

Čtvrtek, 29. října 2015

P8\_TA(2015)0390

## Bezpečné civilní využití dálkově řízených letadlových systémů

**Usnesení Evropského parlamentu ze dne 29. října 2015 o bezpečném využívání dálkově řízených letadlových systémů (RPAS), obecně známých jako bezpilotní vzdušné prostředky, v oblasti civilního letectví (2014/2243(INI))**

(2017/C 355/09)

Evropský parlament,

- s ohledem na sdělení Komise ze dne 8. dubna 2014 s názvem „Otevření leteckého trhu pro bezpečné a udržitelné civilní využití dálkově řízených letadlových systémů (RPAS)“ (COM(2014)0207),
- s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 4 odst. 2 písm. g), článek 16 a na hlavu VI této smlouvy,
- s ohledem na Listinu základních práv Evropské unie a zejména na články 7 a 8 této listiny,
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů,
- s ohledem na stanovisko evropského inspektora ochrany údajů ke sdělení Komise Parlamentu a Radě s názvem „Nová éra letectví – Otevření leteckého trhu pro bezpečné a udržitelné civilní využití dálkově řízených letadlových systémů“,
- s ohledem na závěrečnou zprávu Evropské řídicí skupiny RPAS s názvem „Pracovní plán pro integraci civilních dálkově řízených letadlových systémů do evropského leteckého systému“,
- s ohledem na prohlášení z Rigy o dálkově řízených letadlech (droních) s názvem „Utváření budoucnosti letectví“,
- s ohledem na zprávu Sněmovny lordů s názvem „Civilní využití dronů v EU“,
- s ohledem na návrh Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) s názvem „Konceptce operací pro drony – přístup k regulaci bezpilotních vzdušných prostředků založený na posouzení rizik“,
- s ohledem na Chicagskou úmluvu ze dne 7. prosince 1944,
- s ohledem na článek 52 jednacího řádu,
- s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a na stanovisko Výboru pro občanské svobody, spravedlnost a vnitřní věci (A8-0261/2015);

A. vzhledem k tomu, že malé rádiově řízené modely letadel používají nadšenci již po mnoho desítek let; vzhledem k tomu, že za posledních 15 let došlo k prudkému nárůstu užívání dálkově řízených letadlových systémů (RPAS), obecně známých jako „bepilotní vzdušné prostředky“ (UAV) nebo „drony“; vzhledem k tomu, že zejména malé RPAS určené pro hobby a rekreační účely se stávají stále více populárními;

Čtvrtek, 29. října 2015

- B. vzhledem k tomu, že technologie, která byla prvotně vyvinuta pro vojenské účely, dnes nachází komerční využití a posouvá legislativní hranice; vzhledem k tomu, že RPAS používané v profesionálním rámci dnes rovněž přinášejí značný prospěch pro různé civilní použití, jehož přidaná hodnota se zvyšuje se vzdáleností mezi strojem a pilotem řídícím jej na dálku (tzv. operace BVLOS – beyond-visual-line-of-sight); vzhledem k tomu, že toto nesmírně různorodé použití, které se může v budoucnu dále rozvinout, zahrnuje zejména bezpečnostní kontroly a monitorování infrastruktury (železnice, přehrady, elektrárny), posuzování přírodních katastrof, upřesňování zemědělských operací (šetrných k životnímu prostředí), mediální produkci, leteckou termografii nebo doručování zásilek v izolovaných regionech; vzhledem k tomu, že lze v blízké budoucnosti předpokládat rychlý rozvoj nových aplikací, což dokládá inovační charakter a dynamiku RPAS;
- C. vzhledem k možnosti nahradit touto technologií člověka v nebezpečném prostředí;
- D. vzhledem k tomu, že existují dvě kategorie používání dálkově řízených letadlových systémů: dálkově řízené letadlové systémy využívané profesionálně a využívané rekreačně; vzhledem k tomu, že na tyto dvě kategorie, jejichž povaha je bytostně odlišná, by se měly vztahovat odlišné požadavky stejného regulačního rámce EU;
- E. vzhledem k tomu, že stávající právní předpisy EU stanoví, že osvědčujícím orgánem pro RPAS s nevyšší vzletovou hmotností přesahující 150 kg je v zásadě Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA); vzhledem k tomu, že RPAS se vzletovou hmotností nižší než 150 kg spadají do jurisdikce členských států;
- F. D. vzhledem k tomu, že právní úprava RPAS existuje nebo se připravuje v České republice, Dánsku, Francii<sup>(1)</sup>, Chorvatsku, Irsku, Itálii, Německu, Polsku, Rakousku, Spojeném království<sup>(2)</sup> a Španělsku; vzhledem k tomu, že v Dánsku, Spojeném království a Nizozemsku působí schválené školy létání a že v Nizozemsku a Spojeném království již působí více než 500 licencovaných pilotů RPAS.
- G. vzhledem k tomu, že veškerá aktuálně platná pravidla vztahující se k RPAS v Evropě jsou přizpůsobena posouzení bezpečnostních rizik spojeným s jejich provozem; vzhledem k tomu, že pravidla týkající se RPAS jsou „zaměřena na provozovatele“, čímž se liší od přístupu „zaměřeného na leteckou techniku“, který je běžný v letecké dopravě s posádkou; vzhledem k tomu, že riziko nezávisí pouze na typu stroje a na jeho charakteristikách (váha, rychlost, atd.), ale i na dalších faktorech, jako jsou například přelétaná oblast, výška, odborné znalosti provozovatele a specifický typ provozu i schopnost provozovatele vypořádat se nepředvídanými okolnostmi;
- H. vzhledem k tomu, že v tomto odvětví existuje obrovský potenciál k hospodářskému růstu, od výrobce po konečného uživatele, který se týká jak velkých podniků, tak dodavatelského řetězce tvořeného tisíci MSP, i inovativních začínajících podniků; vzhledem k tomu, že je nezbytně nutné, abychom udrželi špičkovou úroveň výrobních a provozních norem a zároveň podpořili vedoucí postavení Evropy v této oblasti;
- I. vzhledem k tomu, že v souvislosti s uznáním rychlého rozvoje tohoto trhu je otázka RPAS po právu zahrnuta do stávajících leteckých programů, jako je společný podnik „Výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe“ (SESAR) a „Horizont 2020“; vzhledem k tomu, že toto průmyslové odvětví již investovalo značné finanční prostředky a mohlo by investovat ještě více, pokud by se přístup k financování usnadnil pro malé a střední podniky, které představují většinu podniků v tomto odvětví; vzhledem k tomu, že dodatečné financování pro další výzkum a vývoj bude klíčové pro podporu tohoto nového průmyslu a bezpečného a zajištěného začlenění RPAS do vzdušného prostoru.
- J. vzhledem k tomu, že již v této rané fázi členské státy, zástupci průmyslu a Evropská komise svorně uznávají potenciál tohoto trhu a zdůrazňují, že jakýkoliv politický rámec musí umožňovat evropský růst zajišťující konkurenceschopnost v celosvětovém měřítku;

<sup>(1)</sup> <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Quelle-place-pour-les-drones-dans.html>

<sup>(2)</sup> <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=1995&pageid=16012>

Čtvrtek, 29. října 2015

- K. vzhledem k tomu, že tento vznikající trh poskytuje značné příležitosti v oblasti investic, inovací a vytváření pracovních míst v průběhu celého dodavatelského řetězce a ve prospěch společnosti, a vzhledem k nutnosti ochrany veřejného zájmu, zahrnující zejména otázky související se soukromím, ochranou údajů, odpovědností a občanskoprávní odpovědností;
- L. vzhledem k tomu, že i přes ekonomický potenciál RPAS bude jejich rozvoj jednou z nejvýznamnějších budoucích výzev, pokud jde o bezpečnost leteckého průmyslu a bezpečnost a zabezpečení osob a společností;
- M. vzhledem k tomu, že by Evropská unie měla co nejrychleji vytvořit legislativní rámec týkající se pouze civilního používání RPAS;
- N. vzhledem k tomu, že evropský rámec právních předpisů musí jednak umožnit tomuto odvětví, aby se nadále inovovalo a rozvíjelo v co nejlepších podmínkách, a na druhé straně umožnit občanům, aby se ujistili o účinné ochraně majetku a osob i svých osobních údajů a svého soukromého života;

### **Mezinárodní rozměr**

1. konstatuje, že mnozí považují Spojené státy za nejvýznamnější trh pro používání RPAS, třebaže spíše pro vojenské účely; zdůrazňuje však, že Evropa je lídrem v civilní oblasti s 2 500 provozovateli (400 ve Spojeném království, 300 v Německu, 1 500 ve Francii, 250 ve Švédsku atd.) oproti 2 342 ve zbytku světa a že by měla ze všech sil posilovat svoji silnou konkurenční pozici;
2. konstatuje, že mnoho provozovatelů RPAS a dvacetiletou zkušenost s nimi má Japonsko, většinou v oblasti přesných zemědělských operací, jako je postřik plodin; připomíná, že Japonsko bylo první zemí, která v polovině devadesátých let povolila používání technologie RPAS v zemědělství, načež se počet provozovatelů během několika let znásobil;
3. konstatuje, že Izrael má velice aktivní výrobní průmysl, který je ale zaměřen přímo na vojenské RPAS. zdůrazňuje, že integrovaná civilní a vojenská letová navigační služba činí integraci RPAS do izraelského vzdušného prostoru jednodušší.
4. konstatuje, že mezi 50 dalších zemí, které v současnosti RPAS vyvíjejí, patří zejména Austrálie, Čína (kde se mnoho velmi malých RPAS vyrábí) a Jižní Afrika.
5. zdůrazňuje, že je třeba uznat celosvětový rozměr RPAS a vyzývá Komisi, aby jej plně zohlednila;

### **Současný stav v členských státech EU**

6. zdůrazňuje, že všechny členské státy vyvíjejí určité činnosti v oblasti RPAS, ať již v souvislosti s jejich výrobou či provozem;
7. zdůrazňuje, že pokud není udělena výjimka, jsou provozní aktivity legální pouze v případě, kdy pro ně existují vnitrostátní právní předpisy; připomíná, že tento princip je založen na předpisu organizace ICAO, který stanoví, že veškerý provoz bezpilotních vzdušných prostředků musí obdržet zvláštní povolení<sup>(1)</sup>;
8. konstatuje, že chybějící harmonizované právní předpisy na úrovni Unie by mohly bránit rozvoji evropského trhu RPAS vzhledem k tomu, že se povolení udělovaná v jednotlivých státech většinou vzájemně neuznávají v ostatních členských státech;

### **Hlavní připomínky**

9. domnívá se, že v současnosti odvětví RPAS vyžaduje evropská a globální pravidla s cílem zajistit přeshraniční rozvoj tohoto odvětví; domnívá se, že je zapotřebí jasný evropský právní rámec s cílem zajistit investice a rozvoj konkurenceschopného evropského odvětví RPAS; zdůrazňuje skutečnost, že pokud nebudou urychleně přijata příslušná opatření, existuje riziko, že nebude plně využít hospodářský potenciál a pozitivní účinky RPAS;

<sup>(1)</sup> [http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328\\_en.pdf](http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328_en.pdf)

## Čtvrtek, 29. října 2015

10. připomíná hospodářský význam tohoto odvětví a zdůrazňuje, že je třeba zavést vhodné politiky zaměřené na ochranu soukromí a na bezpečnost, které budou přiměřené svému cíli a nebudou představovat zbytečně velkou zátěž pro MSP;
11. domnívá se, že jasný, účinný, jistý a urychleně zavedený evropský rámec by mohl oživit diskusi o vypracování globálních pravidel pro používání dronů;
12. domnívá se, že tyto budoucí právní předpisy budou muset jasně odlišit profesionální a rekreační použití RPAS;
13. zdůrazňuje, že pro veškeré provozování RPAS a příslušná pravidla pro ně je svrchovaně důležitá otázka bezpečnosti a že tato pravidla musí být přiměřená rizikům; domnívá se, že by budoucí evropský právní rámec měl být přizpůsoben specifickým rizikům dálkově řízených letů, aniž by od tohoto typu letů odrazoval;
14. zdůrazňuje, že pro širší veřejnou podporu používání RPAS k civilním účelům, a rovněž pro zajištění růstu a bezpečného začlenění RPAS do civilního letectví je klíčová otázka ochrany údajů a soukromí při striktním dodržování směrnice 95/46/ES o ochraně údajů, práva na soukromí obsaženého v článku 7 Listiny základních práv Evropské unie, práva na ochranu osobních údajů obsaženého v článku 8 Listiny základních práv Evropské unie a článku 16 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU); vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily, aby při vypracovávání jakékoli politiky EU v oblasti RPAS byla zaručena ochrana soukromí a údajů v souladu se zásadou nezbytnosti a přiměřenosti; vyzývá proto Komisi, aby podpořila rozvoj standardů týkajících se koncepce ochrany soukromí, a to již na úrovni návrhu i v konečné podobě;
15. schvaluje a plně podporuje pět základních zásad pro budoucí RPAS stanovených v prohlášení z Rigy:
  - k RPAS je třeba přistupovat jako k novému typu letecké techniky, jenž má být upraven pravidly přizpůsobenými rizikům spojeným s jejich provozem v konkrétních případech;
  - v rámci EU je třeba vytvořit pravidla týkající se bezpečného poskytování služeb spojených s RPAS, a tím umožnit příliv investic do tohoto odvětví;
  - aby bylo možné plně začlenění RPAS do evropského vzdušného prostoru, je třeba vyvinout příslušné technologie a normy;
  - pro rozvoj služeb spojených s RPAS je zásadní přijetí ze strany veřejnosti;
  - za využívání RPAS odpovídá jeho provozovatel;
16. zdůrazňuje, že v krátkodobém horizontu z pohledu ATM, jsou již zavedeny operační postupy umožňující RPAS přelétat specifické oblasti a oblasti s omezeným provozem; připomíná, že mnoho civilních a vojenských RPAS je provozováno s využitím vyhrazených koridorů, kdy jsou posílána standardní kritéria pro oddělení běžně používaná pro pilotovaná letadla;
17. zdůrazňuje význam dálkově řízených letů pro rozvoj tohoto odvětví; domnívá se, že by evropské právní předpisy měly tento postup podporovat;
18. uznává, že dopady RPAS na pilotovaný provoz jsou omezené v důsledku nízkého poměru RPAS k pilotovaným letadlům; konstatuje však, že tlaky v oblasti řízení letového provozu mohou vzrůst s ohledem na vítaný nárůst RPAS pro rekreační a sportovní účely, který za určitých okolností představuje hrozbu letecké bezpečnosti, a vyzývá k tomu, aby byl tento faktor příslušnými orgány i v budoucích pravidlech EU zohledněn s cílem zajistit nadále účinné normy řízení letového provozu ve všech členských státech;

Čtvrtek, 29. října 2015

19. zdůrazňuje skutečnost, že z dlouhodobého hlediska by technická a regulační řešení měla především umožnit RPAS využívat letecký prostor spolu s jeho dalšími uživateli, aniž by kladlo na tyto uživatele nové požadavky týkající se vybavení; konstatuje, že existuje velký počet malých RPAS provozovaných v nižší výšce než 500 stop spolu s pilotovanými letadly; zdůrazňuje, že i když poskytovatelé letových navigačních služeb neposkytují v těchto výškách služby řízení letového provozu, nesou odpovědnost za to, aby poskytovaly dostatečné informace pro to, aby mohly oba typy letadel koexistovat ve stejném vzdušném prostoru; konstatuje, že EUROCONTROL podporuje státy při vytváření společného porozumění při řešení různých otázek a v podpoře co největší harmonizace;

20. domnívá se, že otázka identifikace dronů je zásadní, ať je jejich velikost jakákoli; zdůrazňuje, že je vhodné nalézt řešení, která zohlední rekreační nebo komerční využití dronů;

### **Řešení do budoucna**

21. domnívá se, že je třeba na základě posouzení rizik vytvořit jasný, harmonizovaný a přiměřený evropský regulační rámec, který by nepředstavoval nepřiměřenou regulaci pro podniky a neodrazoval je tak od investování a inovací v odvětví RPAS, a zároveň by příslušně chránil občany a vytvářel udržitelná a inovativní pracovní místa; domnívá se, že podrobné posouzení rizik by mělo vycházet z koncepce operačních kategorií, které zavedla EASA a, a mělo by zohledňovat typické rysy RPAS (hmotnost, oblast působnosti, rychlost) a povahu jejich využívání (rekreační nebo profesní); domnívá se, že tento rámec musí být součástí dlouhodobého výhledu a zohlednit možný vývoj a proměny těchto technologií v budoucnu;

22. podporuje záměr Komise odstranit prahovou hodnotu 150 kg a nahradit ji konzistentním a komplexním regulačním rámcem EU, který by umožnil příslušným vnitrostátním orgánům a kvalifikovaným subjektům nebo sdružením, aby prováděly činnosti ověřování a dohledu; domnívá se, že proporcionalita v pravidlech by měla být doplněna nezbytnou flexibilitou v procesech a postupech;

23. domnívá se, že vývoj pravomocí EASA v oblasti dálkově řízených letadlových systémů (RPAS) bude muset být zohledněn v rozpočtu agentury tak, aby mohla zajišťovat svěřené úkoly.

24. vyzývá Komisi, aby zajistila, aby při vypracovávání jakékoli politiky EU v oblasti RPAS byla zaručena ochrana soukromí a údajů tím, že jako minimální požadavek bude povinné vypracovat posouzení dopadu a uplatňovat ochranu soukromí již ve stadiu návrhu („privacy by design“) a standardní nastavení ochrany soukromí („privacy by default“);

25. vyjadřuje znepokojení ohledně potenciálních protiprávních či nebezpečných využití RPAS (např. přebudování RPAS z civilního nástroje na zbraň používanou k vojenským či jiným účelům, nebo použití RPAS k rušení navigačních či komunikačních systémů); vyzývá Komisi, aby podporovala rozvoj technologie, která je nezbytná pro zajištění bezpečnosti, ochrany a soukromí při fungování RPAS, mj. prostřednictvím finančních prostředků z programu Horizont 2020, které by měly být poskytovány především na výzkum a vývoj zaměřené na systémy, technologie atd., které lze využít k posílení ochrany soukromí již ve stadiu návrhu a standardního nastavení ochrany soukromí, a aby podporovala rozvoj technologií, jako je např. „detekce a vyhnutí“ („detect and avoid“, DAA), tzv. geo-fencing (sledování a kontrola pohybu v určité oblasti na dálku) nebo ochrana proti rušení signálu či proti únosům, jakož i ochrana soukromí již ve stadiu návrhu a standardní nastavení ochrany soukromí, což jsou mechanismy, které umožní bezpečné využívání civilních RPAS;

26. podporuje inovační technologie v oblasti RPAS, které mají obrovský potenciál pro tvorbu pracovních míst, zvláště zelených pracovních míst, neboť zahrnují široké spektrum profesí; vybízí k rozvoji a využívání velkého potenciálu spočívajícího v zapojení malých a středních podniků, pokud jde o příslušné služby spojené s výrobou specializovaných součástí a materiálů; zdůrazňuje, že je zapotřebí zřídit a podporovat střediska zajišťující kvalifikaci a odborné vzdělávání;

27. domnívá se, že pravidla na úrovni EU a na vnitrostátní úrovni by měla jasně uvádět ustanovení vztahující se na RPAS ve vztahu k mezinárodnímu trhu a k mezinárodnímu obchodu (výroba, prodej a nákup RPAS, jejich používání a obchodování s nimi) a k základním právům na ochranu soukromí a údajů; vyjadřuje rovněž přesvědčení, že tato pravidla by měla přispět k řádnému vymáhání soukromí, ochrany údajů a veškerých dalších právních předpisů vztahujících se k různým rizikům a odpovědnostem v souvislosti s RPAS, jako je trestní právo, právo duševního vlastnictví, právo v oblasti

**Čtvrtek, 29. října 2015**

letectví a právo v oblasti životního prostředí; zdůrazňuje, že je třeba zajistit, aby byly všechny osoby provozující RPAS informovány o základních pravidlech, jež jsou pro používání RPAS v platnosti, a že by tato pravidla měla být upřesněna v návodu k použití pro kupující;

28. domnívá se, že průmysl, regulační orgány a komerční provozovatelé se musí společně dohodnout, jak zajistit právní jistotu za současné podpory investic, aby se tak vyhnuli dilematu „o vejci a slepici“, kdy by se průmyslové podniky na jedné straně zdráhaly investovat do rozvoje potřebných technologií, aniž by věděly, jak budou tyto technologie regulovány, a regulační orgány na straně druhé by čekaly s vytvořením příslušných norem na to, až průmyslové podniky zažádají o povolení konkrétních technologií; zdůrazňuje, že by do tohoto normativního postupu měly být skutečně zapojeny malé a střední podniky;

29. domnívá se, že přístup založený na riziku, který je v souladu s prohlášením z Rigy, a koncepce operací navržená agenturou EASA představují solidní základ pro zajištění bezpečného provozování RPAS, a že evropské regulační požadavky musí být založeny podle potřeby buď na individuálním přístupu nebo na přístupu založeném na daném typu či třídě, a musí zajišťovat vysokou úroveň bezpečnosti a interoperability; domnívá se, že pro zajištění úspěchu výrobců a provozovatelů RPAS je zásadně důležité, aby požadavky Evropské organizace pro zařízení v civilním letectví (EUROCAE) týkající se normalizace byly posuzovány příslušným regulačním orgánem;

30. domnívá se, že budoucí evropská a celosvětová pravidla týkající se RPAS by se měla zabývat otázkami spojenými s následujícími tématy:

- letová způsobilost;
- certifikační specifikace;
- komerční a rekreační využití;
- identifikace dronu a vlastníka/provozovatele;
- schvalování organizací zajišťujících výcvik pilotů;
- výcvik pilotů a udělování pilotních oprávnění;
- provozování;
- odpovědnost a pojištění;
- ochrana údajů a soukromí;
- „geofencing“;
- bezletové zóny s vyloučením provozu;

31. vybízí členské státy, aby zajistily, aby odborná příprava poskytovaná profesionálním uživatelům a majitelům RPAS zahrnovala specifická školení týkající se ochrany osobních údajů a soukromí a aby se na profesionální uživatele RPAS uplatňovalo vzájemné uznávání ze strany členských států, čímž se odstraní případná omezení trhu;

32. zdůrazňuje, že RPAS letící mimo vizuální kontakt musí být vybaveny technologií „zpozoruj a vyhnij se“ („see and avoid“) která dokáže zjistit letadlo pohybující se ve stejném letovém prostoru a zajistí že RPAS neohrozí bezpečnost pilotovaných letadel, a rovněž si bude všimnout hustě obydlených oblastí, bezletových zón, jako jsou letiště, klasická a jaderná elektrárny a chemické závody a další kritická infrastruktura; naléhavě proto vyzývá Komisi, aby prostřednictvím společného podniku SESAR poskytla nezbytné rozpočty na výzkum a vývoj.

Čtvrtek, 29. října 2015

33. vyzývá Evropskou komisi, dotčené agentury a společné podniky, aby posílily své programy výzkumu a vývoje; domnívá se, že vzhledem k očekávaným ekonomickým dopadům tohoto odvětví musí Unie podpořit vznik evropských technologií, zejména pomocí programu Horizont 2020; žádá, aby ve výzkumných programech byl také zohledněn vývoj technologií zjišťování a zachycování dronů;

34. připomíná, že v roce 2011 byl pro civilní letectví certifikován evropský program globálního družicového navigačního systému EGNOS zesilující signál GPS a že v příštích několika letech postupně vstoupí do fáze využívání program Galileo; je v této souvislosti přesvědčen, že pokročilý systém uspořádání letového provozu a aplikace pro RPAS vycházející z evropských programů globálního družicového navigačního systému pozitivně přispějí k bezpečnému provozování RPAS;

35. konstatuje, že RPAS by měly být v souladu s přístupem založeným na rizicích vybaveny identifikačním čipem a registrovány, aby se tak zajistila sledovatelnost, odpovědnost a řádné provádění pravidel týkajících se občanskoprávní odpovědnosti;

36. podporuje proto koncepci operací pro drony, již vyvinula EASA, která stanoví tři různé kategorie RPAS a příslušná pravidla;

37. konstatuje, že vymáhání právních předpisů týkajících se RPAS je klíčové pro bezpečné a úspěšné začlenění RPAS do evropského vzdušného prostoru;

38. vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily dostatečné prostředky pro vymáhání právních předpisů týkajících se RPAS;

39. zdůrazňuje, že Sdružení úřadů pro předpisovou činnost v oblasti bezpilotních systémů (JARUS) je mezinárodní dobrovolné uskupení sdružující vnitrostátní orgány civilního letectví 22 členských a nečlenských zemí EU a regionálních agentur/orgánů; připomíná, že uskupení JARUS předsedá zástupce EASA, agentury zabývající se budoucím nařízením o RPAS; připomíná, že účelem JARUS je vytvoření souboru technických, bezpečnostních a operačních požadavků pro certifikaci a bezpečné začlenění velkých a malých RPAS do vzdušného prostoru a na letiště;

40. domnívá se, že sdružení JARUS by mohlo zajistit, že jakákoliv budoucí pravidla na úrovni EU budou koordinována s mezinárodními ujednáními v jiných zemích. Toho by mělo dosáhnout prostřednictvím procesů vzájemného uznávání;

41. domnívá se, že agentury ochrany údajů členských států by měly spolupracovat na sdílení údajů a osvědčených postupů a na zajištění souladu s existujícími pokyny a pravidly pro ochranu údajů, například se směrnici 95/46/ES;

42. zdůrazňuje, že využívání RPAS ze strany donucovacích orgánů a zpravodajských služeb musí dodržovat základní právo na soukromí, ochranu osobních údajů, svobodu pohybu a svobodu slova a že je třeba předcházet potenciálním rizikům spojeným s takovýmto využíváním RPAS, a to jak při sledování jednotlivců a skupin, tak při monitorování veřejných prostor, jako jsou např. státní hranice;

43. vyjadřuje přesvědčení, že agentury ochrany údajů členských států by měly sdílet stávající specifické pokyny ochrany údajů pro komerční RPAS, a vyzývá členské státy, aby pečlivě prováděly právní předpisy o ochraně údajů tak, aby se plně zabývaly obavami veřejnosti týkajícími se soukromí a zároveň to nevedlo k nepřiměřené administrativní zátěži provozovatelů RPAS;

44. důrazně doporučuje, aby se současná jednání mezi tvůrci politiky a regulačními orgány na unijní i vnitrostátní úrovni, průmyslem, malými a středními podniky a obchodními provozovatelů otevřela veřejnosti a aby byla zahájena veřejná diskuse za účasti občanů a dalších příslušných zúčastněných stran, např. nevládních organizací (včetně organizací bránících občanská práva) a donucovacích orgánů, s cílem poukázat na problémy týkající se ochrany základních práv a úkolů a výzev, jimž musí různí aktéři čelit, mají-li při využívání RPAS ochránit tato práva a bezpečnost občanů;

**Čtvrtek, 29. října 2015**

45. zastává názor, že Evropský parlament musí zaujmout svůj postoj předtím, než Komise schválí svůj balíček o letectví, a zároveň tak odpovědět na volání tohoto odvětví po jasných pokynech;

46. zdůrazňuje, že je třeba zavést jednoznačný právní rámec založený na relevantních kritériích týkajících se využívání kamer a čidel, zejména ze strany komerčních a soukromých RPAS, který zajistí účinnou ochranu práva na soukromí a na ochranu osobních údajů a ochrání také bezpečnost občanů, přičemž zohlední velikost součástí RPAS, která se neustále zmenšuje, což vede k vývoji čím dál tím přenosnějších a obtížněji zjištělných zařízení;

47. vyzývá výbory TRAN a LIBE, aby uspořádaly společné slyšení, na které pozvou zástupce průmyslu, vnitrostátních organizací na ochranu soukromí, evropského inspektora ochrany údajů, Komise a nevládních organizací působících v oblasti základních práv;

48. vyzývá Komisi, aby zvážila zavedení mechanismu pravidelného podávání zpráv, které by zohledňovaly technický a politický vývoj a také osvědčené postupy na vnitrostátní úrovni, zabývaly by se incidenty spojenými s RPAS a předkládaly by celkový přehled a hodnocení regulačních přístupů v členských státech, což by umožňovalo srovnání a vymezení osvědčených postupů;

o

o o

49. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.

---