

**Bryssel den 13 juli 2026
(OR. en)**

11876/26

AVIATION 117

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	13 juli 2026
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2026) 361 final
Ärende:	RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET ÅRSRAPPORT 2025 OM GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNING (EG) NR 300/2008 OM GEMENSAMMA SKYDDSREGLER FÖR DEN CIVILA LUFTFARTEN

För delegationerna bifogas dokument – COM(2026) 361 final.

Bilaga: COM(2026) 361 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.7.2026
COM(2026) 361 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET
ÅRSRAPPORT 2025 OM GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNING (EG) NR 300/2008
OM GEMENSAMMA SKYDDSREGLER FÖR DEN CIVILA LUFTFARTEN

1. INLEDNING

Enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008¹ ska kommissionen varje år överlämna en rapport till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna om hur förordningen tillämpats och hur den förbättrar luftfartsskyddet.

Under 2025 fortsatte kommissionens avdelningar genomförandet av de åtgärder som presenterades i kommissionens arbetsdokument *Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking* (SWD(2023) 37 final, inte översatt till svenska), med fokus på innovation, teknik och ett nytt utgångsscenario för luftfartsskydd.

2. HOTHÄNDELSER OCH FRAMTIDA HOTBILD

Kommissionen, tillsammans med berörda organ, genomförde regelbunden övervakning och hantering av nya säkerhetshot mot luftfarten, även av hybridkaraktär, med medlemsstaterna och andra berörda parter. Syftet var att effektivt hantera riskerna. Därför utarbetade kommissionen 2025 en ändring av lagstiftningen för att inrätta en effektivare mekanism för utbyte av uppgifter om incidenter som rör luftfartsskydd.

2.1 Terrorism och hybridhot

Terroristhotet mot EU och dess medlemsstater kvarstår. Det utvecklas, blir alltmer komplext och kännetecknas av decentralisering, ideologisk diversifiering och ett starkt beroende av digitala ekosystem. Jihadistiska nätverk är fortfarande det mest dödliga hotet, och utvecklingen av dem påverkas starkt av pågående konflikter i Mellanöstern. Interna och externa händelser som destabiliserar samhället har samtidigt bidragit till intensifierad radikaliserings, ökade spänningar och social polarisering, vilket kan leda till terrorism och våldsbejakande extremism i hela unionen. Digitala plattformar spelar en nyckelroll då de möjliggör radikaliserings och rekrytering samt spridning av propaganda. I en miljö som är mer decentraliserad och instabil inspirerar diverse terrorist- och våldsamma extremistaktörer varandra och skapar kopplingar som går bortom ideologi eller grupptillhörighet.

Mellanösternkonflikternas inverkan har utvidgats till att omfatta hybridhot där konfliktnarrativ utnyttjas i desinformationskampanjer och försök till polarisering på nätet.

Den civila luftfarten är fortfarande ett högprofilerat mål, samtidigt som hot och utmaningar förväntas utvecklas. Typerna av tillvägagångssätt kommer sannolikt också

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72).

att bli fler. Insiderhot och inhemsk terrorism är fortsatt ett område som särskilt uppmärksammas. Konfliktområden kommer även fortsättningsvis att ge terrorister en miljö som ger dem möjlighet att skaffa sig mer sofistikerad utrustning av militär kvalitet.

Även om Ryska federationens anfallskrig mot Ukraina hittills har haft begränsad inverkan på terroristhotet och den våldsamma extremismen i EU har det lett till ett ökat hybridhot mot EU:s inre säkerhet. Detta i form av ökad desinformation, cyberattacker, försök att använda migration för egna syften samt sabotage mot kritisk infrastruktur.

2.2 Cybersäkerhet

2.2.1 Allmänt

Under 2025 rapporterades ungefär 9 200 cyberattacker som världen över påverkade alla kategorier av berörda parter inom luftfarten². Det var incidenter i form av utpressningsprogram, personuppgiftsincidenter, intrång i leveranskedjan, hacktivistdriven aktivitet och avslöjande av dataläckage inriktade på flygbolag, flygplatser samt leverantörer av flygtrafiktjänster. Under 2025 inträffade flera incidenter som fick betydande inverkan på leverantörskedjan för luftfartstjänster, särskilt attacken mot Collins Aerospace's Muse-system, vilket påverkade flera större flygplatser³ i Europa.

Även om it-brottslighet fortfarande är det största hotet har cyberhotens geopolitiska dimension blivit alltmer framträdande. De pågående konflikterna i Ukraina och Mellanöstern har fortsatt att underblåsa hacktivistiska aktiviteter. Samordnade överbelastningsattacker (DDoS) riktar på ett oproportionerligt sätt in sig mot flygplatser för deras symboliska synlighet. Det blir också allt tydligare att cyberhatsaktörer använder sig av AI.

För att stödja ett enhetligt och harmoniserat genomförande av EU:s ram för cybersäkerhet inom hela luftfartsområdet var insatserna 2025 inriktade på maximal överensstämmelse mellan övergripande och sektoriella regler. Detta i syfte att öka effektiviteten, undvika överlappning och minska bördan för verksamhetsutövare och förvaltningar.

Undergruppen för cybersäkerhet inom luftfarten som inrättades i februari 2024 slutförde 2025 ett icke-bindande referensdokument, som validerats av samarbetsgruppen för nät- och informationssäkerhet, för att stödja ett enhetligt och harmoniserat genomförande av EU:s ram för cybersäkerhet inom hela luftfartsområdet.

² Eurocontrol/EATM-CERT:s rapport från 2025 om cyberfrågor inom luftfarten.

³ Dessa flygplatser tvingades till följd av attacken att övergå till manuell behandling, vilket ledde till långa köer, förseningar och inställda flygningar. Incidenten visar hur luftfartens kritiska it-system kan drabbas av storskaliga avbrott som snabbt ger dominoeffekter i hela Europas flygnät.

2.2.2 Riskbedömning av detekteringsutrustning

I samarbete med medlemsstatens tull- och luftfartsskyddsmyndigheter genomförde kommissionen en riskbedömning av detekteringsutrustning, vilken inkluderade säkerhetskrollutrustning inom luftfarten, i enlighet med artikel 22 i NIS 2-direktivet. Riskbedömningen tillämpas på detekteringsutrustning som använder programvara och/eller är ansluten till IKT-system, vilka används av tullmyndigheter, gränsmyndigheter, flygplatser, hamnar och gränskontrollstationer.

Resultaten pekar på fragmenterad nationell praxis, stort beroende av leverantörer utanför EU och stora sårbarheter kopplade till fjärrunderhåll och avsaknaden av harmoniserade säkerhetsprotokoll. I bedömningen identifieras 13 riskscenarier, där de främsta riskerna är för stort beroende av enskilda eller begränsade tillverkare (låsnings till leverantör, högriskleverantörer), behörig/obehörig åtkomst vid underhåll eller installation (inklusive fjärrunderhåll eller fjärrinstallation), sabotageprogram som äventyrar utrustning, dataintegritet och anslutna system och ökad risk i sammanlänkade miljöer (flygplatser, hamnar, EU:s tulldatacentral).

2.3 Drönare

Drönare omformar framtiden för EU:s ekonomi och samhälle med långtgående konsekvenser för transport, handel och tjänster. Eftersom de blir allt fler och deras tekniska kapacitet ökar, bland annat genom ökad hastighet, förbättrad flexibilitet, räckvidd, nyttolastkapacitet och sensorprecision samt integrering av artificiell intelligens, är det viktigt att erkänna vilken potential som kan finnas i missbruk. För att dra nytta av fördelarna med drönare och deras legitima och lagliga användning är det därför avgörande att ta itu med de hot som de utgör i form av olaglig, irreguljär eller skadlig verksamhet och att minska dessa risker.

Förekomsten av incidenter med drönare av okänt ursprung nära infrastruktur, till exempel flygplatser, utgör en särskild utmaning för EU:s beredskap och förmåga att förhindra framtida incidenter⁴. Förekomsten av drönare nära känsliga områden väcker också oro över spionage och ökar därmed de säkerhetsmässiga spänningarna. Som svar på detta utarbetade kommissionen 2025 en handlingsplan för drönar- och antidrönarsäkerhet, som syftar till att stärka strategin förhindra-förebygga-reagera för att minska de hot som drönare utgör och öka unionens beredskap att reagera på incidenter.

⁴ År 2025 rapporterades avbrott i flygverksamheten på grund av drönare i exempelvis Köpenhamn, München, Berlin och Bryssel.

3. RISKBEDÖMNINGAR

3.1 Konfliktområden

EU:s varningssystem för konfliktområden fortsatte att genomföra gemensamma riskbedömningar kvartalsvis under ledning av EU:s integrerade arbetsgrupp för riskbedömning av luftfartsskyddet som består av EU:s medlemsstater, EU:s underrättelse- och lägescentral (EU Intcen) och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa). Syftet är att i god tid kunna utbyta information om bedömningen av risker för EU:s civila luftfart som har samband med konfliktområden för att möjliggöra effektiva riskreducerande åtgärder. Vid behov sammankallas oplanerade möten för att ta itu med brådskande frågor.

Gruppen höll fyra kvartalsmöten under 2025 och fem brådskande oplanerade möten. Fyra förberedande möten med flygbolag i EU och med luftfartsorganisationer ägde rum. Detta ledde till att Easa utfärdade två nya nyhetsbrev om konfliktområden (CZIB), att fyra CZIB drogs tillbaka och att de återstående uppdaterades⁵.

Den integrerade processen för riskbedömning av luftfartsskyddet i EU utgjorde också en riskbedömningsresurs och understödde beslutsprocessen (riskreducering) vad gäller standarder för fraktsäkerhet i luftfarten och luftfartsskydd.

4. LAGSTIFTNINGSRAM OCH KOMPLETTERANDE VERKTYG

4.1 Lagstiftningsram

Den civila luftfarten fortsätter att vara en attraktiv måltavla för fientliga aktörer, och för att bekämpa detta hot måste proportionerliga och riskbaserade skyddsåtgärder införas. Därför justerar kommissionen och medlemsstaterna ständigt de riskreducerande åtgärderna för att nå en så hög skyddsnivå som möjligt och samtidigt minimera de negativa effekterna för verksamheten.

Genomförandeförordning (EU) 2015/1998 ändrades i maj 2025 genom genomförandeförordning (EU) 2025/920⁶. Genom de senare infördes ändringar som stärker de detaljerade åtgärderna för genomförandet av de gemensamma grundläggande standarderna på området säkerhetsåtgärder för flygfrakt och flygpost, i syfte att öka motståndskraften och säkerställa en adekvat begränsning av nya hot. Målet var att öka förebyggandet och upptäckten av improviserade sprängladdningar och improviserade brandbomber genom att genomföra åtgärder för att göra information och uppgifter om flygfrakt och flygpost synligare, stärka säkerhetspersonalens kompetens och färdigheter samt säkerställa separation av vissa varor innan de lastas ombord på luftfartyget.

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

⁶ Se närmare uppgifter i bilaga 2.

Ändringar av åtgärder för luftfartsskydd på områdena utbildning, certifiering och omcertifiering av säkerhetspersonal samt rutinmässiga test av säkerhetsutrustning infördes också. En flygplats⁷ togs också bort i förteckningen över tredjeländer som tillämpar säkerhetsstandarder som är likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd.

4.2 Unionens databas om säkerhet i leveranskedjan

Unionens databas⁸ om säkerhet i leveranskedjan utgör det enda lagliga verktyget som säkerhetsgodkända speditörer ska använda för rådfrågning när de tar emot sändningar från andra säkerhetsgodkända speditörer eller från en känd avsändare. Den databasen innehåller också en förteckning över godkänd säkerhetsutrustning för civil luftfart med EU-stämpel.

I slutet av 2025 innehöll databasen nästan 40 000 säkerhetsgodkända speditörer, kända avsändare, kända leverantörer av förnödenheter till flygplatsen, oberoende validerare, lufttrafikföretag som är godkända för transport av frakt och post till unionen från tredjeländers flygplatser, säkerhetsgodkända leverantörer samt säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare från tredjeländ, säkerhetsutrustning, flygplatser och användare. Databasens tillgänglighetsgrad var 99,95 %, vilket innebär att den var otillgänglig i totalt drygt fyra timmar under 2025.

4.3 PLACI (förhandsinformation om frakt före lastning)

Ekonomiska aktörer som ansvarar för att föra in försändelser till unionens tullområde (som destination eller transitplats) från tredjeländer måste skicka förhandsinformation om gods elektroniskt till EU:s tullmyndighet. Dessa uppgifter analyseras med hänsyn till skyddet av den civila luftfarten vid det första införselstället i EU av tullmyndigheterna med hjälp av det nya importkontrollsystemet (ICS2).

Resultatet av den riskanalys som baseras på PLACI kan föranleda att särskilda riskreducerande åtgärder för luftfartsskydd vidtas, inklusive möjliga instruktioner eller meddelanden om lastningsförbud. Dessa måste tillämpas av ekonomiska aktörer som ingår i leveranskedjan till unionen innan försändelsen lastas ombord på ett flyg till EU.

Under 2025 registrerades omkring 146 miljoner PLACI-uppgifter. Dessa ledde till att omkring 990 begäranden om säkerhetskontroll (RFS) utfärdades, men det fanns inga begäranden om lastningsförbud (DNL). De flesta av dessa gällde expressförsändelser, följt av postfrakt och allmän flygfrakt.

⁷ Flygplatsen Kangerlussuaq på Grönland, flygplatserna på Guernsey, Isle of Man och Jersey i Förenade kungariket och flygplatsen Ben Gurion i Israel.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

5. INSPEKTIONER OCH ANDRA ÅTGÄRDER FÖR ÖVERVAKNING AV EFTERLEVNADEN

5.1 Allmänt

Förordning (EG) nr 300/2008 syftar till att skydda personer och gods genom att förhindra olagliga handlingar riktade mot civil luftfart. Enligt den förordningen ska medlemsstaterna regelbundet övervaka att flygplatser, lufttrafikföretag och andra verksamhetsutövare tillämpar de gemensamma grundläggande standarderna för luftfartsskydd och säkerställa att brister upptäcks och åtgärdas snarast möjligt, medan den roll som lagstiftaren ger kommissionen är att övervaka att medlemsstaterna i EU/EES⁹ genomför detta rättsliga krav på ett effektivt sätt.

Enligt artikel 15 i förordning (EG) nr 300/2008 ska kommissionen utföra inspektioner och vid behov lämna rekommendationer om förbättring av luftfartsskyddet. För att uppfylla detta övervakningsmål omfattar kommissionens tillsynssystem medlemsstaternas verksamhet i fråga om att inrätta, underhålla och tillämpa ett effektivt nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart och ett effektivt nationellt program för kvalitetskontroll för civil luftfart.

I detta syfte driver kommissionen ett system för övervakning av efterlevnaden på två nivåer: kommissionens egna inspektioner samt bedömning av medlemsstaternas egna årliga rapporter om nationella övervakningsåtgärder.

Sedan 2010 har den grad av efterlevnad som konstaterats vid kommissionens inspektioner legat stabilt runt 80 %. Ett effektivt genomförande av vissa åtgärder ger dock utrymme för förbättringar och kräver fortsatta insatser från berörda parter inom industrin, berörda myndigheter och kommissionen.

5.2 Inspektionernas frekvens och omfattning

Kommissionen utför inspektioner av medlemsstaternas luftfartsskyddsmyndigheter (de berörda myndigheterna, enligt definitionen i artikel 9 i förordning (EG) nr 300/2008) och av flygplatser, operatörer och verksamhetsutövare som tillämpar standarder för luftfartsskydd.

Inspektionernas antal, frekvens och omfattning fastställs i generaldirektoratet för transport och rörlighets (GD MOVE) strategi för övervakning av tillämpningen av standarderna för luftfartsskyddet i EU. Denna grundar sig på nivån av luftfartsverksamhet i respektive medlemsstat, ett representativt urval av typen av flygplatsverksamhet, graden av efterlevnad av genomförandet av regelverken på luftfartsskyddsområdet, resultaten av kommissionens tidigare inspektioner,

⁹ Europeiska ekonomiska samarbetsområdet: De 27 EU-medlemsstaterna samt Norge, Island och Schweiz. Eftas övervakningsmyndighet (ESA) ansvarar för att genomföra inspektioner av luftfartsskyddet i Norge och Island. Kommissionen genomför inspektioner av luftfartsskyddet i Schweiz på grundval av ett bilateralt avtal.

bedömningar av de nationella årliga rapporterna om kvalitetskontrollen, säkerhetstillbud (olagliga handlingar), hotnivåer och andra faktorer och bedömningar.

För att kommissionen ska uppnå tillräcklig säkerhet om medlemsstaternas grad av efterlevnad tillämpas en flerårig övervakningsmetod. Därigenom inhämtas uppgifter om varje medlemsstats tillämpning av förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomförandelagstiftning i en cykel om två år, antingen genom en inspektion av dess berörda myndighet eller genom en inspektion av minst en av dess flygplatser.

Dessutom inhämtas uppgifter om tillämpningen av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd i en cykel om fem år genom ett urval av minst 15 % av alla flygplatser i EU som omfattas av förordning (EG) nr 300/2008. I urvalet ingår de största flygplatserna sett till passagerarvolymen i alla medlemsstater. De inspektioner som kommissionen utför vid de utvalda flygplatserna ger en stark indikation om den övergripande efterlevnadsgraden i respektive medlemsstat.

5.3 Förfaranden och metoder för inspektioner

I kommissionens förordning (EU) nr 72/2010¹⁰ fastställs förfaranden för utförandet av kommissionens inspektioner på luftfartsskyddsområdet. Den innehåller bland annat bestämmelser om kompetenskrav för kommissionens inspektörer och deras befogenheter¹¹.

Det tillvägagångssätt som används för dessa inspektioner har utvecklats i nära samarbete med medlemsstaternas luftfartsskyddsmyndigheter och bygger på en kontroll av hur skyddsåtgärderna faktiskt tillämpas.

5.4 Inspektioner som utförts av kommissionen

Kommissionen hade en aktiv grupp med sju heltidsinspektörer för luftfartsskydd, med stöd av en grupp med omkring 70 nationella revisorer utsedda av medlemsstaterna och som är kvalificerade att delta i kommissionens inspektioner.

Att engagera nationella revisorer i kommissionens inspektioner bidrar också till ett system för inbördes utvärdering och möjliggör spridning av metoder och bästa praxis mellan medlemsstaterna och associerade länder¹².

Kommissionen anordnade ett årligt möte med och utbildning av nationella revisorer i oktober 2025 för att ge medlemsstaterna återkoppling från inspektioner, främja transparens och harmonisera metoderna för övervakning av efterlevnaden.

¹⁰ Kommissionens förordning (EU) nr 72/2010 av den 26 januari 2010 om fastställande av förfaranden för utförandet av kommissionens inspektioner på luftfartsskyddsområdet (EUT L 23, 27.1.2010, s. 1).

¹¹ Se artiklarna 4 och 5.

¹² Se bilaga 1 för en sammanfattning av alla åtgärder för övervakning av efterlevnaden som genomfördes av kommissionen och ESA under 2025.

5.4.1 Inspektion av nationella berörda myndigheter

Syftet med inspektionerna av de berörda myndigheterna är att kontrollera om medlemsstaterna har de verktyg som krävs – däribland nationella program för kvalitetskontroll, rättsliga befogenheter och tillräckliga resurser – för att kunna tillämpa EU:s lagstiftning om luftfartsskydd på ett tillfredsställande sätt. Som en del av den sjunde cykeln med inspektioner av berörda myndigheter genomförde kommissionen inspektioner i sju medlemsstater under 2025.

De medlemsstater som inspekterades 2025 hade nationella program för luftfartsskydd som låg i linje med lagändringar. De flesta nationella program för verksamhetskontroll konstaterades också vara helt förenliga med kommissionens förordning (EU) nr 18/2010. I alla medlemsstater noterades att flygplatser, lufttrafikföretag och verksamhetsutövare med säkerhetsansvar ställdes inför vissa utmaningar när det gäller att uppdatera och underhålla säkerhetsprogram i enlighet med unionslagstiftningen och med de nationella säkerhetsprogrammen för luftfarten. Även övervakningen av dessa bjöd på utmaningar.

Krav på rekrytering, utbildning, godkännande och/eller certifiering – i tillämpliga fall kvalifikationer för instruktörer och oberoende validerare – införlivades för det mesta i det nationella utbildningsprogrammet i de inspekterade medlemsstaterna. Det finns dock fortfarande utrymme för förbättringar i standardiseringen av certifiering och omcertifiering av operatörer av röntgenutrustning.

I vissa medlemsstater har den behöriga myndigheten inte alltid respekterat fastställd frekvens och omfattning av övervakningen av flygplatser, lufttrafikföretag och vissa verksamhetsutövare med säkerhetsansvar. I vissa fall genomfördes dessutom inte tillräckligt många tester på alla nödvändiga områden. Vidare identifierade kommissionen också ett behov av att förbättra genomförandet av metoderna för inspektioner på områden som rapportering av nationell efterlevnadsövervakning, harmonisering av rapportering av testresultat, direkt kopplade säkerhetsåtgärder¹³ som omfattas av inspektionerna och klassificering av efterlevnad.

Alla medlemsstater gav sina behöriga myndigheter nödvändiga tillsynsbefogenheter för att övervaka och genomdriva samtliga krav i förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomförandeakter. De flesta säkerställde också att ett tillräckligt antal revisorer fanns tillgängliga för att utföra åtgärder för övervakning av efterlevnaden. Slutligen visade kontroller på plats vid flygplatser att den nationella övervakningsverksamheten fortfarande kan effektiviseras ytterligare i alla inspekterade medlemsstater.

5.4.2 Inledande inspektioner vid flygplatser

Under 2025 genomförde kommissionen 12 inledande flygplatsinspektioner i syfte att kontrollera om de berörda myndigheterna övervakar det faktiska genomförandet av

¹³ Två eller flera krav som är så väl integrerade att effektiviteten hos en av dem inte kan bedömas på lämpligt sätt utan att beakta de andra.

åtgärderna för luftfartsskydd på lämpligt sätt och snabbt kan upptäcka och korrigera potentiella brister. Eventuella brister som kommissionens inspektörer upptäcker måste åtgärdas inom en fastställd tidsram. Inspektionsrapporterna sprids till samtliga medlemsstater.

Inspektionsresultaten efter sexton års genomförande av förordning (EG) nr 300/2008 återspeglar de ansträngningar som berörda myndigheter och branschen har gjort. De flesta säkerhetskrav genomförs fortfarande korrekt. Vid inspektionerna framhölls dock områden där ytterligare förbättringar fortfarande kan uppnås. Sådana områden är tillträdeskontroll, säkerhetskontroll, cybersäkerhet, säkerhetsundersökningar av luftfartyg, säkerhetskontroller för leverantörer samt genomförande av processer i samband med certifiering.

5.4.3 Uppföljningsinspektioner

I enlighet med artikel 13 i förordning (EU) nr 72/2010 genomför kommissionen rutinmässigt ett begränsat antal uppföljningsinspektioner. Sådana inspektioner planeras in om flera allvarliga brister har fastställts vid den inledande inspektionen, men görs även slumpvis för att kontrollera att berörda myndigheter har nödvändiga befogenheter för att kunna kräva att en identifierad brist ska åtgärdas inom fastställda tidsramar. Under 2025 genomfördes inga uppföljningsinspektioner.

5.5 Bedömningar av medlemsstaternas årliga rapporter om kvalitetskontroll

Enligt punkt 18 i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008 ska medlemsstaterna en gång per år rapportera till kommissionen om vilka åtgärder som vidtagits för att de ska fullgöra skyldigheterna och om luftfartsskyddet på flygplatserna.

Bedömningen av dessa rapporter utgör tillsammans med kommissionens regelbundna inspektioner ett verktyg med hjälp av vilket kommissionen nära kan följa genomförandet av nationella åtgärder för kvalitetskontroll. Detta gör i sin tur att medlemsstaterna snabbt kan upptäcka och åtgärda brister.

Bedömningen omfattar en analys av den regelbundna övervakningen av flygplatser, lufttrafikföretag och andra verksamhetsutövare med ansvar för luftfartsskydd, den tid som revisorerna tillbringar ute på fältet, omfattningen och frekvensen för en lämplig mix av åtgärder för övervakning av efterlevnaden, nationella efterlevnadsgrader, uppföljningsaktiviteter och användningen av tillsynsbefogenheter.

Kvaliteten på medlemsstaternas årsrapporter och information förblir konstant och ytterligare harmonisering uppnåddes under 2025.

En formell omfattande utvärdering skickades till medlemsstaterna och framhävde, där detta behövdes, förslag på hur de nationella insatserna kan förbättras eller anpassas bättre.

5.6 Bedömningar av flygplatser i tredjeländer

Bedömningar genomförs av kommissionen inom ramen för arrangemang för en enda säkerhetskontroll mellan EU och tredjeländer. Syftet är att bekräfta att genomförandet av vissa säkerhetsåtgärder fortsatt uppfyller kraven för genomförande av EU:s lagstiftning om luftfartsskydd. Under 2025 genomfördes tre bedömningar: i Förenta staterna, Färöarna och Förenade kungariket.

5.7 Artikel 15-ärenden och rättsliga åtgärder

Om de brister i genomförandet av skyddsåtgärder som upptäcks på en flygplats är så allvarliga att de har en betydande inverkan på den allmänna nivån på skyddet av den civila luftfarten i unionen kommer kommissionen att tillämpa artikel 15 i förordning (EU) nr 72/2010. Detta innebär att de berörda myndigheterna i alla medlemsstater uppmärksammas på situationen och att flygningar som anländer från den flygplats som omfattas av artikel 15 ska betraktas som ankommande från ett tredjeland, vilket innebär att de mottagande flygplatserna är skyldiga att vidta kompenserande säkerhetsåtgärder för ankommande transferpassagerare och deras bagage samt det luftfartyg de anlant med. Inget sådant ärende inleddes 2025.

Kommissionen har också möjlighet att inleda överträdelseförfaranden i enlighet med artikel 258 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt i ärenden där bristerna inte rättas till under lång tid eller återkommer. Inga sådana förfaranden inleddes 2025.

6. INTERNATIONELL DIALOG

6.1 Allmänt

Kommissionen fortsatte att bidra till det globala luftfartsskyddet genom att samarbeta med internationella organ, såsom Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) och Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC) och med medlemsstaterna för att säkerställa samordnade ståndpunkter från EU:s sida. Dialoger fördes också med viktiga likasinnade partner såsom Förenade kungariket, Förenta staterna, Kanada, Australien och Singapore.

6.2 Internationella organ

EU deltog aktivt som observatör vid det årliga mötet för Icaos luftfartsskyddspanel (AVSECP/36) som ägde rum den 7–11 april 2025 samt det fjärde mötet i Icaos cybersäkerhetspanel (CYSECP/4) som ägde rum den 2–6 juni 2025.

Resultaten från Icaos 42:a generalförsamling (23 september–3 oktober 2025) gällande säkerhetsfrågor, cyberfrågor och konfliktzonsfrågor, återspeglade EU:s fastställda mål. Dessa omfattade församlingens nya resolution om konfliktområden, en reviderad resolution om luftfartsskydd som hänvisar till framväxande hot, inbegripet från

avancerade aktörer, och en uppmaning till intensifierade insatser för att säkra systemen för flygfrakt och flygpost, en reviderad resolution om cybersäkerhet som tar itu med cyberhot och betonar behovet av att ta itu med cyberrisker på ett övergripande sätt, och stöd från församlingen för den europeiska gruppens förslag om att anordna en högnivåkonferens för luftfartssäkerhet.

6.3 Tredjeländer

I enlighet med artikel 435 i handelsavtalet mellan EU och Förenade kungariket omfattar samarbetet i luftfartsskyddsfrågor informationsutbyte, diskussion och utbyte av bästa praxis samt utveckling av samarbetsarrangemang mellan tekniska experter. Det sjätte mötet i samarbetet om luftfartsskydd mellan EU och Förenade kungariket ägde rum den 1 april 2025 och det sjunde mötet ägde rum den 17 oktober 2025.

Samarbetsgruppen för transportsäkerhet mellan EU och Förenta staterna syftar till att främja samarbete på ett antal områden av ömsesidigt intresse. Den säkerställer att arrangemangen för en enda säkerhetskontroll och det ömsesidiga erkännandet av EU:s och Förenta staternas respektive säkerhetssystem för lufttransport av gods och post fortsätter att fungera väl. 2025 anordnades inget möte i samarbetsgruppen för transportsäkerhet mellan EU och Förenta staterna, men det tekniska samarbetet fortsatte under året.

I enlighet med EU-rätten har kommissionen upprättat arrangemang för en enda säkerhetskontroll som erkänner säkerhetsstandarder som tillämpas i vissa tredjeländer, eller på flygplatser i tredjeländer, som likvärdiga med EU-standarder¹⁴. Några nya arrangemang för en enda säkerhetskontroll ingicks inte 2025.

När det gäller kapacitetsuppbyggnad fortsatte under 2025 projektet för skydd av civil luftfart i Afrika, Asien och Mellanöstern (Case-II), som finansieras av Europeiska kommissionen med en budget på 8 miljoner euro och genomförs av ECAC. Verksamhet som utförts av experter på luftfartsskydd omfattade workshoppar, webinarier och bilateral verksamhet inom landet¹⁵. Det övergripande målet för Case-II var att motverka hotet om terrorism mot den civila luftfarten genom att samarbeta med stater i de tre regionerna för att stärka deras luftfartsskyddssystem¹⁶.

¹⁴ EU har arrangemang för en enda säkerhetskontroll med Förenta staterna, Kanada, Singapore, Montenegro, Serbien och Förenade kungariket.

¹⁵ Från den 1 januari till den 30 november 2025 (slutdatum) genomfördes 56 aktiviteter (inklusive 34 bilaterala utbildningsverksamheter, åtta mentorsverksamheter, sex multilaterala aktiviteter, fem regionala workshoppar, två interregionala workshoppar och ett webinarium) inom ramen för Case II som kom 950 deltagare till del, vilket visar en hög genomförandegrad fram till projektets slut. Totalt har 264 aktiviteter inom landet och på distans genomförts sedan projektet inleddes och kommit 89 partnerstater och ECAC/EU-medlemsstater till del. Mer information om Case II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>.

¹⁶ Den metod som används för att välja ut partnerstater bygger på kumulativa kriterier och ger möjligheter till förbättringar för att se till att relevanta faktorer beaktas, såsom hotnivå, säkerhetsåtgärdsnivå i varje partnerstat och huruvida dessa partnerstater har några direkta

7. SLUTSATSER

För att den kommersiella luftfarten ska blomstra är det viktigt att trygga säkerheten för verksamheten både i luften och på marken. Under 2025 vidtog Europeiska kommissionen i samarbete med medlemsstaterna betydande åtgärder för att se till att befintlig genomförandelagstiftning på området luftfartsskydd anpassades till utvecklingen av hot- och riskmiljön. Åtgärder antogs för att stärka leveranskedjan för flygfrakt och förslag lades fram för att inrätta ett EU-system för rapportering av luftfartsskyddsincidenter och för att kunna utbyta säkerhetsinformation i god tid för att begränsa nya hot.

Arbetet fortsatte också under 2025 med ett nytt utgångsscenario för luftfartsskydd som fullt ut skulle utnyttja nuvarande och framtida teknikpotential på ett sätt som uppnår högsta möjliga säkerhetsnivå, samtidigt som man i största möjliga utsträckning förbättrar passagerarnas upplevelse.

flygningar till en EU-medlemsstat. Denna strategi kombinerades med regelbunden samordning med medlemsstaterna eller andra genomförandeorgan för att undvika överlappning av initiativ för kapacitetssupplevering och öka synergieffekterna.