



V Bruselu dne 8.4.2014  
COM(2014) 207 final

## **SDĚLENÍ KOMISE**

### **Nová éra letectví**

**Otevření leteckého trhu pro bezpečné a udržitelné civilní využití dálkově řízených  
letadlových systémů**

Civilní letectví přispívá k integrovanému logistickému dopravnímu řetězci, jehož cílem jsou lepší služby občanům a společnosti. Přidanou hodnotu představuje nabídka rychlých, spolehlivých a pružných spojení v celosvětové síti. Očekává se, že do roku 2050 bude v provozu celá řada různých kategorií letadel, rozdílných co do velikosti, výkonu i typu, některé stále s pilotem na palubě, mnohé však pilotované dálkově nebo plně automatizované<sup>1</sup>. Otevření evropského trhu pro dálkově řízené letadlové systémy (*remotely piloted aircraft systems* – RPAS) – či civilní využití dronů – proto představuje důležitý krok k leteckému trhu budoucnosti.

Evropský summit ze dne 19. prosince 2013 vyzval k přijetí opatření, která by od roku 2016 umožnila postupnou integraci RPAS do civilního vzdušného prostoru. Toto sdělení se zabývá civilním využitím RPAS a reaguje na výzvu evropských odvětví výroby a služeb, aby se odstranily překážky, které brání zavádění RPAS na evropský jednotný trh.

RPAS jsou součástí širší kategorie bezpilotních vzdušných systémů (*Unmanned Aerial Systems* – UAS), kam patří i letadla, která lze naprogramovat k samostatnému letu bez účasti pilota. RPAS, jak již název napovídá, jsou ovládány pilotem na dálku.

Technologie RPAS se v uplynulých letech velmi rychle zdokonalila a stejně jako mnoho jiných technologií pro letadla, které jí předcházely, se může z čistě vojenského vybavení přeměnit na novou spolehlivou technologii pro civilní účely. Aby byl v plné míře využit jejich potenciál, mělo by být RPAS umožněno létat v „normálním“ leteckém provozu a měly by být zařazeny mezi „běžně pilotovaná“ letadla v nesegregovaném vzdušném prostoru, tj. ve vzdušném prostoru otevřeném pro veškerou civilní leteckou dopravu<sup>2</sup>.

Členské státy již začínají v reakci na poptávku trhu provoz RPAS v nesegregovaném vzdušném prostoru povolovat. Z krátkodobého pohledu se nejperspektivnější trh rýsuje v oblastech, jako je monitorování nebo fotografování infrastruktury,<sup>3</sup> zatímco v delším časovém horizontu to může být přeprava nákladu a případně osob.

Toto sdělení představuje názory Komise týkající se politického rámce na evropské úrovni pro řešení provozu RPAS, který umožní postupný rozvoj obchodního trhu s RPAS a současně ochrání zájmy veřejnosti. Při rozhodování o dalších investicích je třeba, aby mělo toto evropské odvětví průmyslu jasno, pokud jde o směr budoucího vývoje v regulační oblasti.

Regulační činnost a související úsilí v oblasti výzkumu a vývoje budou vycházet ze stávajících iniciativ, jichž se účastní řada aktérů: Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA), úřady civilního letectví jednotlivých zemí, Evropská organizace pro zařízení v civilním letectví (EUROCAE), Eurocontrol, Sdružení úřadů pro předpisovou činnost v oblasti bezpilotních systémů (*Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems* – JARUS),<sup>4</sup> společný podnik SESAR, Evropská obranná agentura, Evropská kosmická agentura, výrobci RPAS a provozovatelé RPAS.

---

<sup>1</sup> Evropská komise (2011), „*Flightpath 2050*“, Brusel, s. 28.

<sup>2</sup> Nesegregovaný vzdušný prostor vyžaduje, aby letadlo bylo schopno rozpoznat jiný letoun a přijmout kroky ke zmírnění rizik. Pokud to není možné, je třeba provoz omezit pouze na segregovaný vzdušný prostor.

<sup>3</sup> Pracovní dokument útvarů Komise (SWD(2012) 259).

<sup>4</sup> JARUS je mezinárodní skupinou leteckých úřadů srovnatelnou s bývalým Sdružením leteckých úřadů. Jeho členy jsou Austrálie, Belgie, Brazílie, Česká republika, Dánsko, Finsko, Francie, Itálie, Izrael, Jihoafrická republika, Kanada, Malta, Německo, Nizozemsko, Norsko, Rakousko, Rusko, Řecko, Spojené království, Španělsko, Švýcarsko, USA spolu s Eurocontrole a EASA.

## 1. RPAS MOHOU NABÍDNOUT OBROVSKÉ MNOŽSTVÍ NOVÝCH SLUŽEB

RPAS se pro civilní účely již využívají a očekává se, že budou mít na náš každodenní život stále větší vliv. Stejně jako internet nabídl počátkem devadesátých let mnoho různých využití, měly by vést technologie RPAS v nadcházejících letech k rozvoji celé škály různých služeb, zejména v kombinaci s jinými technologiemi, jako je např. poskytování přesných informací o poloze prostřednictvím systému Galileo, nebo k podpoře dalších technologií, jako jsou např. telekomunikace při odstraňování následků katastrof nebo při dynamickém zvyšování kapacity sítě. I když lze dnes jen s obtížemi předvídat přesný charakter a rozsah potenciálního provozu RPAS, očekává se, že odvětví služeb vytvoří dostatečné zisky k tomu, aby se rozvíjelo samotné výrobní odvětví.<sup>5</sup>

Na jiných kontinentech podporují provozovatelé RPAS přesné zemědělství účinnější a včasnou aplikací hnojiv nebo pesticidů. V Evropě se RPAS využívají pro účely bezpečnostních inspekcí infrastruktury, např. železničních tratí, přehrad, hrází nebo rozvodných sítí. Vnitrostátní orgány je využívají při přírodních katastrofách, např. pro přelet nad zaplavenými oblastmi nebo v boji proti požárům.

RPAS by v budoucnosti mohly pomoci dostat do vzduchu obrovské větrné turbíny a vyrábět „zelenou“ elektřinu. Na opačné straně pracují inženýři na mikro RPAS, které by mohly pomoci při úniku plynu nebo chemických látek nebo které by mohly být naprogramovány tak, aby fungovaly jako včely při opylování rostlin.

RPAS zahrnují mnoho různých typů letounů, které mohou poskytovat uvedené služby. Jejich maximální vzletová hmotnost se pohybuje od gramů až po více než deset tun, maximální rychlost od visení až po více než 1 000 km/h, vytrvalost letu od několika minut až po měsíce a technologie vztlaku od rotoru přes pevné křídlo až po technologie lehčí než vzduch. Kromě výrobců a systémových integrátorů patří do odvětví RPAS také rozsáhlý dodavatelský řetězec základních technologií (řízení letu, komunikace, pohon, energie, snímače, telemetrie atd.), vývojáři v oblasti užitečného zatížení a provozovatelé.

## 2. RPAS JSOU VZNIKAJÍCÍM TRHEM, KDE SE VYTVOŘÍ PRACOVNÍ MÍSTA A ZAJISTÍ RŮST

Ovládnutí technologií RPAS bude rozhodující pro budoucí konkurenceschopnost evropského leteckého průmyslu. V současné době mají celosvětově dominantní postavení v odvětví výroby RPAS Spojené státy a Izrael, které staví na odborných znalostech v oblasti velkých vojenských RPAS. Ale i další země, které nejsou členy EU, jako je Brazílie, Čína, Indie a Rusko, mají potenciál stát se silnými konkurenty. Silný společný trh EU by měl poskytnout solidní základ pro konkurenceschopnost na světové úrovni. Právní rámec, který to umožní, by poskytoval nejen pravidla pro výrobu letadel, ale také by, což je ještě důležitější, postupně umožnil jejich provoz, počínaje jednoduchým provozem, který by přerostl do komplexního provozu. Provozovatelé by tak získali cenné praktické odborné znalosti a postupně by mohli rozvíjet svoji podnikatelskou činnost.

Přesný rozsah potenciálního trhu s RPAS je těžké předvídat. Podle jednoho zdroje z tohoto odvětví se očekává, že celkový rozpočet na výzkum a vývoj a zakázky včetně vojenských a státních vzroste v roce 2023 ze současných 5,2 miliardy dolarů na přibližně 11,6 miliardy

<sup>5</sup> Více podrobností viz pracovní dokument útvarů Komise (SWD(2012) 259).

dolarů ročně.<sup>6</sup> V současné době existuje na světě 1 708 různých RPAS, z toho 566 v Evropě. Vyvinuty nebo vyrobeny byly v 471 podniku na celém světě (z toho 176 v Evropě).<sup>7</sup>

Zkušenosti ukazují, že pokud dojde k přijetí příslušného politického rámce, začnou se trhy rychle rozvíjet. Počet japonských provozovatelů RPAS se v letech 1993 až 2005 zvýšil 18krát na přibližně 14 000 s výrazným nárůstem poté, co vstoupily v platnost právní předpisy o využití v zemědělství.

Ve Francii vedl prvotní předpis<sup>8</sup> ke zvýšení počtu schválených provozovatelů z 86 v prosinci 2012 na více než 400 v únoru 2014. Podobný růst trhu a souvisejících pracovních příležitostí byl zaznamenán i ve Švédsku a ve Spojeném království.

Zvyšující se činnosti v oblasti RPAS se promítnou do výrazného počtu nových pracovních míst. Podle jedné americké průmyslové studie bude v prvních třech letech integrace RPAS do vnitrostátního vzdušného prostoru vytvořeno více než 70 000 pracovních míst s ekonomickým účinkem přes 13,6 miliardy dolarů. Počet pracovních míst vytvořených prostřednictvím nových činností v oblasti RPAS v USA se do roku 2025 odhaduje na více než 100 000.<sup>9</sup> Pokud jde o Evropu, počítá se do roku 2050<sup>10</sup> s přibližně 150 000 pracovních míst, a to bez pracovních míst vytvořených službami provozovatelů.

Potenciál růstu se dá využít pouze v případě, že bude zaveden příslušný právní rámec na evropské úrovni. Evropský průmysl<sup>11</sup> neustále volá po vytvoření takových pravidel, která by umožnila civilní provoz RPAS a současně zaručila požadovanou vysokou míru bezpečnosti, ochrany a soukromí, která podmiňuje přijetí RPAS veřejností.

### 3. ROZVOJ POTENCIÁLU RPAS

RPAS jsou formálně vzato letadla a musí dodržovat pravidla letové bezpečnosti. Normy ICAO zakazují bezpilotním letadlům let, pokud k němu nevydají příslušné vnitrostátní orgány zvláštní individuální povolení.<sup>12</sup> V současné době zpomaluje rozšíření trhu s RPAS ve většině členských států absence vhodného regulačního rámce a nutnost získávat individuální povolení od všech členských států, kde by měli výrobci zájem prodávat či provozovatelé provozovat svou činnost. Řada členských států sice začala připravovat vnitrostátní pravidla, aby tento povolovací proces ulehčila<sup>13</sup>, ale pokud EASA nevypracuje evropské normy, nedojde ke vzniku skutečně evropského trhu, což rozvoj tohoto odvětví velmi výrazně zpomalí. Pro některé třídy provozu RPAS také stále chybí některé základní technologie. Vývoj civilních aplikací RPAS také vyžaduje, aby bylo zajištěno, že žádná z nich nemůže představovat hrozbu pro soukromí nebo fyzickou integritu občanů. Průmysl bude investice odkládat do doby, než bude mít dostatečnou právní jistotu poskytovanou právním rámcem.<sup>14</sup>

<sup>6</sup> Teal Group *Unmanned Aerial Vehicle Systems – Market Profile and Forecast 2013 Edition*.

<sup>7</sup> UVS International Association (2013), „*RPAS: The Global Perspective*“.

<sup>8</sup> Vstoupil v platnost v dubnu 2012 a týkal se RPAS s hmotností pod 25 kg.

<sup>9</sup> AUVSI (2013), „*The Economic Impact of Unmanned Aircraft Systems Integration in the US*“, 574 s.

<sup>10</sup> Odhad poskytnutý Evropským sdružením leteckého a obranného průmyslu (*AeroSpace and Defence Industries Association of Europe – ASD*).

<sup>11</sup> Zástupci průmyslu se zúčastnili přípravy plánu integrace dálkově řízených letadlových systémů do evropského systému civilního letectví Evropské řídicí skupiny pro RPAS, který stanoví strategii pro RPAS v kombinaci s regulačními iniciativami, opatřeními a koordinací činností v oblasti výzkumu a vývoje. Kromě toho vznikají sdružení RPAS, která vyjadřují konkrétní zájmy a prosazují opatření na vnitrostátní a evropské úrovni.

<sup>12</sup> Článek 8 Chicagské úmluvy z roku 1944 o mezinárodním civilním letectví.

<sup>13</sup> Včetně Rakouska, Belgie, České republiky, Dánska, Francie, Německa, Itálie, Nizozemska, Norska, Španělska a Spojeného království.

<sup>14</sup> Tuto problematiku vysvětluje podrobněji pracovní dokument útvarů Komise SWD(2012) 259.

## **Podstata evropské strategie týkající se RPAS**

Cílem evropské strategie je vytvořit jednotný trh s RPAS a plně využít přínosů této inovační technologie pro společnost a v případě potřeby řešit obavy občanů prostřednictvím veřejné diskuze a bezpečnostních opatření. V rámci strategie by se měly rovněž stanovit podmínky pro vytvoření silného a konkurenceschopného výrobního průmyslu a služeb, které obstojí na celosvětovém trhu.

Aplikace RPAS se mohou rozvíjet pouze v případě, že letadla se budou moci pohybovat v nesegregovaném vzdušném prostoru, aniž by to ohrozilo bezpečnost a fungování širšího systému civilního letectví. Za tímto účelem musí EU vytvořit regulační strukturu, která to umožní a k níž budou moci přispívat hlavní aktéři na evropské i vnitrostátní úrovni. Rovněž by se mělo zvýšit a účinně koordinovat úsilí v oblasti výzkumu a vývoje, které se zaměřuje na integraci do civilního vzdušného prostoru, aby se co nejvíce zkrátila doba pro realizaci perspektivních technologií.

Postupnou integraci RPAS do vzdušného prostoru od roku 2016 musí doprovázet odpovídající veřejná diskuze o vývoji opatření, jež by řešila obavy společnosti (včetně bezpečnosti, ochrany soukromí a údajů, odpovědnosti vůči třetím osobám a pojištění nebo ochrany).

A konečně konkurenceschopnost evropského odvětví RPAS by měly podporovat i stávající programy.

Tato strategie by měla poskytnout přiměřenou právní jistotu a předložit spolehlivý časový plán, aby dané odvětví mohlo přijímat investiční rozhodnutí a vytvářet pracovní příležitosti. Vzhledem k tomu, že trh s RPAS je celosvětový svou podstatou, bude EU spolupracovat také s mezinárodními partnery.

### **3.1. Bezpečný provoz v nesegregovaném vzdušném prostoru: regulační rámec**

Prvořadým cílem politiky EU v oblasti letectví je bezpečnost. Stávající regulační systém pro RPAS založený na nejednotných pravidlech pro udělování povolení k provozu *ad hoc* představuje administrativní překážku, která brání rozvoji evropského trhu s RPAS. Vnitrostátní povolení mezi sebou státy neuznávají a neumožňují proto činnost v celé Evropě, ať už jde o výrobu, nebo o provoz RPAS.

Integrace RPAS do evropského leteckého systému by měla vycházet ze zásady, že nebude ohrožena bezpečnost – provoz RPAS by měl mít rovnocennou úroveň bezpečnosti jako letecká doprava s posádkou.

Regulační rámec by měl zahrnovat různé typy letadel a operací, zajišťovat, aby byla pravidla přiměřená potenciálnímu riziku, a rovněž nezvyšovat administrativní zátěž pro průmysl ani pro dozorové orgány. Regulační rámec by se měl nejprve zaměřit na oblasti, ve kterých jsou technologie vyspělé a mají dostatečnou důvěru veřejnosti. Regulační opatření budou zaváděna postupně a postupně se bude povolovat i komplexnější provoz RPAS. Pokud bude třeba vydávat potvrzení nebo licence, vytvoří evropská pravidla pro výrobce RPAS, provozovatele a další organizace účinný systém vzájemného uznávání na jednotném trhu.

Pro vypracování společných pravidel má nejlepší předpoklady Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA), a to prostřednictvím svého prověřeného procesu konzultací. Současné rozdělení trhu s RPAS na velmi lehká a těžká letadla je z pohledu ucelené bezpečnostní politiky týkající se RPAS diskutabilní. V tomto ohledu je omezení působnosti

EASA na bezpilotní letadla nad 150 kg na základě tradiční letové způsobilosti sporné a mělo by se přehodnotit.<sup>15</sup>

Pravidla musí být v souladu s normami ICAO a měla by být založena na mezinárodní dohodě. JARUS spojuje odborníky z členských států i mezinárodních organizací, aby takové dohody dosáhli. EASA by měla převzít vedoucí úlohu v procesu probíhajícího v rámci JARUS a vycházet z jeho výsledků při vypracovávání prováděcích pravidel nebo pokynů.<sup>16</sup> EASA bude rovněž spolupracovat s EUROCAE, Evropskou organizací pro zařízení v civilním letectví, která vypracovává normy.

Velkým úkolem bude, aby byla pravidla úměrná riziku s přihlédnutím k hmotnosti, rychlosti, složitosti, třídě vzdušného prostoru a místu nebo specifčnosti letového provozu atd. Tradiční přístup spočívající v certifikaci letové způsobilosti, vydávání pilotních licencí a udělování licencí provozovatelům by měl být doplněn formami mírných regulačních zásahů. V některých případech by mohla stačit pouhá identifikace provozovatele RPAS nebo by mohly být osvědčovány pouze konkrétní subsystémy RPAS, jako např. systém „detect and avoid“ (detekce a vyhnutí) nebo datový spoj, a nikoli nezbytně celý systém.

Malí provozovatelé RPAS usilují o harmonizaci provozních pravidel za účelem usnadnění obchodní expanze. Prvním krokem může být oznámení návrhu technických pravidel přijatých vnitrostátními orgány podle směrnice 98/34/ES, které může pomoci zamezit odlišným přístupům mezi členskými státy. Mohl by být vytvořen informační nástroj, jenž by malým a středním podnikům přístup ke stávajícím vnitrostátním pravidlům usnadnil. Později by mohla být oznámena harmonizovaná pravidla, která by vysvětlila, jaká vnitrostátní pravidla jsou nahrazena společnými evropskými předpisy.

#### *Opatření 1:*

*Komise přezkoumá regulační podmínky pro integraci RPAS do evropského vzdušného prostoru od roku 2016 týkající se základních regulačních otázek nezbytných pro zajištění soudržné a účinné politiky, včetně otázek týkajících se odpovídajícího rozsahu pravomocí EASA. Veškerým případným legislativním opatřením bude předcházet posouzení dopadů.*

*Komise požádá agenturu EASA, aby vypracovala potřebná stanoviska, která by mohla vést k přijetí prováděcích pravidel založených podle možnosti na mezinárodních postupech, úměrných riziku a podléhajících účinné konzultaci.*

*Komise zajistí, aby potenciální výrobci, provozovatelé a jiné zúčastněné organizace měli snadný a aktuální přístup k příslušným regulačním iniciativám, mimo jiné prostřednictvím systému oznamování podle směrnice 1998/34/ES.*

### **3.2. Bezpečný provoz v nesegregovaném vzdušném prostoru: základní technologie**

Některé klíčové technologie, které by umožnily bezpečnou integraci RPAS, zatím nejsou k dispozici. Činnosti v oblasti výzkumu a vývoje se zaměří na ověření těchto technologií. Výzkum a vývoj probíhá v rámci různých výzkumných programů řízených různými

<sup>15</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví.

<sup>16</sup> Dokud nebude oblast působnosti EASA formálně rozšířena za hranici 150 kg, mohla by EASA přijmout tyto výsledky jako „pokyny“ pro lehčí systémy. Tyto pokyny by se pak staly evropskými pravidly, pokud by byla oblast působnosti EASA rozšířena.

organizacemi, mimo jiné i Evropskou komisí, Eurocontrole, Evropskou obrannou agenturou a Evropskou kosmickou agenturou.<sup>17</sup>

Platformou výzkumu a vývoje pro vytvoření budoucího systému uspořádání letového provozu v rámci jednotného evropského nebe je společný podnik SESAR. Společný podnik SESAR tvoří nedílnou součást rámce politiky Unie a využívá praktických a odborných znalostí Eurocontrolu<sup>18</sup> a jeho členů. Je proto v jedinečné pozici pro koordinaci tohoto výzkumu a vývoje a pro přípravu postupné a hladké integrace RPAS.

K technologiím, které je třeba dále rozvíjet a ověřit, patří:<sup>19</sup>

- řízení a kontrola, včetně přidělování a správy rádiového spektra,
- technologie detekce a vyhnutí,
- ochrana před fyzickými, elektronickými nebo kybernetickými útoky,
- transparentní a harmonizované nouzové postupy,
- schopnosti rozhodnutí za účelem zajištění standardizovaného a předvídatelného chování ve všech fázích letu a
- otázky související s lidským činitelem, jako je např. pilotáž.

Společný podnik SESAR stanoví, která opatření týkající se RPAS budou začleněna do činností ve výzkumu a vývoji, a zajistí, že budou zařazena do příštího revidovaného evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu (ATM). Struktury řízení společného podniku SESAR jsou otevřené a mohou být vznikajícímu odvětví RPAS přizpůsobeny.

*Opatření 2:*

*Komise zajistí v mezích dostupných zdrojů, aby byly zjištěné potřeby v oblasti výzkumu a vývoje pro účely integrace RPAS do hlavního plánu ATM zohledněny jako nezbytné v programu SESAR 2020.*<sup>20</sup>

### **3.3. Zajištění bezpečnosti provozu RPAS**

RPAS nejsou imunní vůči možným protiprávním činům. Potenciálně by se RPAS daly použít jako zbraně, signály navigačního nebo komunikačního systému jiných RPAS by mohly být rušeny a pozemní řídicí stanoviště by mohla být přepadena.

Za účelem optimalizace výkonu systému bude třeba, aby různí provozovatelé letecké dopravy v reálném čase sdělovali a sdíleli informace potřebné pro řízení 4D trajektorií v budoucím systému ATM a při dálkovém řízení letounů. Řešení slabých míst v oblasti informací a komunikace je proto základním prvkem hlavního plánu ATM, jehož se RPAS stanou nedílnou součástí. Zjištěné bezpečnostní požadavky bude pak třeba převést na právní povinnosti pro všechny příslušné aktéry, jako jsou poskytovatelé letových navigačních služeb, provozovatelé RPAS nebo poskytovatelé telekomunikačních služeb, a to za dohledu příslušných orgánů.

---

<sup>17</sup> Evropská obranná agentura (EDA) koordinuje projekt MIDCAS (*Mid Air Collision Avoidance System*), ESA koordinuje projekt DeSIRE (*Demonstration of Satellites enabling the Insertion of RPAS in Europe*).

<sup>18</sup> Eurocontrol byl jmenován evropským manažerem struktury vzdušného prostoru a má sledovat vliv integrace RPAS na výkon letecké sítě.

<sup>19</sup> Viz plán ERSG, příloha 2: Strategický plán výzkumu a vývoje.

<sup>20</sup> To by zahrnovalo posouzení požadavků na rádiové spektrum za účelem přijetí vhodných následných opatření na příští Světové radiokomunikační konferenci.

#### *Opatření 3:*

*Komise zajistí, aby v zájmu zabránění protiprávním činům byly v provozu RPAS zohledněny bezpečnostní aspekty a výrobci a provozovatelé mohli přijmout odpovídající bezpečnostní opatření ke zmírnění rizik.*

### **3.4. Ochrana základních práv občanů**

Provozem RPAS nesmí být porušována základní práva, včetně práva na soukromý a rodinný život, ani ochrana osobních údajů. Do širokého spektra potenciálního využití RPAS může spadat v mnoha případech shromažďování osobních údajů a s tím související obavy ohledně etiky, soukromí nebo ochrany dat, zejména v oblasti dohledu, monitoringu, mapování nebo videozáznamů.

Provozovatelé RPAS by museli dodržovat platné předpisy o ochraně údajů, zejména ty, které jsou stanoveny ve vnitrostátních opatřeních zavedených na základě směrnice o ochraně údajů 95/46/ES<sup>21</sup> a rámcového rozhodnutí 2008/977<sup>22</sup>. Nejběžnější zjištěná rizika se týkají použití přehledového zařízení instalovaného v RPAS. Jakékoli zpracování osobních údajů bude muset být založeno na legitimním základě. Otevření trhu letecké dopravy pro RPAS by tudíž vyžadovalo, aby byla posouzena opatření nezbytná pro zajištění dodržování základních práv a požadavků na ochranu osobních údajů a soukromí. Ochranu soukromí by musely příslušné orgány (včetně vnitrostátních orgánů dozoru nad ochranou údajů) průběžně sledovat.

#### *Opatření 4:*

*Komise posoudí, jakým způsobem uvést využití RPAS do souladu s pravidly pro ochranu osobních údajů. Má v úmyslu uskutečnit konzultace s odborníky a příslušnými zúčastněnými stranami, přijmout opatření na ochranu základních práv ve své působnosti, případně podniknout kroky ke zvyšování informovanosti, a podpořit opatření spadající do působnosti jednotlivých členských států.*

### **3.5. Zajištění odpovědnosti vůči třetím osobám a pojištění**

I při uplatňování nejprísnějších bezpečnostních norem může dojít k nehodě a je třeba postižené v případě zranění nebo škody odškodnit.

To vyžaduje, aby byly odpovědné osoby snadno identifikovány a byly schopny plnit své finanční závazky. Stávající systém pojištění odpovědnosti vůči třetím osobám<sup>23</sup> byl zaveden pro pilotovaná letadla a v daném případě je minimální pojistná částka stanovena podle hmotnosti (od 500 kg). Komise posoudí, zda je třeba změnit stávající pravidla kvůli specifikům RPAS, z nichž mnohé váží často méně, než je stávající práh 500 kg, a způsob, jak podpořit rozvoj výkonného trhu s pojištěním, na kterém bude pojistné odpovídat skutečnému finančnímu riziku odhadnutému na základě údajů získaných z hlášení úrazů a nehod.

#### *Opatření 5:*

*Komise posoudí stávající systém odpovědnosti a pojištění vůči třetím osobám. Na základě posouzení dopadu přijme vhodná opatření, která zajistí zavedení odpovídajících právních předpisů v této oblasti.*

<sup>21</sup> Směrnice 95/46/ES o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů, Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31–50.

<sup>22</sup> Rámcové rozhodnutí Rady 2008/977/SVV ze dne 27. listopadu 2008 o ochraně osobních údajů zpracovávaných v rámci policejní a justiční spolupráce v trestních věcech.

<sup>23</sup> Nařízení (ES) č. 785/2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel.



### 3.6. Podpora rozvoje trhu a evropských průmyslových odvětví

Komise bude podporovat vznik trhu s RPAS a konkurenceschopnost souvisejících průmyslových odvětví, která zahrnují velký počet malých a středních podniků i začínajících podniků.

Využitím nástrojů EU, jako jsou např. programy Horizont 2020 a COSME, bude podporovat rozvoj využívání RPAS v celé řadě odvětví, stimulovat inovace podněcované uživateli a posílí vytváření meziodvětvových průmyslových hodnotových řetězců, vhodné podpůrné infrastruktury a klastrů. Ve svých vlastních programech a politikách bude navíc vyhledávat příležitosti k podpoře využívání této inovativní technologie. RPAS např. mohou sehrát svou roli v programu Copernicus, kde by mohly vhodně doplnit družicová čidla a čidla *in situ* při některých monitorovacích a přehledových službách.

*Opatření 6:*

*Komise určí konkrétní akce v rámci programů Horizont 2020 a COSME, které napomohou rozvoji trhu s RPAS, a zajistí, aby všichni aktéři, zejména malé a střední podniky, získali kompletní přehled o těchto nástrojích. Zavede potřebné mechanismy spolupráce se společným podnikem SESAR, aby u dostupných zdrojů nedocházelo k překrývání a pákovému efektu.*

## 4. ZÁVĚRY

RPAS se stávají realitou a brzy budou komerčně dostupné v evropském měřítku. Trh s RPAS představuje skutečnou příležitost k vytváření pracovních míst a zdroj pro inovace a hospodářský růst v nadcházejících letech. Rovněž přináší nové úkoly související s bezpečností, ochranou před protiprávními činy a s dodržováním práv občanů, které musí být vyřešeny ještě před širším využitím RPAS pro civilní účely. Největší překážkou pro otevření trhu s RPAS a pro integraci RPAS do evropského nesegregovaného vzdušného prostoru je skutečnost, že pro Evropu chybějí harmonizované právní předpisy a ověřené technologie. Odvětví žádá rychlé kroky na cestě k vytvoření regulačního rámce, který umožní provoz RPAS.

Nadešel pravý čas otevřít trh EU pro RPAS, a to kombinací nových a stávajících regulačních opatření na evropské úrovni, která se budou týkat všech důležitých otázek, včetně bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, ochrany soukromí a údajů v rámci stávajících předpisů EU v těchto oblastech. Rovněž je třeba zaměřit činnosti v oblasti výzkumu a vývoje na zajištění postupné integrace RPAS do civilního letectví od roku 2016.

Evropská komise využije k podpůrným opatřením v oblasti výzkumu a vývoje i program Horizont 2020. Kromě toho je třeba racionálně využít stávající programy v oblasti průmyslu tak, aby se zvýšila konkurenceschopnost odvětví a provozovatelů RPAS. Evropská komise má rovněž v úmyslu v případě potřeby předložit legislativní návrhy, které pomohou odstranit právní nejistotu, jež brání rozvoji evropského trhu, a ujistit evropské občany, že pro ně bude zajištěna vysoká úroveň ochrany, pokud jde o bezpečnost, ochranu před protiprávními činy a soukromí.