenie zo strany zhromaždenia návrhu európskej skupiny na zorganizovanie konferencie na vysokej úrovni o bezpečnostnej ochrane letectva.

6.3. Tretie krajiny

Pri uplatňovaní článku 435 Dohody o obchode a spolupráci medzi EÚ a Spojeným kráľovstvom pokrýva spolupráca v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva výmenu informácií, diskusie a výmenu najlepších postupov a rozvoj dohôd o spolupráci medzi technickými expertmi. Šieste zasadnutie o spolupráci medzi EÚ a Spojeným kráľovstvom v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva sa uskutočnilo 1. apríla a siedme zasadnutie 17. októbra 2025.

Skupina EÚ-USA pre spoluprácu v oblasti bezpečnostnej ochrany dopravy sa zameriava na posilňovanie spolupráce vo viacerých oblastiach spoločného záujmu. Zabezpečuje sa tým ďalšie fungovanie dohôd o jednorazových bezpečnostných kontrolách a vzájomného uznávania príslušných systémov EÚ a USA v oblasti bezpečnostnej ochrany leteckého nákladu a poštových zásielok. V roku 2025 nebolo zorganizované žiadne zasadnutie Zmluvy o stabilite, koordinácii a správe v hospodárskej a menovej únii, ale technická spolupráca pokračovala počas celého roka.

V súlade s právnymi predpismi EÚ Komisia uzatvára dohody o jednorazových bezpečnostných kontrolách, na základe ktorých sa normy bezpečnostnej ochrany uplatňované v niektorých tretích krajinách alebo na letiskách tretích krajín uznávajú za

rovnocenné s normami EÚ¹⁴. V roku 2025 sa neuzavreli žiadne nové dohody o jednorazových bezpečnostných kontrolách.

Pokiaľ ide o budovanie kapacít, ECAC v roku 2025 pokračovala vo vykonávaní projektu s názvom Bezpečnostná ochrana civilného letectva v Afrike, Ázii a na Blízkom východe (CASE II) financovaného z prostriedkov Európskej komisie s rozpočtom vo výške 8 miliónov EUR. Medzi činnosti vykonané expertmi na bezpečnostnú ochranu letectva patrili semináre, webináre a dvojstranné činnosti v jednotlivých krajinách¹⁵. Celkovým cieľom projektu CASE II bolo bojovať proti hrozbe terorizmu na civilné letectvo prostredníctvom partnerstva so štátmi v týchto troch regiónoch v záujme posilnenia ich systémov bezpečnostnej ochrany letectva.¹⁶

7. ZÁVERY

Na to, aby komerčná letecká doprava prosperovala, je nevyhnutné zaistiť bezpečnostnú ochranu prevádzky vo vzduchu aj na zemi. V roku 2025 Európska komisia v spolupráci s členskými štátmi prijala významné opatrenia, aby zabezpečila prispôsobenie existujúcich vykonávacích právnych predpisov v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva vývoju prostredia hrozieb a rizík. Prijali sa opatrenia na posilnenie dodávateľského reťazca s leteckým nákladom a predložili sa návrhy na zriadenie systému EÚ na ohlasovanie udalostí v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva a včasnú výmenu informácií o bezpečnostnej ochrane s cieľom zmierniť vznikajúce hrozby.

V roku 2025 pokračovala aj práca na novom základnom scenári bezpečnostnej ochrany letectva, ktorý by v plnej miere využil súčasný a budúci technologický potenciál tak, aby sa dosiahla najvyššia úroveň bezpečnostnej ochrany a zároveň sa v čo najväčšej možnej miere zlepšili skúsenosti cestujúcich.

¹⁴ EÚ má dohody o jednorazových bezpečnostných kontrolách s USA, Kanadou, Singapurom, Čiernou Horou, Srbskom a Spojeným kráľovstvom.

¹⁵ Od 1. januára do 30. novembra 2025 (dátum ukončenia) sa v rámci projektu CASE II zrealizovalo 56 činností (vrátane 34 dvojstranných činností odbornej prípravy a výcviku, ôsmich mentorských činností, šiestich mnohostranných činností, piatich regionálnych seminárov, dvoch medziregionálnych seminárov a jedného webinára) v prospech 950 účastníkov, čo svedčí o vysokej miere vykonania do konca projektu. Od začiatku projektu sa zrealizovalo celkovo 264 činností v rámci krajiny a na diaľku, a to v prospech 89 partnerských štátov a ECAC/členských štátov EÚ. Viac informácií o projekte CASE II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>.

¹⁶ Metodika použitá na výber partnerských štátov vychádza z kumulatívnych kritérií a predstavuje príležitosť na zlepšenie s cieľom zabezpečiť, aby sa zohľadnili relevantné faktory, ako je úroveň ohrozenia, úroveň bezpečnostných opatrení v každom partnerskom štáte a to, či tieto partnerské štáty majú nejaké priame lety do členského štátu EÚ. Tento prístup sa skombinoval s pravidelnou koordináciou s členskými štátmi alebo inými vykonávacími agentúrami, aby sa zabránilo duplicité iniciatív zameraných na budovanie kapacít a zvýšila synergia.