



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 8.4.2014
COM(2014) 207

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH
RÅDET**

En ny era för luftfarten

**Luftfartsmarknaden öppnas för en säker och hållbar civil användning av fjärrstyrda
luftfartygssystem**

Den civila luftfarten bidrar till en integrerad logistisk transportkedja som ska tjäna medborgarna och samhället. Den ger ett mervärde genom att erbjuda snabba, pålitliga och robusta anslutningar i ett globalt nät. År 2050 kommer det att finnas ett antal olika luftfartygskategorier i trafik. De kommer att variera i storlek, prestanda och typ. En del kommer fortfarande att köras av piloter, medan många andra kommer att fjärrstyras eller vara helt automatiserade¹. Ett viktigt steg mot framtidens luftfartsmarknad är därför att öppna den europeiska marknaden för fjärrstyrda luftfartygssystem (*remotely piloted aircraft systems, RPAS*) – dvs. för en civil användning av drönare.

Vid Europeiska rådets möte den 19 december 2013 efterlystes insatser för att möjliggöra en gradvis integrering av RPAS i civilt luftrum från 2016 och framåt. Detta meddelande behandlar RPAS för civil användning och är ett svar på den europeiska tillverknings- och tjänsteindustrins önskan att hindren för införandet av RPAS på den europeiska inre marknaden ska undanröjas.

RPAS är en del av den bredare kategorin obemannade luftfartygssystem (*Unmanned Aerial Systems, UAS*), som även omfattar luftfartyg som kan programmeras för autonom flygning utan pilot. Precis som namnet antyder fjärrkontrolleras RPAS av en pilot.

RPAS-tekniken har utvecklats snabbt under de senaste åren och är nu, som många andra typer av flygteknik före den, färdig för övergången från att vara rent militär utrustning till att bli en tillförlitlig ny teknik för civil användning. För att utnyttja hela potentialen hos RPAS-system bör de kunna flyga som ”normal” flygtrafik och integreras med luftfartyg som flygs på ”normalt” sätt i icke separerat luftrum, dvs. luftrum som är öppet för all civil luftfart.²

Medlemsstaterna börjar tillåta RPAS-trafik i icke separerat luftrum, som ett svar på efterfrågan på marknaden. Den mest lovande marknaden finns i sådana områden som infrastrukturövervakning och fotografering³. På längre sikt kan det handla om transport av varor och så småningom människor.

I det här meddelandet beskrivs kommissionens syn på hur RPAS-användning kan hanteras i en politisk ram på europeisk nivå som främjar en successiv utveckling av den kommersiella RPAS-marknaden, samtidigt som det allmänna intresset skyddas. Det är viktigt att den europeiska industrin vet åt vilket håll bestämmelserna kommer att utvecklas när de ska besluta om fortsatta investeringar.

Regleringsåtgärderna och forsknings- och utvecklingsinsatserna kommer att bygga på initiativ med deltagande av en mängd aktörer: t.ex. Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa), de civila luftfartsmyndigheterna i medlemsstaterna, Eurocae (*European Organisation for Civil Aviation Equipment*), Eurocontrol, Jarus (*Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems*),⁴ det gemensamma företaget Sesar, Europeiska försvarsbyrån, Europeiska rymdorganisationen, RPAS-tillverkningsindustrin och RPAS-operatörer.

¹ Europeiska kommissionen (2011), *Flightpath 2050*, Bryssel, s. 28.

² I icke separerat luftrum måste luftfartyg kunna upptäcka annan trafik och vidta förebyggande åtgärder. Om sådan detektering inte är möjlig måste trafiken begränsas till separerat luftrum.

³ Kommissionens arbetsdokument, SWD (2012) 259.

⁴ Jarus är en internationell grupp av luftfartsmyndigheter, som motsvarar de tidigare gemensamma luftfartsmyndigheterna. AT, Australien, BE, Brasilien, DK, Kanada, CH, CZ, DE, ES, FI, FR, EL, Israel, IT, MT, NL, NO, Ryska federationen, Sydafrika, UK och USA är medlemmar, tillsammans med Eurocontrol och Easa.

1. RPAS KAN ERBJUDA EN MÅNGFALD AV NYA TJÄNSTER

RPAS används redan för civila ändamål och förväntas i allt högre grad att påverka vårt dagliga liv. Liksom internettekniken, som i början av 1990-talet gav upphov till många olika tillämpningar, bör RPAS-tekniken de närmaste åren leda till utvecklingen av många olika typer av tjänster, särskilt i kombination med annan teknik, som t.ex. precisionspositionering med hjälp av Galileo, eller underlätta annan teknik, som t.ex. telekommunikation i samband med katastrofinsatser eller genom en dynamisk ökning av nätkapaciteten. Den potentiella RPAS-användningens exakta art och omfattning är svår att förutse i dagsläget, men tjänstesektorn förväntas generera tillräckliga intäkter för att fungera som motor för tillverkningsindustrins utveckling.⁵

På andra håll i världen används RPAS för precisionsjordbruk genom effektivare spridning av gödselmedel eller bekämpningsmedel i exakt rätt tid. I Europa används RPAS för säkerhetsinspektioner av infrastruktur, till exempel räls, dammar, vallar eller kraftnät. De nationella myndigheterna använder RPAS vid katastrofinsatser, för att flyga över översvämmade områden eller underlätta brandbekämpande.

RPAS skulle i framtiden kunna göra det möjligt att få upp gigantiska vindturbiner i luften och producera ”grön” el. I andra änden av skalan arbetar ingenjörer arbetar med mikro-RPAS som skulle kunna användas för att hantera gasläckor eller kemiska läckor eller programmeras för att anta bins funktioner och pollinera växter.

RPAS omfattar många olika typer av luftfartyg som används för sådana tjänster. Den maximala startvikten kan variera från några få gram till över tio ton och den maximala hastigheten från hovring till 1 000 km/h eller mer. Luftfarkostens flygtid kan vara någon enstaka minut eller flera månader och lyftkraften kan bygga på rotorerna, fasta vingar eller på att farkosten är lättare än luft. Vid sidan av tillverkare och systemintegratörer, omfattar RPAS-sektorn också en omfattande leveranskedja av möjliggörande teknik (t.ex. flygledning?, kommunikation, framdrivning, energi, sensorer, telemetri), nyttolastutvecklare och operatörer.

2. RPAS ÄR EN FRAMVÄXANDE MARKNAD SOM KAN SKAPA SYSSELSÄTTNING OCH TILLVÄXT

Bemästrandet av RPAS-tekniken kommer att vara centralt för den europeiska flygteknikindustrins konkurrenskraft. I dag är det USA och Israel som dominerar den globala RPAS-tillverkningssektorn, med hjälp av sin expertis när det gäller storskalig militär RPAS. Andra länder utanför EU, t.ex. Brasilien, Kina, Indien och Ryssland, har också potential att bli starka konkurrenter. En stark gemensam EU-marknad bör ge en stabil grund för konkurrens på global nivå. En gynnsam rättslig ram skulle inte bara omfatta bestämmelser för tillverkning av luftfartyg utan även – vilket är viktigare – gradvis tillåta användning, inledningsvis i form av okomplicerad trafik men med ökande operativ komplexitet. På så sätt skulle aktörerna kunna skaffa sig värdefull praktisk sakkunskap och gradvis utveckla sin verksamhet.

Den exakta omfattningen av den potentiella RPAS-marknaden är svår att förutsäga. Enligt en branschälla förväntas den globala budgeten för forskning och utveckling och upphandling, inklusive militärens och staters, öka från 5,2 miljarder US-dollar per år i dag till cirka 11,6

⁵ Mer information finns i kommissionens arbetsdokumentet (SWD (2012) 259).

miljarder US-dollar 2023.⁶ I dagsläget finns det 1 708 olika RPAS i världen, varav 566 finns i Europa. De utvecklas eller tillverkas av 471 tillverkare i hela världen, varav 176 i Europa.⁷

Erfarenheten visar att marknaderna kan utvecklas snabbt när en gynnsam politisk ram antagits. Antalet japanska RPAS-operatörer ökade 18 gånger till omkring 14 000 mellan 1993 och 2005, med en spektakulär ökning efter att lagstiftning om användning inom jordbruket trätt i kraft.

I Frankrike ledde den första lagstiftningen⁸ till att antalet godkända operatörer ökade från 86 i december 2012 till över 400 i februari 2014. Även i Sverige och Förenade kungariket har man kunnat se att marknaden växer och nya arbetstillfällen skapas.

En ökning av RPAS kommer att leda till ett stort antal nya arbetstillfällen. Enligt en amerikansk branschstudie kommer integreringen av RPAS i de nationella luftrummen att generera fler än 70 000 nya arbetstillfällen med ekonomiska effekter som uppgår till över 13,6 miljarder US-dollar. Antalet arbetstillfällen som skapas genom ny RPAS-verksamhet i USA beräknas överstiga 100 000 år 2025.⁹ För Europas del handlar det om cirka 150 000 arbetstillfällen fram till 2050¹⁰, vilket inte inkluderar sysselsättning som skapas genom operatörstjänster.

Tillväxtpotentialen kan endast utnyttjas om det utarbetas en gynnsam rättslig ram på europeisk nivå. Den europeiska industrin¹¹ har hela tiden efterlyst bestämmelser som tillåter RPAS-användning men samtidigt garanterar höga nivåer av säkerhet, skydd och personlig integritet, vilket är en förutsättning för att allmänheten ska acceptera RPAS.

3. UTVECKLING AV RPAS-TEKNIKENS POTENTIAL

Formellt sett är RPAS-farkoster luftfartyg som måste följa flygsäkerhetsregler. Enligt Icao-standarder får inte obemannade luftfartyg flyga om inte de nationella behöriga myndigheterna utfärdar ett särskilt individuellt tillstånd.¹² I dag hämmas RPAS-marknaden av att det saknas en lämplig rättslig ram i de flesta medlemsstater och att det krävs individuella tillstånd från varje enskild medlemsstat där en tillverkare vill sälja RPAS eller en leverantör vill bedriva RPAS-verksamhet. Ett antal medlemsstater har börjat utarbeta nationella regler för att underlätta denna tillståndsprocess,¹³ men utan europeiska standarder, utarbetade av Easa, kommer ingen genuin europeisk marknad att utvecklas, vilket drastiskt hämmar sektorns utveckling. Viss möjliggörande teknik saknas också fortfarande för vissa kategorier av RPAS-verksamhet. För utvecklingen av civila RPAS-tillämpningar krävs slutligen också att man säkerställer att inga sådana system kan utgöra ett hot mot medborgarnas personliga eller fysiska integritet. Industrin väntar med sina investeringar tills rättsläget är tillräckligt tydligt och det finns en rättslig ram.¹⁴

⁶ Teal Group *Unmanned Aerial Vehicle Systems - Market Profile and Forecast 2013 Edition*.

⁷ UVS International Association (2013), *RPAS: The Global Perspective*.

⁸ Trädde i kraft i april 2012 och omfattar RPAS på mindre än 25 kg.

⁹ AUVSI, (2013), *The Economic Impact of Unmanned Aircraft Systems Integration in the US*, s. 574.

¹⁰ Beräkningar som gjorts av ASD (*Aerospace and Defence Industries Association of Europe*).

¹¹ Industrin deltog i *Roadmap for the integration of Remotely Piloted Aircraft Systems in the European Civil Aviation System* från *European RPAS Steering Group*. Där beskrivs en RPAS-strategi som kombinerar regleringsinitiativ, FoU-insatser och samordning. Dessutom håller man på att bilda RPAS-sammanslutningar för att uttrycka sina särskilda intressen, även till pressen, när det gäller nationella och europeiska åtgärder

¹² Artikel 8 till 1944 års Chicagokonvention angående internationell civil luftfart.

¹³ Inklusiva AT, BE, CZ, DK, FR, DE, IT, NL, NO, ES och UK.

¹⁴ I kommissionens arbetsdokument (SWD (2012) 259) förklaras problemen mer i detalj.

Kärnan i den europeiska RPAS-strategin

Den europeiska strategin syftar till att upprätta en inre RPAS-marknad, så att den här innovativa tekniken kan utnyttjas för samhällets bästa. Medborgarnas farhågor ska behandlas i offentliga diskussioner och skyddsåtgärder ska vidtas när så behövs. Strategin bör också skapa förutsättningar för en stark och konkurrenskraftig tillverkningsindustri och tjänstesektor som kan konkurrera på den globala marknaden.

RPAS-tillämpningar kan endast utvecklas om luftfartygen kan flygas i icke-separerat luftrum utan att det påverkar säkerheten och driften för den allmänna civila luftfarten. Därför måste EU införa en gynnsam regleringsstruktur till vilken de viktigaste aktörerna på europeisk och nationell nivå kan bidra. Man bör öka och samordna FoU-insatserna som inriktas på integreringen av RPAS i det civila luftrummet, så att ledtiden för lovande teknik blir så kort som möjligt.

En successiv integrering av RPAS i luftrummet från och med 2016 måste kombineras med en allmän diskussion om utvecklingen av åtgärder för att hantera samhälleliga intressen som säkerhet, personlig integritet, dataskydd, skadeståndsansvar och försäkring eller säkerheter.

Slutligen bör befintliga program främja den europeiska RPAS-industrins konkurrenskraft.

Denna strategi bör ge en tillfredsställande rättssäkerhet och erbjuda en tillförlitlig tidtabell, så att företagen kan fatta investeringsbeslut och skapa sysselsättning. Eftersom RPAS-marknaden är global till sin natur kommer EU också att samordna arbetet med internationella partner.

3.1. Säker trafik i icke-separerat luftrum: rättslig ram

Säkerheten är det viktigaste målet för EU:s luftfartspolitik. Det nuvarande regelverket för RPAS, som grundar sig på fragmenterade bestämmelser för operativa tillstånd som ges från fall till fall, är en administrativ flaskhals som hindrar den europeiska RPAS-marknadens utveckling. Nationella tillstånd omfattas inte av ömsesidigt erkännande och tillåter inte Europatäckande verksamhet när det gäller RPAS-produktion eller RPAS-drift.

Integreringen av RPAS i det europeiska luftfartssystemet bör bygga på principen att säkerheten inte får äventyras. RPAS-trafik bör ha samma säkerhetsnivå som bemannade flygningar.

Regelverket måste återspegla mångfalden av luftfartyg och verksamheter, bestämmelserna måste stå i proportion till de potentiella riskerna och den administrativa bördan måste begränsas för industrin och tillsynsmyndigheterna. Regelverket bör först inriktas på de områden där tekniken är fullt utvecklad och tillförlitlig. Regleringsåtgärder kommer att införas stegvis, och mer komplex RPAS-användning kommer successivt att tillåtas. När certifikat eller tillstånd behöver utfärdas kommer de europeiska bestämmelserna garantera ett system av ömsesidigt erkännande på den inre marknaden för RPAS-tillverkare, operatörer och andra organisationer.

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) är bäst lämpad att utveckla gemensamma regler, genom sin erkända samrådsprocess. Den nuvarande uppdelningen av RPAS-marknaden mellan mycket lätta och tunga luftfartyg är tveksam med tanke på behovet av en sammanhängande RPAS-säkerhetspolicy. Därmed är begränsningen av Easas behörighet till

obemannade luftfartyg på över 150 kg, som baseras på traditionella luftvärdighetsöverväganden, godtycklig och bör därför ses över.¹⁵

Sådana regler måste vara förenliga med Icaos standarder och grundas på internationellt samförstånd. Jarus har fört samman experter i medlemsstaterna och internationella organisationer för att uppnå ett sådant samförstånd. Easa bör inta en ledande roll i Jarus-processen och använda resultaten som underlag för en sammanställning av genomförandebestämmelser eller riktlinjer.¹⁶ Easa kommer också att samarbeta med Eurocae (*European Organisation for Civil Aviation Equipment*) som utvecklar standarder.

Utmaningen kommer att vara att se till att bestämmelserna står i proportion till riskerna, med hänsyn till t.ex. vikt, hastighet, komplexitet, luftrumsklass och plats eller specifikation för driften. Den traditionella metoden för luftvärdighetscertifiering, pilotcertifiering och tillstånd för operatörer skulle behöva kompletteras av en reglering med ”lätt hand”. Enbart en identifiering av RPAS-operatören skulle i vissa fall kunna räcka, eller också skulle endast vissa RPAS-delsystem behöva certifieras, som de referensvärden som aktören kan i vissa fall räcka eller endast för vissa delsystem av referensvärden som kan certifieras, som t.ex. ”detect & avoid-systemet” eller datalänken, och inte nödvändigtvis hela systemet.

Små RPAS-operatörer efterfrågar en harmonisering av de operativa bestämmelserna för att underlätta en kommersiell expansion. Som ett första steg kan en anmälan av utkast till tekniska bestämmelser som antas av nationella myndigheter i enlighet med direktiv 98/34/EG bidra till att förhindra olika tillvägagångssätt växer fram i olika medlemsstater. Man skulle kunna ha ett informationsverktyg för att ge små och medelstora företag enkel tillgång till befintliga nationella bestämmelser. I ett senare skede skulle de harmoniserade bestämmelserna kunna tillkännages, så att det klargörs vilka nationella regler som ersätts av gemensamma europeiska bestämmelser.

Åtgärd 1:

Kommissionen kommer att undersöka de rättsliga förutsättningarna för att integrera RPAS i det europeiska luftrummet från och med 2016 och gå igenom de grundläggande regleringsfrågor som är nödvändiga för en sammanhängande och effektiv politik. Hit hör även en lämplig räckvidd för Easas behörighet. Eventuella lagstiftningsåtgärder kommer att föregås av en konsekvensanalys.

Kommissionen kommer att be Easa utarbeta de nödvändiga yttranden som kan leda till antagandet av genomförandebestämmelser. Dessa ska om möjligt baseras på internationella processer, stå i proportion till riskerna och vara föremål för effektiva samråd.

Kommissionen kommer att se till att potentiella tillverkare, operatörer och andra berörda organisationer har enkel tillgång till aktuella uppgifter om tillämpliga regleringsinitiativ, inklusive genom anmälningsystemet enligt direktiv 1998/34/EG.

3.2. Säker trafik in i icke-separerat luftrum: möjliggörande teknik

Några viktiga teknikutvecklingar finns fortfarande inte tillgängliga för en säker integrering av RPAS. Forsknings- och utbildningsinsatser kommer att inriktas på en validering av sådan teknik. Forskning och utveckling utförs inom olika forskningsprogram som leds av olika

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet.

¹⁶ Till dess att tillämpningsområdet för Easa formellt utvidgas till RPAS över 150 kg, skulle Easa kunna anta dessa som ”riktlinjer” för lättare system. Riktlinjerna skulle därefter bli EU-bestämmelser, om Easas behörighetsområde utvidgas.

organisationer, t.ex. Europeiska kommissionen, Eurocontrol, Europeiska försvarsbyrån och Europeiska rymdorganisationen.¹⁷

Det gemensamma företaget Sesar är FoU-plattform för utvecklingen av framtidens system för flygledningstjänst i det gemensamma europeiska luftrummet. Sesar är en integrerad del av unionens politiska ram och kan dra nytta av den operativa och tekniska sakkunskapen hos Eurocontrol¹⁸ och dess ledamöter. Det gemensamma företaget Sesar är alltså mycket lämpat för att samordna detta forsknings- och utvecklingsarbete och bereda vägen för en gradvis och smidig integrering av RPAS.

De teknikområden som behöver utvecklas ytterligare och valideras är följande:¹⁹

- Ledning och kontroll, inklusive spektrumfördelning och spektrumförvaltning.
- Detect and avoid-teknik.
- Säkerhetsskydd mot fysiska, elektroniska eller it-baserade attacker.
- Öppet redovisade och harmoniserade beredskapsplaner.
- Beslutskapacitet som säkerställer standardiserat och förutsägbart beteende i alla faser av flygningen.
- Frågor som rör den mänskliga faktorn, som RPAS-manövrering.

Sesar kommer att fastställa hur RPAS ska integreras i FoU-arbetsflödet och se till att RPAS ingår i nästa reviderade ATM-generalplan. Sesar har öppna ledningsstrukturer som kan anpassas till den framväxande RPAS-industrin.

Åtgärd 2

*Kommissionen kommer, inom ramen för de tillgängliga resurserna, att säkerställa att de identifierade FoU-behovet för införandet av RPAS i ATM-generalplanen beaktas på lämpligt sätt i Sesar 2020-programmet.*²⁰

3.3. Säker RPAS-drift

RPAS-tekniken är inte immun mot potentiella olagliga handlingar. RPAS skulle kunna användas som vapen, och signaler från andra RPAS-farkosters navigations- och kommunikationssystem skulle kunna utsättas för störningar eller markkontrollstationer bli kapade.

Den information som krävs för att hantera 4d-banor i framtidens flygledningssystem eller för att fjärrstyra kontrollfunktioner och luftfartyg måste anmälas och delas i realtid av olika luftfartsoperatörer för att optimera systemets prestanda. Åtgärdandet av brister i säkerheten när det gäller information och kommunikation är en viktig del av ATM-generalplanen, som RPAS kommer att ingå i. De identifierade säkerhetskraven måste sedan överföras till rättsliga skyldigheter för alla relevanta aktörer, som leverantörer av flygtrafiktjänster, RPAS-operatörer eller leverantörer av teletjänster, under tillsyn av de behöriga myndigheterna.

¹⁷ Europeiska försvarsbyrån samordnar MIDCAS-projektet (*Mid Air Collision Avoidance System*) och Europeiska rymdorganisationen DeSIRE (*Demonstration of Satellites enabling the Insertion of RPAS in Europe*).

¹⁸ Eurocontrol har utsetts till europeisk nätförvaltare och ska övervaka vilka effekter som RPAS-integreringen har på luftfartsnätets prestanda.

¹⁹ Se *ERSG Roadmap, Annex 2: A strategic R&D plan*.

²⁰ Detta skulle innefatta en bedömning av spektrumkraven för lämplig uppföljning vid nästa världsradiokonferens.

Åtgärd 3

Kommissionen kommer att se till att säkerhetsaspekterna inbegrips i RPAS-driften för att motverka olaglig störning, så att tillverkare och användare kan vidta lämpliga säkerhetsåtgärder.

3.4. Skydd av medborgarnas grundläggande rättigheter

RPAS-användning får inte medföra att de grundläggande rättigheterna äventyras, inklusive rätten till privatliv och familjeliv och skyddet av personuppgifter. Bland de många tänkbara civila RPAS-tillämpningarna finns det ett antal som kan innefatta insamling av personuppgifter och ge upphov till frågor vad gäller etik, personlig integritet eller dataskydd. Detta gäller i synnerhet övervakning, monitorering, kartläggning eller videoupptagning.

RPAS-operatörerna skulle behöva följa de tillämpliga dataskyddsbestämmelserna, i synnerhet de nationella åtgärder som fastställts i enlighet med dataskyddsdirektivet 95/46/EG²¹ och rambeslutet 2008/977²². De risker som oftast förs fram rör användningen av övervakningsutrustning som installerats på RPAS. Varje behandling av personuppgifter måste ske på legitim grund. Därför måste öppnandet av luftfartsmarknaden för RPAS innefatta en bedömning av de åtgärder som krävs för att säkerställa upprätthållandet av de grundläggande rättigheterna och kraven avseende skyddet av personuppgifter och personlig integritet. Frågan om personlig integritet måste kontinuerligt övervakas av de behöriga myndigheterna, inklusive de nationella tillsynsmyndigheterna för dataskydd.

Åtgärd 4

Kommissionen kommer att bedöma hur RPAS-tillämpningar ska göras förenliga med dataskyddsbestämmelserna. Kommissionen planerar att samråda med experter och berörda parter, att vidta de åtgärder som ligger inom dess behörighetsområde – exempelvis medvetandehöjande åtgärder, att skydda de grundläggande rättigheterna och att främja åtgärder som tillhör medlemsstaternas behörighetsområde.

3.5. Garanti för skadeståndsansvar och försäkring

Även med de striktaste säkerhetsstandarder kan olyckor inträffa och offren måste ersättas för skador.

Därför måste det vara lätt att identifiera vem som har skadeståndsansvaret, och dessa personer måste kunna fullgöra sina finansiella skyldigheter. Det nuvarande systemet för försäkring mot skada på tredje man²³ har inrättats med tanke på bemannade luftfartyg, vars massa (från 500 kg och upp) avgör det lägsta försäkringsbeloppet. Kommissionen kommer att bedöma om de nuvarande reglerna behöver ändras med tanke på RPAS-tillämpningarnas särdrag (många av dessa väger långt under det nuvarande tröskelvärde på 500 kg) och hur man kan främja utvecklingen av en välfungerande försäkringsmarknad där avgifterna motsvarar de verkliga finansiella riskerna som beräknas på grundval av fakta som man får fram genom rapportering av incidenter och olyckor.

Åtgärd 5

Kommissionen kommer att granska det nuvarande systemet för skadeståndsansvar och krav på försäkring mot skada på tredje man. Den kommer, om inte annat följer av

²¹ Direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (EGT L 281, 23.11.1995, s. 31).

²² Rådets rambeslut 2008/977/RIF av den 27 november 2008 om skydd av personuppgifter som behandlas inom ramen för polissamarbete och straffrättsligt samarbete.

²³ Förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer.

konsekvensanalysen, att vidta lämpliga åtgärder för att se till att ändamålsenliga bestämmelser införs.

3.6. Stöd för marknadsutveckling och europeiska industrier

Kommissionen kommer att stödja framväxten av en RPAS-marknad och främja konkurrenskraften för relaterade branscher, som omfattar ett stort antal små och medelstora företag och nystartade företag.

Med hjälp av EU-instrument, som programmen Horisont 2020 och Cosme, kommer kommissionen att främja utvecklingen av RPAS-tillämpningar inom en mängd olika sektorer, stimulera användardriven innovation och främja skapandet av sektorsövergripande industriella värdekedjor, lämpliga stödinfrastukturer och kluster. Kommissionen kommer också i sina egna program och strategier att kartlägga tänkbara sätt att främja användningen av denna innovativa teknik. RPAS kan t.ex. ha en funktion i Copernicus, EU:s jordobservationsprogram, där RPAS-tillämpningar på ett effektivt sätt skulle kunna komplettera rymdbaserade och inbyggda sensorer för vissa kontroll- och övervakningstjänster.

Åtgärd 6

Kommissionen kommer att utarbeta särskilda åtgärder inom Horisont 2020 och COSME för att stödja RPAS-marknadens utveckling och se till att berörda aktörer, särskilt små och medelstora företag, har en heltäckande bild av dessa verktyg. Den kommer att upprätta de nödvändiga mekanismerna för samarbete med det gemensamma företaget Sesar för att undvika överlappning och få ut mer av de tillgängliga medlen.

4. SLUTSATS

RPAS-tekniken börjar bli verklighet och kommer snart att vara kommersiellt tillgänglig på europeisk nivå. RPAS-marknaden ger stora möjligheter för skapande av sysselsättning och kommer att vara en källa till innovation och ekonomisk tillväxt under de kommande åren. Den innebär även nya utmaningar som rör säkerhet, skydd och upprätthållande av medborgarnas rättigheter, och dessa frågor måste lösas innan RPAS kan användas i stor skala i ett civilt sammanhang. Bristen på harmoniserade regler i Europa och på validerad teknik utgör det främsta hindret för att öppna RPAS-marknaden och integrera RPAS i icke-separerat luftrum. Industrin kräver snabba åtgärder för att upprätta ett gynnsamt regelverk för RPAS.

Tidpunkten har nu kommit för att öppna EU:s RPAS-marknad genom en kombination av nya och befintliga regleringsåtgärder på europeisk nivå som behandlar samtliga relevanta frågor. Detta innefattar också att krav som rör säkerhet, skydd, personlig integritet och dataskydd införs i EU:s befintliga regler på dessa områden. Det krävs också forsknings- och utvecklingsinsatser för att säkra en successiv integrering av RPAS i den civila luftfarten från och med 2016.

Europeiska kommissionen kommer att använda Horisont 2020 för stödåtgärder på FoU-området. Utmaningen är att utnyttja befintliga industriprogram på ett smart sätt för att stärka RPAS-industrins och RPAS-operatörernas konkurrenskraft. Europeiska kommissionen har för avsikt att vid behov lägga fram lagstiftningsförslag för att undanröja rättslig osäkerhet som hindrar utvecklingen av en europeisk marknad. Dessutom måste medborgarna kunna känna sig säkra på att man kommer att garantera höga skyddsnivåer när det gäller säkerhet, skydd och personlig integritet.