



Document de ședință

A8-0261/2015

25.9.2015

RAPORT

referitor la utilizarea în siguranță a sistemelor de aeronave pilotate de la
distanță (SAPD), cunoscute ca vehicule aeriene fără pilot (UAV) în domeniul
aviației civile
(2014/2243(INI))

Comisia pentru transport și turism

Raportoare: Jacqueline Foster

CUPRINS

	Pagina
PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN.....	3
EXPUNERE DE MOTIVE.....	12
AVIZ AL COMISIEI PENTRU LIBERTĂȚI CIVILE, JUSTIȚIE ȘI AFACERI INTERNE	16
REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE	21

PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la utilizarea în siguranță a sistemelor de aeronave pilotate de la distanță (SAPD), cunoscute ca vehicule aeriene fără pilot (UAV) în domeniul aviației civile (2014/2243(INI))

Parlamentul European,

- având în vedere comunicarea Comisiei din 8 aprilie 2014 intitulată „O nouă eră pentru aviație: Deschiderea într-un mod sigur și sustenabil a pieței aeronautice pentru utilizarea civilă a sistemelor de aeronave pilotate de la distanță (COM(2014)0207),
 - având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 4 alineatul (2) litera (g) și și articolul 16 Titlul VI,
 - având în vedere Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene, în special articolele 7 și 8 ale acesteia,
 - având în vedere Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date,
 - având în vedere avizul Autorității Europene pentru Protecția Datelor cu privire la Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu intitulată „O nouă eră pentru aviație - Deschiderea într-un mod sigur și sustenabil a pieței aeronautice pentru utilizarea civilă a sistemelor de aeronave pilotate de la distanță”
 - având în vedere raportul final al grupului de coordonare european pentru sistemele de aeronave pilotate de la distanță (SAPD) intitulat „Foaie de parcurs pentru integrarea sistemelor aeronautice comandate de la distanță în sistemul aviației civile europene”,
 - având în vedere Declarația de la Riga privind aeronavele pilotate de la distanță (dronete) intitulată „Structurarea viitorului aviației”,
 - având în vedere raportul Camerei Lorzilor intitulat „Utilizarea civilă a dronelor în UE”,
 - având în vedere propunerea Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA) intitulată „Conceptul de operațiuni cu drone - o abordare bazată pe risc a reglementării aeronavelor fără pilot”,
 - având în vedere Convenția de la Chicago din 7 decembrie 1944,
 - având în vedere articolul 52 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru libertăți civile, justiție și afaceri interne (A8-0261/2015),
- A. întrucât aeromodelele mici, radiocomandate, au fost manevrate de entuziaști de multe decenii; întrucât în ultimii 15 ani s-a înregistrat o intensificare rapidă a utilizării sistemelor de aeronave pilotate de la distanță (SAPD), cunoscute în special ca vehicule

aeriene fără pilot (UAV) sau drone; întrucât mai ales dronele mici, concepute în scopuri recreative și pentru timpul liber, au devenit tot mai populare;

- B. întrucât această tehnologie, dezvoltată inițial în scopuri preponderent militare, este aplicată în prezent în scopuri comerciale, forțând granițele legislative; întrucât sistemele SAPD utilizate în context profesional oferă în prezent avantaje considerabile pentru diferite utilizări civile, a căror valoare ajutată crește în raport cu distanța dintre aparat și persoana care îl pilotează de la distanță (operațiuni în afara razei vizuale); întrucât printre utilizările SAPD, extrem de variate și cu posibilități de extindere în viitor, se numără în special inspecțiile de siguranță și controlul infrastructurilor (șine de cale ferată, baraje și centrale electrice), evaluarea dezastrelor naturale, lucrările agricole de precizie (agricultură responsabilă), producția de materiale multimedia, termografia aeriană sau livrarea de pachete în zone izolate; întrucât în viitorul apropiat se poate anticipa o dezvoltare rapidă a noilor aplicații, ceea ce ilustrează natura inovativă și dinamică a industriei SAPD;
- C. întrucât tehnologia SAPD poate înlocui intervenția umană directă în medii periculoase;
- D. întrucât există două tipuri de aplicații SAPD, și anume aplicații SAPD profesionale și aplicații SAPD recreative; întrucât aceste două categorii, de natură diferită, ar trebui reglementate prin cerințe diferite din același cadru normativ la nivelul UE;
- E. întrucât legislația UE în vigoare stipulează că Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) este, în principiu, autoritatea de certificare pentru SAPD cu o masă maximă la decolare de peste 150 kg; întrucât SAPD de 150 kg sau mai ușoare se află sub jurisdicția statelor membre;
- F. întrucât reglementări privind SAPD există sau sunt în curs de elaborare în Austria, Croația, Republica Cehă, Danemarca, Franța¹, Germania, Italia, Irlanda, Polonia, Spania și Regatul Unit²; întrucât există școli autorizate de pilotaj în Danemarca, Regatul Unit și Țările de Jos și peste 500 de piloți SAPD cu licență în Țările de Jos și Regatul Unit sunt deja operaționali;
- G. întrucât toate normele privind SAPD în vigoare în Europa sunt adaptate la evaluarea riscului legat de siguranța în exploatare; întrucât aceste norme privind SAPD sunt definite în raport cu operatorul și nu în raport cu aeronava, cum este cazul pentru zborurile cu pilot la bord; întrucât riscul depinde nu doar de tipul de aparat și de caracteristicile sale (greutate, viteză etc.), ci și de alți factori, precum zonele survolate, altitudinea, experiența operatorului și tipul specific de operațiune și capacitatea operatorului de a face față unor circumstanțe neprevăzute;
- H. întrucât potențialul de creștere economică în această industrie, de la producător la utilizatorul final, este imens, atât pentru întreprinderile mari, cât și pentru lanțul de distribuție, compus din mii de IMM-uri, precum și întreprinderi nou-înființate inovatoare; întrucât este esențial să se mențină standarde de producție și de operare de talie mondială, promovându-se, în același timp, poziția de lider a Europei;

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

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

- I. întrucât, ca o recunoaștere a dezvoltării rapide a acestei piețe, SAPD sunt încorporate progresiv în programele de aviație existente, cum ar fi Programul de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european (SESAR) și Orizont 2020; întrucât întreprinderile din acest sector au investit deja resurse financiare semnificative și ar fi încurajate să investească suplimentar dacă IMM-urile, care sunt majoritare în acest sector, ar obține finanțare mai ușor; întrucât finanțarea suplimentară pentru continuarea cercetării și dezvoltării va fi esențială pentru sprijinirea acestei noi industrii și pentru integrarea în siguranță și securitate a SAPD în spațiul aerian;
- J. întrucât, chiar și în această etapă de început, statele membre, sectorul respectiv și Comisia au recunoscut potențialul acestei piețe și sunt dornice să sublinieze că orice cadru de politică trebuie să permită o creștere a industriei europene pentru a putea concura la nivel mondial;
- K. întrucât această piață emergentă oferă oportunități semnificative pentru investiții, inovare și pentru crearea de locuri de muncă în tot lanțul de distribuție și în beneficiul societății, recunoscând în același timp că trebuie protejat interesul public, în special în materie de respectare a vieții private, protecție a datelor, responsabilitate și răspundere civilă;
- L. întrucât, în ciuda potențialului economic al SAPD, dezvoltarea acestuia va fi totuși una dintre cele mai importante provocări din viitor, sub aspectul siguranței industriei aviatice și al siguranței și securității persoanelor și întreprinderilor;
- M. întrucât UE ar trebui să elaboreze, cât de curând posibil, un cadru legislativ exclusiv pentru utilizarea civilă a SAPD;
- N. întrucât cadrul legislativ european trebuie, pe de-o parte, să permită sectorului să continue să inoveze și să se dezvolte în condiții optime și, pe de altă parte, să ofere publicului garanția că viața și proprietatea, precum și datele personale și viața privată vor fi protejate în mod eficient;

Dimensiunea internațională

- 1. ia act de faptul că Statele Unite sunt considerate de mulți ca fiind piața-lider în materie de utilizare a SAPD, lucru adevărat doar în cazul dronelor militare; subliniază, totuși, că în sectorul civil Europa este lider, cu 2 500 de operatori (400 în Regatul Unit, 300 în Germania, 1 500 în Franța, 250 în Suedia etc.), comparativ cu 2 342 de operatori în restul lumii și că ar trebui să facă tot ce îi stă în putință ca să își fortifice această poziție concurențială puternică;
- 2. relevă că Japonia are un număr semnificativ de operatori SAPD și 20 de ani de experiență, în special în operațiunile agriculturii de precizie, precum pulverizarea culturilor; reamintește că ea a fost prima țară care a permis utilizarea tehnologiei SAPD în activitățile agricole la mijlocul anilor 90, numărul operatorilor multiplicându-se în câțiva ani;
- 3. notează că Israel deține o industrie producătoare foarte activă, dar cu o orientare directă spre SAPD militare; subliniază faptul că un serviciu de navigare aerian integrat civil și

militar facilitează în prezent integrarea acestor sisteme în spațiul aerian israelian;

4. constată că Australia, China (unde sunt produse multe dintre dispozitivele SAPD foarte mici) și Africa de Sud se numără printre celelalte 50 de țări care dezvoltă SAPD;
5. subliniază că trebuie ținut cont de dimensiunea mondială a dronelor și solicită Comisiei să ia foarte în serios acest aspect;

Situația actuală în statele membre ale UE

6. subliniază că toate statele membre au ceva activități în domeniul dronelor, acestea fiind în producție și/sau în stadiu operațional;
7. subliniază că în cazul în care nu se acordă o scutire, activitățile de exploatare sunt legale numai dacă există o legislație națională în vigoare; reamintește că acest lucru are la bază norma OACI conform căreia pentru toate operațiunile realizate de vehicule aeriene fără pilot trebuie obținută o autorizație specifică¹;
8. constată că lipsa unei reglementări armonizate la nivel UE riscă să împiedice dezvoltarea unei piețe europene a dronelor, având în vedere că autorizațiile naționale nu beneficiază, în general, de recunoaștere reciprocă din partea altor state membre;

Aspecte esențiale

9. consideră că sectorul SAPD are nevoie urgentă de norme la nivel european și mondial pentru a asigura dezvoltarea transfrontalieră în domeniul SAPD; consideră că, pentru garantarea investițiilor și a dezvoltării unui sector SAPD european competitiv, este necesar un cadru normativ european clar; subliniază că, dacă nu se acționează prompt, există riscul de a nu se exploata la maximum potențialul și efectele pozitive ale SAPD;
10. reamintește importanța economică a acestui sector și subliniază necesitatea unor politici adecvate, care să protejeze viața privată și să asigure protecția datelor, proporționale cu obiectivul urmărit, fără a împovăra inutil IMM-urile;
11. consideră că un cadru european clar, eficient, fiabil și instituit fără întârziere, ar putea fi util în discuțiile legate de elaborarea regulilor la nivel mondial privind utilizarea dronelor;
12. consideră că această legislație viitoare va trebui să diferențieze în mod clar utilizarea profesională de cea recreativă a SAPD;
13. subliniază că siguranța și securitatea de o importanță capitală pentru orice operațiuni și norme SAPD și că ele trebuie să fie raportate la riscuri; consideră că viitorul cadru legislativ european ar trebui să fie adaptat la riscurile specifice legate de zborurile „în afara razei vizuale”, fără a descuraja, totuși, acest tip de zboruri;
14. subliniază faptul că subiectul protecției datelor și a vieții private este esențial pentru a promova o susținere publică largă pentru utilizarea civilă a SAPD, fiind, de asemenea, crucial pentru a facilita creșterea și integrarea în siguranță a SAPD în aviația civilă, cu

¹ http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328_en.pdf

respectarea strictă a Directivei 95/46/CE privind protecția datelor, a dreptului la protecția vieții private consfințit de articolul 7 din Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene și a dreptului la protecția datelor cu caracter personal consfințit de articolul 8 din Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene și articolul 16 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE); invită Comisia și statele membre ca, la elaborarea oricărei politici a UE privind SAPD, să nu uite să integreze garanții legate de protecția vieții private și a datelor, în concordanță cu principiile necesității și proporționalității; în această privință, invită Comisia să sprijine elaborarea de standarde privitoare la conceptele de „respectarea vieții private din concepție” și „respectare implicită a vieții private”;

15. este de acord cu cele cinci principii esențiale pentru dezvoltarea viitoare a SAPD prevăzute în Declarația de la Riga și le susține în totalitate;
 - SAPD trebuie tratate ca modele noi de aeronave cu norme proporționale bazate pe riscul fiecărei operațiuni;
 - trebuie elaborate norme UE privind prestarea în condiții de siguranță de servicii SAPD pentru a permite industriei să investească;
 - trebuie dezvoltate tehnologii și standarde care să permită integrarea totală a SAPD în spațiul aerian european;
 - acceptarea din partea publicului este esențială pentru dezvoltarea serviciilor SAPD;
 - operatorul unui SAPD este responsabil pentru utilizarea lui;
16. subliniază faptul că, pe termen scurt, dintr-o perspectivă a gestionării traficului aerian, există deja proceduri operaționale care să permită SAPD să zboare în afara zonelor specifice și restricționate; reamintește că multe SAPD civile și militare sunt direcționate pe coridoare de zbor dedicate prin înmulțirea criteriilor de separare standard utilizate în mod normal pentru aeronavele cu pilot;
17. subliniază importanța zborurilor „în afara razei vizuale” pentru dezvoltarea acestui sector; consideră că legislația europeană ar trebui să favorizeze acest modus operandi;
18. recunoaște că impactul SAPD asupra traficului aeronavelor cu pilot este limitat din cauza ponderii neînsemnate a SAPD în raport cu aeronavele cu pilot; recunoaște totuși că presiunile asupra gestionării traficului aerian (ATM) se pot accentua datorită creșterii binevenite a numărului de SAPD sportive și recreative care, în anumite situații, poate pune în pericol siguranța traficului aerian, și solicită ca autoritățile de resort și viitoarele norme UE să țină seama de acest factor pentru a asigura în continuare un standard eficient în domeniul ATM în toate statele membre;
19. subliniază că pe termen lung soluțiile tehnice și de reglementare ar trebui de preferință să permită SAPD să folosească spațiul aerian împreună cu orice alt utilizator fără a-i impune celui din urmă noi cerințe în materie de echipamente; remarcă faptul că există un număr mare de SAPD mici care operează la o altitudine de sub 150 de metri, împreună cu avioane cu pilot; subliniază că deși Furnizorii de servicii de transport

aerian (ANSP) nu oferă servicii de control al traficului aerian (ATC) la aceste altitudini, ele au responsabilitatea de a oferi suficiente informații ambelor tipuri de aeronave pentru a coexista în același spațiu aerian; notează că EUROCONTROL sprijină statele să ajungă la o înțelegere comună a chestiunilor în joc și la un grad cât mai mare posibil de armonizare;

20. consideră că chestiunea identificării dronelor, indiferent de dimensiuni, este esențială; subliniază faptul că ar trebui găsite soluții care iau în considerare utilizarea recreațională sau comercială a dronelor;

Soluții pentru viitor

21. este de părere că trebuie elaborat un cadru european și mondial de reglementare clar, armonizat și proporțional, pe baza riscului evaluat, care să evite reglementările disproporționate pentru întreprinderi, care ar împiedica investițiile și inovarea în sectorul SAPD, și să protejeze, totodată, cetățenii și să creeze locuri de muncă și sustenabile și inovatoare; consideră că o evaluare aprofundată a riscului ar trebui să se bazeze pe conceptul categoriilor de operațiuni definit de AESA și ar trebui să ia în considerare caracteristicile SAPD (greutate, scop al operațiunii, viteză) și natura utilizării lor (recreațională sau profesională); consideră că acest cadru legislativ ar trebui să se înscrie într-o perspectivă pe termen lung, luând în considerare posibilele evoluții ale acestor tehnologii în viitor;
22. sprijină intenția Comisiei de a suprima pragul de 150 kg și de a-l înlocui cu un cadru normativ coerent și global la nivel UE, care să permită autorităților naționale competente, organismelor sau asociațiilor calificate să își asume activitățile de validare și supraveghere; consideră că pe lângă proporționalitatea normelor este nevoie de flexibilitate în procese și proceduri;
23. consideră că evoluția competențelor AESA în domeniul SAPD ar trebui luată în considerare în bugetul Agenției, pentru ca aceasta să poată îndeplini misiunile care îi sunt atribuite.
24. invită Comisia să se asigure că în elaborarea oricărei politici a UE privind SAPD sunt integrate garanții legate de protecția vieții private și a datelor, impunând din momentul conceperii și în mod implicit, ca cerințe minime, realizarea de studii de impact și protejarea vieții private;
25. își exprimă îngrijorarea cu privire la posibilitatea utilizării ilegale și periculoase a SAPD (de exemplu, SAPD transformate dintr-un instrument civil într-o armă utilizată în scopuri militare sau de alt tip sau SAPD utilizate pentru a bruiia sisteme de navigație sau de comunicare); invită Comisia să sprijine dezvoltarea tehnologiei necesare pentru a se garanta siguranța, securitatea și viața privată în utilizarea SAPD, inclusiv prin fonduri Orizont 2020 orientate în special spre cercetare și dezvoltare de sisteme, tehnologii etc., ce pot fi utilizate pentru protejarea mai strictă a vieții private începând cu momentul conceperii și în mod implicit și spre sprijinirea dezvoltării de tehnologii precum „detectare și evitare”, georeperaj, anti-bruiaj, anti-deturnare, precum și protecția vieții private începând cu momentul conceperii și în mod implicit, care să asigure utilizarea sigură a SAPD civile;

26. încurajează tehnologiile inovatoare în domeniul SAPD care au un potențial enorm în crearea de locuri de muncă, în special locuri de muncă verzi, deoarece cuprind profesii dintr-un spectru larg; încurajează dezvoltarea și explorarea potențialului ridicat al implicării IMM-urilor în serviciile de producție de piese și materiale specializate; subliniază necesitatea de a organiza și încuraja centre de calificare și pregătire;
27. consideră că normele la nivelul UE și la nivel național ar trebui să indice în mod clar dispozițiile aplicabile sistemelor SAPD în contextul pieței interne și a comerțului internațional (producerea, vânzarea, cumpărarea, comercializarea și utilizarea SAPD) și drepturile fundamentale la viață privată și protecția datelor; consideră, de asemenea, că aceste norme ar trebui să contribuie la aplicarea corectă a protecției vieții private și a datelor, precum și a oricărei alte norme legale legate de diferitele riscuri și responsabilități asociate SAPD în timpul zborului, spre exemplu de drept penal, de drept al proprietății intelectuale sau de drept al mediului; subliniază că este necesar să se asigure că orice persoană care operează un SAPD cunoaște normele aplicabile utilizării lor și că aceste norme ar trebui specificate într-o notă pentru cumpărători;
28. consideră că industria, organele de reglementare și operatorii comerciali trebuie să ajungă la un consens pentru a garanta securitatea juridică favorabilă investițiilor și pentru a evita problema „găinii și a oului”, când industria este reticentă să investească în dezvoltarea tehnologiilor necesare dacă nu știe cu certitudine modul în care acestea vor fi reglementate, în timp ce organele de reglementare evită să întocmească standarde înainte ca industria să propună tehnologii pentru autorizare; subliniază faptul că IMM-urile ar trebui implicate în mod real în acest proces de standardizare;
29. consideră că „abordarea bazată pe riscuri” în concordanță cu Declarația de la Riga și conceptul de operațiuni elaborat de AESA sunt o bază solidă pentru a garanta operarea în siguranță a SAPD, iar cerințele normative europene vor trebui să se bazeze fie pe o abordare de la caz la caz, fie pe o abordare bazată pe tip/clasă, după caz, și să asigure un nivel ridicat de siguranță și interoperabilitate; consideră că, pentru a garanta succesul producătorilor și operatorilor de SAPD, este vital ca cerințele în materie de standardizare ale Organizației Europene pentru Echipamentele de Aviație Civilă (EUROCAE) să fie validate de organismul de reglementare competent;
30. consideră că normele europene viitoare în domeniul SAPD ar trebui să trateze chestiuni legate de:
- navigabilitate;
 - specificațiile de certificare;
 - utilizarea comercială sau în scopuri recreative;
 - identitatea dronei și a proprietarului/operatorului;
 - autorizarea organizațiilor de formare a piloților;
 - formarea și autorizarea piloților;
 - operațiuni;
 - răspundere și asigurare;
 - protecția datelor și confidențialitate;
 - delimitarea geografică;
 - zonele de excludere aeriană;

31. invită statele membre să se asigure că formarea utilizatorilor profesionali și a proprietarilor de SAPD include pregătiri specifice privind protecția datelor și respectarea vieții private și că utilizatorii profesionali de SAPD se bucură de recunoaștere reciprocă în statele membre, pentru a elimina orice restricții de piață;
32. subliniază că SAPD care zboară în afara razei vizuale trebuie să fie echipate cu tehnologie „detectează-și-evită” pentru a detecta aeronavele care folosesc același spațiu aerian, astfel încât SAPD să nu pună în pericol siguranța aeronavelor cu pilot și, în plus, să țină seama de zonele dens populate și de zonele a căror survolare este interzisă, precum aeroporturi, centrale electrice, nucleare și chimice și alte infrastructuri de importanță critică; îndeamnă, prin urmare, Comisia, să asigure bugetul necesar pentru cercetare și dezvoltare, prin intermediul întreprinderii comune SESAR.
33. invită Comisia și organismele și întreprinderile interesate să dea un impuls programelor de cercetare și dezvoltare; consideră că, având în vedere beneficiile economice colaterale așteptate în acest sector, UE ar trebui să încurajeze dezvoltarea de tehnologii europene, de exemplu prin Orizont 2020; solicită ca, în programele de cercetare, să se ia în considerare și dezvoltarea tehnologiilor de detectare și de capturare a dronelor;
34. reamintește faptul că programul GNSS european EGNOS pentru creșterea semnalului GPS a fost certificat pentru aviația civilă în 2011, iar Galileo va intra treptat, în următorii ani, în faza de exploatare; consideră, în această privință, că un sistem avansat de gestionare a traficului aerian, precum și aplicațiile pentru SAPD bazate pe programele GNSS europene, vor contribui în mod pozitiv la operarea în siguranță a SAPD;
35. observă că, în conformitate cu o abordare bazată pe risc, SAPD ar trebui să fie echipate cu un cip-de identificare și înregistrate, pentru a se asigura trasabilitatea, răspunderea și o aplicare adecvată a normelor de răspundere civilă;
36. susține Conceptul de operare a dronelor prezentat de AESA, care definește trei categorii diferite de SAPD și normele aferente;
37. observă că aplicarea legislației SAPD este esențială pentru integrarea cu succes și în siguranță a SAPD în spațiul aerian european;
38. invită Comisia și statele membre să asigure suficiente mijloace pentru aplicarea legislației SAPD;
39. subliniază că Autoritățile comune pentru reglementare în domeniul sistemelor fără pilot (JARUS) sunt un organism internațional cu participare voluntară compus din autoritățile naționale din sectorul aviației civile din 22 de țări UE și non-UE și agenții/organisme de reglementare; reamintește că la conducerea JARUS se află un reprezentant al AESA, agenția care se va ocupa de viitoarele reglementări privind SAPD; reamintește că scopul JARUS este acela de a dezvolta cerințe tehnice, operaționale și de siguranță pentru autorizarea și integrarea în siguranță a SAPD de mici și mari dimensiuni în spațiul aerian și la aerodromuri;
40. consideră că JARUS ar putea să ofere garanția că orice reglementare viitoare a UE va fi coordonată cu aranjamentele internaționale din alte țări, printr-un proces de recunoaștere reciprocă;

41. consideră ca autoritățile statelor membre în domeniul protecției datelor ar trebui să coopereze în scopul partajării datelor și al celor mai bune practici și să asigure conformitatea cu normele și orientările existente privind protecția datelor, precum Directiva 95/46/CE;
42. subliniază faptul că utilizarea de SAPD de către serviciile de ordine publică și de informații trebuie să respecte drepturile fundamentale la viață privată, protecția datelor, libertate de circulație și libertate de exprimare, și că trebuie luate în calcul riscurile potențiale legate de astfel de utilizări ale SAPD, privind atât supravegherea indivizilor și a grupurilor, cât și monitorizarea spațiilor publice, cum ar fi frontierele;
43. consideră că autoritățile statelor membre în domeniul protecției datelor ar trebui să partajeze orientările existente specifice SAPD comerciale în domeniul protecției datelor și solicită statelor membre să implementeze cu atenție legislația privind protecția datelor astfel încât să răspundă pe deplin preocupărilor cetățenilor legate de confidențialitate, dar să nu genereze o sarcină administrativă disproporționată pentru operatorii de SAPD;
44. recomandă cu insistență deschiderea către mai mulți participanți a discuțiilor actuale dintre UE și factorii de decizie la nivel național, întreprinderi, IMM-uri și operatori comerciali și lansarea unei dezbateri publice, cu participarea cetățenilor și a altor părți interesate relevante, cum ar fi ONG-urile (inclusiv organizațiile pentru drepturile civile) și autoritățile de ordine publică, pentru a identifica și a aborda preocupările legate de protecția drepturilor fundamentale și responsabilitățile și provocările cu care se confruntă diferiți actori în protejarea acestor drepturi și a securității cetățenilor în raport cu utilizarea SAPD;
45. este de părere că Parlamentul European trebuie să își cristalizeze poziția înainte de adoptarea de către Comisie a pachetului în domeniul aviației, răspunzând, astfel, și apelului industriei în favoarea unor orientări clare;
46. subliniază necesitatea unui cadru juridic clar, bazat pe criterii pertinente privind utilizarea camerelor de luat vederi și a senzorilor, în special de către SAPD comerciale și private, care să asigure protecția efectivă a dreptului la viață privată și protecția datelor, precum și să garanteze siguranța cetățenilor, luând în considerare dimensiunile tot mai reduse ale componentelor SAPD, care conduc la dispozitive tot mai mobile și imposibil de detectat;
47. invită comisiile TRAN și LIBE să organizeze o audiere comună la care să invite reprezentanți ai industriei, ai organizațiilor naționale de protecție a vieții private, ai Autorității Europene pentru Protecția Datelor, Comisiei și ONG-urilor implicate în domeniul drepturilor fundamentale;
48. invită Comisia să ia în considerare un mecanism de raportare periodică, care să țină seama de evoluțiile tehnice, precum și de evoluțiile politicilor și de cele mai bune practici la nivel național și care să abordeze și incidentele SAPD, și să realizeze o prezentare generală și o evaluare a abordărilor legislative la nivelul statelor membre, pentru a permite compararea acestora și identificarea celor mai bune practici.
49. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.

EXPUNERE DE MOTIVE

I. Măsuri luate de raportoare și poziția acesteia

La lansarea Comunicării, Siim Kallas, vicepreședintele de atunci al Comisiei Europene și comisar pentru mobilitate și transport a afirmat: „Dacă a existat vreodată un moment potrivit pentru a face acest lucru, acum este acel moment” – sentimente care au fost exprimate și de Violeta Bulc, succesoarea sa în funcția de comisar, care a acordat prioritate includerii SAPD în pachetul privind aviația, cu termen de finalizare până la sfârșitul lui 2015.

În urma publicării Comunicării Comisiei din 2014, raportoarea a organizat o reuniune a părților interesate la 27 ianuarie 2015, la sediul Parlamentului European cu reprezentanți ai Comisiei, ai AESA și JARUS, ai SESAR JU, ai autorităților naționale de reglementare, inclusiv CAA și DfT (Regatul Unit), DfT (Țările de Jos), precum și ai furnizorilor de servicii NATS și EUROCONTROL, ai producătorilor BAE Systems, Airbus, Rolls Royce, ASD și ai sindicatului piloților BALPA. De maximă importanță a fost și prezența reprezentanților Europe Air Sports, organizație cunoscută pentru utilizarea tot mai mare a SAPD în scop recreativ.

Mulți dintre participanți au recunoscut că orice cadru de reglementare trebuie să fie proporțional pentru a permite creșterea sectorului, evitând o povară inutilă pentru o industrie în curs de dezvoltare. În plus, orice cadru trebuie să urmărească recunoașterea la nivel mondial pentru a stimula cercetarea și dezvoltarea.

În februarie 2015, în timpul delegației TRAN la Washington D.C., raportoarea s-a întâlnit cu oficiali din cadrul Administrației Federale a Aviației (FAA), responsabilă cu integrarea „sistemelor aeriene fără pilot” (UAS = SAPD). FAA tocmai a propus o reglementare care va permite utilizarea anumitor drone mici în sistemul de aviație al Statelor Unite, rămânând, totodată, deschisă la inovații tehnologice viitoare.

Tot în 2014, raportoarea s-a întâlnit cu Comisia pentru relații cu Uniunea Europeană a Camerei Lorzilor care tocmai redacta un raport pe marginea utilizării civile a dronelor în Regatul Unit. De asemenea, în martie 2015, raportoarea a abordat problema SAPD în cadrul conferinței organizate de Președinția letonă la Riga.

Declarația ulterioară de la Riga subliniază cinci principii esențiale asupra cărora UE își va concentra atenția în viitor:

- SAPD trebuie tratate ca modele noi de aeronave cu norme proporționale bazate pe riscul fiecărei operațiuni;
- trebuie elaborate norme UE privind prestarea în condiții de siguranță de servicii SAPD pentru a permite industriei să investească;
- trebuie dezvoltate tehnologii și standarde care să permită integrarea totală a SAPD în spațiul aerian european;
- acceptarea din partea publicului este esențială pentru dezvoltarea serviciilor SAPD;

- Operatorul unui SAPD este responsabil pentru utilizarea lui.

La Riga, comunitatea aviației europene s-a angajat să permită întreprinderilor să presteze servicii SAPD peste tot în Europa începând cu 2016.

Comisia Europeană pregătește o propunere care urmează să fie adoptată până la sfârșitul lui 2015. Parlamentul, și în special comisia noastră, se va achita de partea care îi revine și va veni cu răspunsuri constructive la provocările care ne stau în față. În sfârșit, mesajul clar al raportoarei este să se adopte un raport INI cu sprijinul și participarea dumneavoastră, care să transmită un semnal politic puternic din care să reiasă faptul că suntem pregătiți, atât pentru acest nou pas interesant înainte, cât și pentru a ne juca până la capăt rolul care ne revine în construirea unui sector al aviației pentru secolul XXI.

II. Glosar

ATM	Gestionarea traficului aerian
BALPA	Asociația piloților de aeronave din Marea Britanie
CAA	Administrația aviației civile din Regatul Unit
DfT (Regatul Unit)	Departamentul pentru transport (Marea Britanie)
DfT (Țările de Jos)	Departamentul pentru transport (Țările de Jos)
AESA	Agenția Europeană de Siguranță a Aviației
EUROCAE	Organizația Europeană pentru Echipamente din Aviația Civilă
FAA	Administrația Aviației Federale (Statele Unite ale Americii)
OACI	Organizația Aviației Civile Internaționale
JARUS pilot	Autoritățile comune pentru reglementare în domeniul sistemelor fără pilot
SAPD	Sisteme de aeronave pilotate de la distanță
SESAR unic european	Programul de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul
UAS	Sisteme aeriene fără pilot
UAV	Vehicul aerian fără pilot

III (a). Informații despre context: Rezumatul Comunicării Comisiei din aprilie 2014 – (COM(2014)0207)

Comunicarea subliniază modul în care Comisia propune abordarea operațiunilor SAPD în viitorul cadru politic european. Ea prevede că orice regulament ar trebui să contribuie la dezvoltarea unei piețe pentru SAPD comerciale, apărând în același timp interesul public.

Vor fi întocmite noi standarde pentru a reglementa operațiunile SAPD civile referitoare la siguranță, securitate, confidențialitate, protecția datelor, asigurare și răspundere civilă. Obiectivul Comisiei este de a permite industriei europene să devină unul dintre liderii mondiali în această tehnologie în curs de dezvoltare.

Până la finalul lui 2015 urmează să fie adoptată o propunere legislativă. Comisia notează că noile standarde vor acoperi următoarele domenii:

- Normele la nivelul UE privind autorizațiile de siguranță: Standardele UE vor avea la bază principiul conform căruia SAPD trebuie să ofere, după caz, un nivel de siguranță egal cu cel al operațiunilor aeronautice cu pilot. Mai mult, AESA (Agenția Europeană de Siguranță a Aviației) va începe elaborarea de standarde privind SAPD la nivelul întregii Europe;
- Protejarea confidențialității și a datelor: Datele colectate de SAPD trebuie să respecte normele aplicabile de protecție a datelor, iar autoritățile de protecție a datelor sunt obligate să monitorizeze colectarea și prelucrarea ulterioară a datelor cu caracter personal; Comisia va evalua modul în care se poate garanta aplicarea în totalitate a normelor de protecție a datelor la SAPD și va propune schimbări sau orientări specifice dacă este nevoie;
- Controale pentru a asigura securitatea: Întrucât SAPD ar putea fi folosit în mod ilegal, AESA va elabora cerințele necesare privind securitatea, în special pentru a proteja fluxurile de informații. Ea va propune obligații legale pentru toți cei implicați – de exemplu, controlorii de trafic aerian, operatorul și furnizorii de servicii de telecomunicație – a căror respectare va fi impusă de către autoritățile naționale;
- Un cadru clar pentru răspundere civilă și asigurare: Actualul regim de asigurare față de terți a fost stabilit în special pentru aeronave cu pilot, în cazul cărora masa (începând de la 500 kg) determină valoarea minimă a asigurării; Comisia va evalua necesitatea de a modifica normele actuale ținând seama de SAPD;
- Eficientizarea cercetării și dezvoltării (CD) și sprijinirea noii industrii: Comisia a indicat faptul că dorește să eficientizeze cercetarea și dezvoltarea, în special fondul gestionat de întreprinderea comună SESAR, cu scopul de a asigura integrarea SAPD în SESAR cât mai curând posibil. Întreprinderile mici și mijlocii, precum și întreprinderile nou-înființate din sector vor primi sprijin industrial pentru dezvoltarea tehnologiei în temeiul programelor Orizont 2020 și COSME.

III (b). Exemplu de autorizație pentru SAPD într-un stat membru:

În Regatul Unit, Autoritatea aviației civile (CAA) definește „micile aeronave fără pilot” ca fiind aeronave cu o greutate de 44lb sau mai mică. Pentru această categorie, cerințele de siguranță sunt stipulate în articolele 166 și 167 din Ordinul privind navigația aeriană în Regatul Unit, care precizează că:

- (1) Operațiunea nu trebuie să pună în pericol pe nimeni și nimic.*
- (2) Aeronava trebuie păstrată în raza vizuală (în mod normal la o distanță de 500 m pe orizontală și 122 m pe verticală) persoanei care o pilotează de la distanță (adică „persoana responsabilă” cu aceasta). Operațiunile care au loc pe distanțe mai mari trebuie aprobate de CAA (premise de bază fiind ca operatorul să dovedească că poate face acest lucru în condiții de siguranță).*
- (3) Aeronavele mici fără pilot (indiferent de masa lor) care sunt folosite în scopuri de supraveghere fac obiectul unor restricții mai stricte cu privire la distanțele minime la care pot zbura în apropierea oamenilor sau a proprietăților care nu sunt sub controlul operatorului. Pentru cei care doresc să zboare între aceste limite minime, este nevoie de permisiune din partea CAA înainte de începerea operațiunilor.*
- (4) De asemenea, este nevoie de permisiunea CAA pentru toate zborurile care sunt efectuate pentru lucrări în spațiul aerian.*
- (5) „Pilotul de la distanță” are responsabilitatea de a se asigura că zborul poate fi efectuat în condiții de siguranță.*

AVIZ AL COMISIEI PENTRU LIBERTĂȚI CIVILE, JUSTIȚIE ȘI AFACERI INTERNE

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la utilizarea în siguranță a sistemelor de aeronave pilotate de la distanță (RPAS), cunoscute ca vehicule aeriene fără pilot (UAV) în domeniul aviației civile (2014/2243(INI))

Raportoare pentru aviz: Soraya Post

SUGESTII

Comisia pentru libertăți civile, justiție și afaceri interne recomandă Comisiei pentru transport și turism, competentă în fond, includerea următoarelor sugestii în propunerea de rezoluție ce urmează a fi adoptată:

- A. întrucât sistemele de aeronave pilotate de la distanță (RPAS) pot fi utilizate într-o serie de scopuri civile (nemilitare) legate, de exemplu, de protecția civilă și a infrastructurii critice, gestionarea dezastrelor și operațiunile de căutare și salvare, protecția mediului, producția agricolă și industrială, supravegherea pentru asigurarea respectării legii, serviciile de informații, jurnalismul, activitățile comerciale și recreative;
- B. întrucât, în pofida potențialului și a beneficiilor RPAS, utilizarea acestora generează riscuri semnificative, în special deoarece RPAS extind funcționalitățile altor tehnologii, ceea ce poate duce la supravegherea și identificarea persoanelor și obiectelor; întrucât RPAS sunt prin definiție o formă de tehnologie cu dublă utilizare, necesitând norme foarte stricte și riguroase; întrucât utilizarea RPAS ridică probleme specifice în cazurile în care implică prelucrarea de date cu caracter personal, deoarece interferează cu drepturile fundamentale, în special cu dreptul la viață privată și la protecția datelor și în cazurile în care implică securitatea publică, dat fiind faptul că pot fi utilizate, cu sau fără intenție, pentru a provoca pagube persoanelor și infrastructurilor;
- C. întrucât legislații naționale fragmentate privind utilizarea civilă a RPAS ar împiedica dezvoltarea unei piețe UE a RPAS și instituirea de garanții comune solide și ar genera riscuri serioase cu privire la drepturile fundamentale ale cetățenilor UE, în special dreptul la viața privată, la protecția datelor personale, la securitate și siguranță și libertatea de întrunire;
- D. întrucât un cadru de reglementare clar și complet, care abordează întregul lanț RPAS pentru a garanta siguranța, securitatea, viața privată și protecția datelor, protecția mediului, responsabilitatea și răspunderea, acțiunile de punere în aplicare a legii,

asigurarea, identificarea și transparența, poate garanta securitatea juridică și integrarea în condiții de siguranță a RPAS în sistemul aviației civile și ar putea conferi UE un rol decisiv în stabilirea de standarde internaționale;

- E. întrucât un acces mai larg al consumatorilor la RPAS va avea și efecte societale enorme, ducând la schimbări profunde în interacțiunile noastre comerciale și private;
 - F. întrucât trebuie stabilită o distincție între RPAS folosite în scopuri recreative, pe de o parte, și cele de uz profesional, pe de altă parte; întrucât utilizarea în scopuri recreative a anumitor tehnologii deosebit de invazive trebuie interzisă; întrucât tehnologia cu potențial ridicat cu care sunt echipate anumite RPAS destinate utilizării profesionale trebuie să respecte principiul proporționalității și necesității;
 - G. întrucât RPAS și aplicațiile lor pot prezenta un caracter deosebit de invaziv în raport cu viața privată și protecția datelor personale; întrucât absența unei legături directe între aparat și utilizator induce un sentiment de exonerare de răspunderea legată de operarea aparatului,
1. sprijină propunerea Comisiei de a modifica rapid Regulamentul (CE) nr. 216/2008 privind normele comune în domeniul aviației civile, prin reexaminarea propriei lipse de competență în ceea ce privește reglementarea RPAS sub 150 kg, pentru a se asigura că UE poate reglementa în mod adecvat integrarea RPAS în sistemul de aviație civilă, asigurând îndeplinirea condițiilor prealabile de siguranță, securitate, viață privată și protecția datelor în utilizarea civilă a RPAS;
 2. reamintește faptul că, în cazul în care RPAS gestionate în UE procesează date cu caracter personal, fie în scopul asigurării respectării legii, fie de către o persoană fizică în cadrul unei activități pur personale sau familiale, se aplică dreptul la protecția vieții private prevăzut la articolul 7 din Carta drepturilor fundamentale a UE și dreptul la protecția datelor cu caracter personal consacrat la articolul 8 din Carta drepturilor fundamentale a UE și la articolul 16 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), iar cadrul juridic al UE privind protecția datelor trebuie respectat în totalitate;
 3. invită Comisia să se asigure că în elaborarea oricărei politici a UE privind RPAS sunt integrate garanții legate de protecția vieții private și a datelor, impunând, ca cerință minimă, realizarea de studii de impact și protecția vieții private, începând cu momentul conceperii și în mod implicit;
 4. reamintește importanța economică a acestui sector și subliniază necesitatea unor politici adecvate, care să protejeze viața privată și să asigure protecția datelor, proporționale cu obiectivul urmărit, fără a impune sarcini disproporționate asupra IMM-urilor;
 5. invită Comisia și statele membre să se asigure că în elaborarea oricărei politici a UE privind RPAS sunt integrate garanții legate de protecția vieții private și a datelor în conformitate cu principiile necesității și proporționalității, impunând, printre altele, ca regulă generală, realizarea de studii de impact și protecția vieții private, începând cu momentul conceperii și în mod implicit, obligatorii pentru toate RPAS utilizate în UE și prin elaborarea orientărilor necesare (luându-se în considerare expertiza Autorității Europene pentru Protecția Datelor și a autorităților naționale pentru protecția datelor din cadrul Grupului de lucru „articolul 29”) pentru a se asigura punerea în aplicare coordonată

a cadrului legislativ care reglementează RPAS; solicită, de asemenea, Comisiei să informeze pe deplin Parlamentul European cu privire toate acțiunile – inclusiv studiile de evaluare a impactului – pe care are intenția să le întreprindă în domeniul RPAS;

6. subliniază necesitatea unui cadru juridic clar, bazat pe criterii pertinente privind utilizarea camerelor și senzorilor, în special de către RPAS comerciale și private, care să asigure protecția efectivă a dreptului la viață privată și protecția datelor, precum și să garanteze siguranța cetățenilor, luând în considerare dimensiunile tot mai reduse ale componentelor RPAS, care conduc la dispozitive mai mobile și imposibil de detectat;
7. subliniază faptul că utilizarea de RPAS de către serviciile de aplicare a legii și de informații trebuie să respecte drepturile fundamentale la viață privată, protecția datelor, libertate de circulație și libertate de exprimare, fiind necesară abordarea riscurilor potențiale legate de astfel de utilizări ale RPAS, privind atât supravegherea indivizilor și a grupurilor, cât și monitorizarea spațiilor publice, cum ar fi frontierele;
8. consideră că normele la nivelul UE și la nivel național ar trebui să prevadă și să indice în mod clar dispozițiile aplicabile sistemelor RPAS în legătură cu piața internă și cu comerțul internațional (producerea, vânzarea și cumpărarea, comercializarea și utilizarea RPAS), cu siguranța și securitatea (licențe de pilot, autorizații de zbor, identificarea proprietarilor, trasabilitatea poziției în timp real și monitorizarea RPAS și a zborurilor acestora, inclusiv în zone de interdicție aeriană, precum aeroporturi sau alte infrastructuri critice, asigurare de responsabilitate civilă pentru operatorii RPAS și reguli care trebuie respectate când se operează o dronă, precum cele privind contactul vizual), cu protecția vieții private și a datelor, precum și cu orice altă ramură de drept aplicabilă, cum ar fi dreptul penal, dreptul proprietății intelectuale, al aviației sau de mediu;
9. invită statele membre să se asigure că formarea utilizatorilor profesionali și a proprietarilor de RPAS include pregătiri specifice privind protecția datelor și viața privată și că utilizatorii profesionali ai RPAS se bucură de recunoaștere reciprocă în statele membre, pentru a elimina orice restricții de piață;
10. subliniază că este necesar să se asigure că orice persoană care operează un RPAS ar trebui să cunoască normele UE și naționale aplicabile utilizării RPAS, inclusiv cele privind protecția vieții private și a datelor, securitatea și siguranța, iar aceste norme ar trebui puse la dispoziția tuturor celor care achiziționează un RPAS, de exemplu sub forma unei note sau a unui manual;
11. își exprimă îngrijorarea cu privire la posibilitatea utilizării ilegale și periculoase a RPAS (de exemplu, RPAS transformate dintr-un instrument civil într-o armă utilizată în scopuri militare sau altele sau RPAS utilizate pentru a bruiia sisteme de navigație sau de comunicare); invită Comisia să sprijine dezvoltarea tehnologiei necesare pentru a se asigura siguranța, securitatea și viața privată în utilizarea RPAS, inclusiv prin fonduri Orizont 2020 orientate în special spre cercetare și dezvoltare de sisteme, tehnologii etc., ce pot fi utilizate pentru a consolida protecția vieții private începând cu momentul conceperii și în mod implicit și spre sprijinirea dezvoltării de tehnologii precum „detectare și evitare”, georeperaj, anti-bruij, anti-deturnare, precum și protecția vieții private începând cu momentul conceperii și în mod implicit, care să asigure utilizarea sigură a RPAS civile;
12. recomandă cu insistență deschiderea mai largă a discuțiilor actuale dintre UE și factorii de

decizie la nivel național, întreprinderi, IMM-uri și operatori comerciali și lansarea unei dezbateri publice, cu participarea cetățenilor și a altor părți interesate relevante, cum ar fi ONG-urile (inclusiv organizațiile pentru drepturile civile) și autoritățile de aplicare a legii, pentru a constata și a aborda preocupările legate de protecția drepturilor fundamentale și responsabilitățile și provocările cu care se confruntă diferiți actori în protejarea acestor drepturi și a securității cetățenilor în raport cu utilizarea RPAS;

13. invită Comisia să elaboreze o comunicare, inclusiv o analiză aprofundată cu o evaluare detaliată a impactului și a riscurilor privind siguranța, securitatea, respectarea drepturilor fundamentale (în special drepturile la viață privată și protecția datelor), aplicarea legii și servicii de informații, care sunt asociate cu RPAS, pentru a stimula dezbaterile publice și a-i oferi informații și pentru a sublinia inițiativele prevăzute în acest domeniu într-un plan de acțiune detaliat;
14. invită comisiile TRAN și LIBE să organizeze o audiere comună la care să invite reprezentanți ai industriei, ai organismelor naționale de protecție a vieții private, ai Autorității Europene pentru Protecția Datelor, Comisiei și ONG-urilor active în domeniul drepturilor fundamentale;
15. invită Comisia să ia în considerare un mecanism de raportare periodică, în care s-ar ține seama de evoluțiile tehnice, precum și de evoluțiile politicilor și de cele mai bune practici la nivel național și care ar aborda și incidentele RPAS, și să realizeze o prezentare generală și o evaluare a abordărilor legislative la nivelul statelor membre, pentru a permite compararea acestora și identificarea celor mai bune practici.

REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

Data adoptării	3.9.2015
Rezultatul votului final	+: 50 -: 4 0: 0
Membri titulari prezenți la votul final	Gerard Batten, Heinz K. Becker, Malin Björk, Caterina Chinnici, Ignazio Corrao, Frank Engel, Cornelia Ernst, Laura Ferrara, Monika Flašíková Beňová, Mariya Gabriel, Kinga Gál, Nathalie Griesbeck, Sylvie Guillaume, Brice Hortefeux, Filiz Hyusmenova, Sophia in 't Veld, Eva Joly, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Timothy Kirkhope, Barbara Kudrycka, Marju Lauristin, Juan Fernando López Aguilar, Monica Macovei, Vicky Maeijer, Louis Michel, Claude Moraes, József Nagy, Péter Niedermüller, Soraya Post, Birgit Sippel, Csaba Sógor, Traian Ungureanu, Bodil Valero, Marie-Christine Vergiat, Udo Voigt, Beatrix von Storch, Josef Weidenholzer, Cecilia Wikström, Kristina Winberg, Tomáš Zdechovský
Membri supleanți prezenți la votul final	Marina Albiol Guzmán, Hugues Bayet, Carlos Coelho, Anna Maria Corazza Bildt, Pál Csáky, Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Ska Keller, Miltiadis Kyrkos, Andrejs Mamikins, Elly Schlein, Barbara Spinelli, Josep-Maria Terricabras, Kazimierz Michał Ujazdowski, Axel Voss
Membri supleanți (articolul 200 alineatul (2)) prezenți la votul final	Norbert Lins

REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

Data adoptării	15.9.2015
Rezultatul votului final	+: 45 -: 1 0: 0
Membri titulari prezenți la votul final	Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Tapardel, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Membri supleanți prezenți la votul final	Rosa D'Amato, Daniel Dalton, Kateřina Konečná, Jozo Radoš, Ruža Tomašić, Matthijs van Miltenburg
Membri supleanți (articolul 200 alineatul (2)) prezenți la votul final	Diane James, Julia Reda