



Dokument zasedanja

A8-0261/2015

25.9.2015

POROČILO

o varni uporabi daljinsko vodenih zrakoplovnih sistemov (RPAS), splošno znanih kot brezпилotna zračna plovila, na področju civilnega letalstva (2014/2243(INI))

Odbor za promet in turizem

Poročevalka: Jacqueline Foster

VSEBINA

	Stran
PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA.....	3
OBRAZLOŽITEV	12
MNENJE ODBORA ZA DRŽAVLJANSKE SVOBOŠČINE, PRAVOSODJE IN NOTRANJE ZADEVE.....	16
IZID KONČNEGA GLASOVANJA V ODBORU.....	21

PREDLOG RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

o varni uporabi daljinsko vodenih zrakoplovnih sistemov (RPAS), splošno znanih kot brezпилotna zračna plovila, na področju civilnega letalstva (2014/2243(INI))

Evropski parlament,

- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 8. aprila 2014 z naslovom Nova doba letalstva – Odprtje letalskega trga za varno in trajnostno civilno uporabo daljinsko vodenih zračnih sistemov (COM(2014)0207),
 - ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti členov 4(2)(g) in 16 ter naslova VI,
 - ob upoštevanju Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, zlasti členov 7 in 8,
 - ob upoštevanju Direktive 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov,
 - ob upoštevanju mnenja evropskega nadzornika za varstvo podatkov o sporočilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu z naslovom „Nova doba letalstva – Odprtje letalskega trga za varno in trajnostno civilno uporabo daljinsko vodenih zračnih sistemov“,
 - ob upoštevanju končnega poročila usmerjevalne evropske skupine za RPAS o časovnem načrtu vključevanja civilnih daljinsko vodenih zrakoplovnih sistemov v evropski sistem letalstva,
 - ob upoštevanju deklaracije iz Rige o daljinsko vodenih zrakoplovih (dronih) o okvirih za prihodnost letalstva,
 - ob upoštevanju poročila zgornjega doma parlamenta Združenega kraljestva o civilni uporabi dronov v EU,
 - ob upoštevanju predloga Evropske agencije za varnost v letalstvu z naslovom „A risk based approach to regulation of unmanned aircraft“ (Pristop na podlagi tveganja k ureditvi za brezпилotne letalske sisteme),
 - ob upoštevanju Čikaške konvencije z dne 7. decembra 1944,
 - ob upoštevanju člena 52 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem ter mnenja Odbora za državljanske svoboščine, pravosodje in notranje zadeve (A7-0261/2015),
- A. ker navdušenci že desetletja uporabljajo majhne, radijsko vodene modele letal; ker se uporaba RPAS, splošno znanih kot brezпилotna zračna plovila ali droni, zadnjih 15 let zelo povečuje; ker so vse popularnejši zlasti mali RPAS, zasnovani za ljubitelje in

rekreativne namene;

- B. ker se tehnologija, ki je bila prvotno razvita za vojaške namene, zdaj komercialno uporablja, s čimer se premikajo zakonodajne meje; ker RPAS za profesionalno uporabo dandanes prinašajo tudi precej koristi za različne vrste civilne uporabe, katerih dodana vrednost se povečuje z razdaljo med napravo in upravljavcem zrakoplova na daljavo (poleti „zunaj vidnega polja“); ker te izredno raznolike uporabe, ki se lahko v prihodnje še razširijo, vključujejo zlasti varnostne inšpekcijske preglede in spremljanje infrastrukture (železniški tiri, jezovi in elektrarne), ocenjevanje posledic naravnih nesreč, precizno kmetovanje (premišljeno kmetijstvo), medijsko produkcijo, termografijo iz zraka in dostavo pošilk v odmaknjene regije; ker je v bližnji prihodnosti mogoče predvideti hiter razvoj novih aplikacij, kar odraža inovativnost in dinamičnost industrije RPAS;
- C. ker lahko ta tehnologija nadomesti človeka v nevarnih okoljih;
- D. ker obstajata dve kategoriji uporabe RPAS: profesionalna in rekreativna uporaba; ker je treba ti dve različni kategoriji, ki sta neločljivo povezani, urejati ločeno znotraj istega regulativnega okvira EU;
- E. ker je v veljavni zakonodaji EU določeno, da je načeloma Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA) organ za izdajanje dovoljenj za RPAS z največjo vzletno maso več kot 150 kg; ker so za sisteme s 150 kg ali manj pristojne države članice;
- F. ker so predpise za RPAS že sprejele ali pa jih pripravljajo Avstrija, Češka republika, Danska, Francija¹, Hrvaška, Nemčija, Italija, Irska, Poljska, Španija in Združeno kraljestvo²; ker na Danskem, v Združenem kraljestvu in na Nizozemskem že delujejo šole pilotiranja teh sistemov, na Nizozemskem in v Združenem kraljestvu pa ima za to dovoljenje že več kot 500 pilotov;
- G. ker so vsi veljavni predpisi za RPAS v Evropi prilagojeni oceni varnostnega tveganja uporabe; ker so ti predpisi osredotočeni na operaterje, ne pa na zrakoplove, kot je to običajno v letalstvu s posadko; ker je tveganje odvisno od vrste naprave in njenih značilnosti (teža, hitrost itd.), pa tudi od mnogih drugih dejavnikov, kot so recimo območje, prek katerega se leti, strokovno znanje operaterja, specifična vrsta uporabe in sposobnost operaterja, da se spoprime z nepredvidenimi okoliščinami;
- H. ker v tej industriji od izdelave do končnega uporabnika obstaja ogromen potencial za gospodarsko rast, in sicer tako za velika podjetja kot tudi za dobavno verigo, v kateri je več tisoč malih in srednjih podjetij ter inovativnih zagonskih podjetij; ker je nujno, da se ohranijo vrhunski proizvodni standardi in standardi delovanja, ob spodbujanju evropskega vodilnega položaja na tem področju;
- I. ker je zaradi hitrega razvoja tega trga prav, da se RPAS vključijo v obstoječe programe za letalstvo, kot sta skupno podjetje za raziskave o upravljanju zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (SESAR) in program Obzorje 2020; ker je industrija že vložila precej finančnih sredstev in bi jih bila pripravljena vložiti še več, če bi zagotovili

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>

lažji dostop do financiranja za MSP, ki predstavljajo večji del tega sektorja; ker bo dodatno financiranje za nadaljnje raziskave in razvoj (R in R) bistvenega pomena za podpiranje te nove industrije ter varno in učinkovito vključitev RPAS v zračni prostor;

- J. ker so države članice, industrija in Komisija celo že v tej zgodnji fazi prepoznale potencial tega trga in želijo poudariti, da morajo vsi okviri politike omogočiti rast evropske industrije, da bi lahko konkurirala na svetovni ravni;
- K. ker je ta nastajajoči trg velika priložnost za naložbe, inovacije in ustvarjanje delovnih mest v dobavni verigi ter prinaša družbene koristi, obenem pa je treba priznati, da je treba zavarovati javni interes, kar zajema zlasti vprašanja zasebnosti, varstva podatkov, odgovornosti in odgovornosti do tretjih oseb;
- L. ker bo razvoj RPAS kljub njegovem gospodarskem potencialu v prihodnje eden največjih izzivov, kar zadeva varnost v letalstvu ter varnost in zaščito oseb in podjetij;
- M. ker mora Evropska unija čim prej razviti zakonodajni okvir, ki se bo nanašal samo na civilno uporabo RPAS;
- N. ker mora evropski zakonodajni okvir po eni strani omogočati sektorju, da nadaljuje z inovacijami in se razvija v najboljših možnih pogojih, po drugi strani pa državljanom zagotavljati učinkovito zaščito blaga in oseb ter varstvo njihovih osebnih podatkov in zasebnosti;

Mednarodna razsežnost

- 1. ugotavlja, da so ZDA za mnoge vodilni trg za uporabo RPAS, čeprav to velja zgolj za vojaške operacije; poudarja, da pa je na civilnem področju vodilna Evropa, ki ima 2500 operaterjev (400 v Združenem kraljestvu, 300 v Nemčiji, 1500 v Franciji, 250 na Švedskem itd.), medtem ko jih je drugod po svetu 2342, ki si mora na vso moč prizadevati za okrepitev svojega trdnega konkurenčnega položaja ;
- 2. ugotavlja, da ima Japonska veliko število operaterjev RPAS in 20 let izkušenj, predvsem z njihovo uporabo v preciznem kmetijstvu, kot je škropljenje posevkov; opozarja, da je bila to prva država, ki je sredi devetdesetih let dvajsetega stoletja dovolila uporabo te tehnologije v kmetijstvu, število operaterjev pa je v nekaj letih skokovito naraslo;
- 3. ugotavlja, da ima Izrael zelo dejavno proizvodno industrijo, vendar je ta neposredno osredotočena na vojaške RPAS; poudarja, da je zaradi integrirane civilno-vojaške navigacijske službe zračnega prometa te sisteme zdaj lažje vključiti v izraelski zračni prostor;
- 4. ugotavlja, da so Avstralija, Kitajska (kjer proizvedejo veliko zelo malih sistemov RPAS) in Južna Afrika med 50 državami, ki razvijajo RPAS;
- 5. poudarja, da je treba priznati, da imajo ti sistemi svetovno razsežnost, in poziva Komisijo, naj to v celoti upošteva;

Stanje v državah članicah EU

6. poudarja, da se v vseh državah članicah izvaja kakšna dejavnost RPAS, v proizvodnji in/ali operacijsko;
7. poudarja, da so operativne dejavnosti, če ni odobrena izjema, zakonite le, če je na voljo nacionalna zakonodaja; opozarja, da to temelji na pravilu Mednarodne organizacije civilnega letalstva, v skladu s katerim je treba za vsako operacijo brezpilotnih zrakoplovov izdati posebno odobritev¹;
8. ugotavlja, da bi neobstoj harmonizirane ureditve na ravni EU lahko preprečil razvoj evropskega trga RPAS glede na to, da za nacionalna dovoljenja ne velja vzajemno priznavanje s strani drugih držav članic;

Najpomembnejša vprašanja

9. meni, da sektor RPAS nujno potrebuje evropska in splošna pravila za zagotovitev čezmejnega razvoja teh sistemov; meni, da je potreben jasen evropski pravni okvir, da se zagotovijo naložbe in razvoj konkurenčnega evropskega sektorja RPAS; poudarja, da obstaja tveganje, da gospodarski potencial in pozitivne posledice teh sistemov ne bodo v celoti uresničeni, če ne bomo hitro ukrepali;
10. opozarja na gospodarski pomen tega sektorja in poudarja, da je treba z ustreznimi politikami, ki bodo sorazmerne svojemu cilju, obenem pa malim in srednjim podjetjem ne bodo nalagale nepotrebnih bremen, zaščititi zasebnost in zagotoviti varstvo podatkov, varnost in varovanje;
11. meni, da bi z jasnimi, učinkovitimi, zanesljivimi in čim prej vzpostavljenimi evropskimi okvirom lahko pospešili razprave o pripravi svetovnih predpisov za uporabo brezpilotnih zrakoplovov;
12. meni, da mora ta prihodnja zakonodaja jasno razlikovati med profesionalno in rekreativno uporabo RPAS;
13. poudarja, da sta varnost in varovanje izjemnega pomena za morebitne operacije in pravila RPAS ter da morata biti sorazmerna s tveganji; meni, da bi moral biti prihodnji evropski regulativni okvir prilagojen posebnim tveganjem, povezanim s poletji „zunaj vidnega polja“, pri čemer pa ne bi smel odvracati od te vrste poletov;
14. poudarja, da je nadvse pomembno vprašanje varstva podatkov in zasebnosti, da se spodbudi širša javna podpora za uporabo civilnih RPAS, pa tudi da se omogočita rast in varna vključitev teh sistemov v civilno letalstvo ob doslednem spoštovanju Direktive 95/46/ES o varstvu podatkov, pravice do varstva zasebnosti iz člena 7 Listine o temeljnih pravicah, pravice do varstva osebnih podatkov iz člena 8 Listine in člena 16 PDEU; poziva Komisijo in države članice, naj zagotovijo, da bodo v oblikovanje vseh politik EU na področju RPAS vključena zagotovila v zvezi z varstvom zasebnosti in podatkov v skladu z načelom nujnosti in sorazmernosti; zato v tje zvezi poziva Komisijo, naj spodbuja razvoj standardov za koncepta vgrajene in privzete zasebnosti;

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

15. se strinja s petimi bistvenimi načeli za prihodnji razvoj RPAS iz deklaracije iz Rige in jih v celoti podpira, in sicer:
- RPAS je treba obravnavati kot nove vrste zrakoplovov s sorazmernimi predpisi, ki temeljijo na tveganosti vsake uporabe;
 - določiti je treba predpise EU za varno izvajanje storitev teh sistemov, da bo industrija lahko vlagala;
 - razviti je treba tehnologijo in standarde za celovito vključitev teh sistemov v evropski zračni prostor;
 - za rast njihovih storitev je ključno sprejemanje javnosti;
 - operater teh sistemov je odgovoren za njihovo uporabo;
16. meni, da so z vidika upravljanja zračnega prometa kratkoročno že na voljo operativni postopki, ki omogočajo lete RPAS zunaj posebnih in omejenih območij; opozarja, da mnogi civilni in vojaški RPAS letijo z uporabo namenskih koridorjev pri višjem ločitvenem merilu od standardnega, ki se običajno uporablja za zrakoplove s posadko;
17. poudarja pomen poletov „zunaj vidnega polja“ za razvoj sektorja; meni, da mora evropska zakonodaja spodbujati ta način delovanja;
18. priznava, da je vpliv RPAS na promet zrakoplovov s posadko omejen, saj je teh sistemov manj v primerjavi z zrakoplovi s posadko; vendar ugotavlja, da se lahko pritisk na upravljanje zračnega prometa zaradi dobrodošlega povečanja uporabe teh sistemov za športne in rekreacijske namene vseeno poveča, kar lahko v določenih okoliščinah ogrozi varnost zračnega prometa, vendar poziva, naj pristojni organi upoštevajo ta dejavnik in naj se ta vključi v prihodnje predpise EU, da bi zagotovili trajno učinkovit standard na področju upravljanja zračnega prometa v vseh državah članicah;
19. poudarja, da bi bilo dobro, da bi dolgoročne tehnične in regulativne rešitve RPAS omogočale uporabo zračnega prostora skupaj z drugimi uporabniki tega prostora, ne da bi za slednje določili nove zahteve glede opreme; ugotavlja, da veliko malih RPAS leti na višini pod 500 čevljev skupaj z zrakoplovi s posadko; poudarja, da izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa sicer na tej višini ne zagotavljajo storitev ATC, kljub temu pa morajo zagotavljati ustrezne informacije za soobstoj obeh vrst zrakoplovov v istem zračnem prostoru; ugotavlja, da Eurocontrol države podpira pri ustvarjanju skupnega dogovora o s tem povezanih vprašanjih in čim večji harmonizaciji;
20. meni, da je vprašanje identifikacije brezpilotnih zrakoplovov, ne glede na njihovo velikost, ključnega pomena; poudarja, da je treba poiskati rešitve, ki upoštevajo rekreativno ali komercialno uporabo brezpilotnega zrakoplova;

Rešitve za prihodnost

21. meni, da je treba na podlagi ocene tveganj oblikovati jasen, harmoniziran in sorazmeren evropski regulativni okvir, ki podjetij ne bo obremenjeval s pretiranimi predpisi, ki bi

ovirali naložbe in inovacije v industriji RPAS, hkrati pa bo ustrezno zaščitil državljane in spodbujal naložbe za ustvarjanje trajnostnih in inovativnih delovnih mest; meni, da bi morala vsaka podrobna ocena tveganj temeljiti na konceptu operacij, ki ga je uvedla Evropska agencija za varnost v letalstvu, ter bi morala upoštevati notranje značilnosti RPAS (maso, obseg operacij, hitrost) in vrsto njihove uporabe (rekreacijska ali profesionalna); meni, da mora biti ta okvir dolgoročen in mora upoštevati možne spremembe in variacije teh tehnologij v prihodnosti;

22. podpira namero Komisije, da odpravi prag 150 kg in ga nadomesti z usklajenim in celovitim regulativnim okvirom EU, ki bo nacionalnim pristojnim organom ter usposobljeni organom ali združenjem omogočal, da izvajajo dejavnosti validacije in nadzora; meni, da je treba sorazmernost predpisov dopolniti s potrebno prožnostjo v procesih in postopkih;
23. meni, da bo treba spremembo pristojnosti Evropske agencije za varnost v letalstvu na področju RPAS upoštevati pri proračunu agencije, da bo lahko opravljala naloge, ki so ji dodeljene;
24. poziva Komisijo, naj zagotovi, da bodo v oblikovanje vseh politik EU o sistemih RPAS vključena zagotovila v zvezi z varstvom zasebnosti in podatkov, pri čemer naj bo predpisana minimalna zahteva glede ocene učinkov ter vgrajenega in privzetega varstva zasebnosti;
25. je zaskrbljen zaradi morebitne nezakonite in nevarne uporabe sistemov RPAS (na primer preoblikovanje civilnih sistemov RPAS v orožje, ki se uporabi v vojaške ali druge namene, ali uporaba sistemov RPAS za onemogočanje navigacijskih ali komunikacijskih sistemov); poziva Komisijo, naj podpre razvoj potrebne tehnologije za varnost, varovanje in zasebnost pri uporabi RPAS, tudi s sredstvi v okviru programa Obzorje 2020, ki so v prvi vrsti namenjena raziskavam in razvoju sistemov, tehnologij itd. ter jih je mogoče uporabiti za krepitev vgrajene in privzete zasebnosti in za podpiranje razvoja tehnologij, kot so tehnologije za zaznavanje in izogibanje, virtualno omejevanje (geo-fencing) ali tehnologije proti motenju in proti ugrabitvam, pa tudi za tehnologije vgrajene in privzete zasebnosti, kar bo omogočilo varno uporabo civilnih sistemov RPAS;
26. poziva k razvoju inovativnih tehnologij na področju RPAS, ki imajo ogromen potencial za ustvarjanje delovnih mest, zlasti zelenih, saj vključujejo širok spekter poklicev; poziva k razvoju in proučevanju velikega potenciala za vključevanje MSP v storitve, ki so povezane s proizvodnjo specializiranih delov in materialov; poudarja, da je treba organizirati in spodbujati središča za pridobivanje kvalifikacij in usposabljanje;
27. meni, da bi morale biti v predpisih na ravni EU in nacionalni ravni jasno navedene določbe, ki se uporabljajo za RPAS, kar zadeva notranji trg, mednarodno trgovino (proizvodnja, prodaja, nabava, trgovanje in uporaba RPAS) ter temeljni pravici do zasebnosti in varstva podatkov; meni tudi, da bi morali ti predpisi prispevati k pravilnemu izvrševanju zakonodaje na področju zasebnosti in varstva podatkov ter katerekoli druge veljavne zakonodaje, ki se nanaša na letenje z RPAS, kot je zakonodaja na kazenskem področju in na področjih intelektualne lastnine, letalstva in okolja; poudarja, da je treba zagotoviti, da je vsak, ki upravlja RPAS, seznanjen z osnovnimi predpisi za uporabo RPAS, ki bi morali biti navedeni v obvestilu kupcem RPAS;

28. meni, da morajo industrija, regulatorji in gospodarski subjekti združiti moči, da bodo lahko zagotovili pravno varnost, spodbudno za naložbe, da se ne bomo vrteli v začaranem krogu, in sicer ko industrija ni pripravljena vlagati v razvoj potrebnih tehnologij, če ni gotovo, kakšna bo njihova ureditev, regulatorji pa niso pripravljene oblikovati standardov, dokler industrija ne razvije tehnologij, ki bi jih lahko odobrili; odločno poudarja, da morajo biti MSP resnično vključena v ta postopek oblikovanja standardov;
29. meni, da sta „pristop na podlagi tveganja“ v skladu z deklaracijo iz Rige in koncept operacij, ki ga je predlagala Evropska agencija za varnost v letalstvu, trdna podlaga za zagotavljanje varnega delovanja RPAS; regulativne zahteve bodo morale temeljiti na posameznih primerih ali pristopu na podlagi vrste/razreda, odvisno od tega, kaj je primernejše, in bodo zagotavljale visoko raven varnosti in interoperabilnosti; meni, da je za zagotovitev uspeha proizvajalcev in operaterjev RPAS nadvse pomembno, da pristojni regulativni organ potrdi zahteve Evropske organizacije za opremo civilnega letalstva (EUROCAE) v zvezi s standardizacijo;
30. meni, da bi morali prihodnji evropski in mednarodni predpisi za RPAS obravnavati vprašanja v zvezi s:
- plovnostjo;
 - certifikacijskimi specifikacijami;
 - komercialno in rekreativno uporabo;
 - identifikacijo brezpilotnega zrakoplova, lastnika/operatorja;
 - odobritvijo organizacij za usposabljanje pilotov;
 - usposabljanjem pilotov in izdajanjem licenc za pilote;
 - operacijami;
 - odgovornostjo in zavarovanjem;
 - varstvom podatkov in zasebnostjo;
 - postavitvijo virtualnih ograj („geo-fencing“),
 - območji prepovedi letenja;
31. poziva države članice, naj v primeru, da se za poklicne uporabnike in lastnike sistemov RPAS organizira usposabljanje, zagotovijo, da bo to vključevalo tudi usposabljanje o varstvu podatkov in zasebnosti in da bo za poklicne uporabnike teh sistemov veljalo vzajemno priznavanje v državah članicah, da se odpravijo morebitne tržne omejitve;
32. poudarja, da morajo biti RPAS, ki letijo zunaj vidnega polja, opremljeni s tehnologijo za zaznavanje in izogibanje, da bodo zaznali zračno plovilo, ki uporablja isti zračni prostor, in ne bodo ogrožali varnosti zračnih plovil s posadko, obenem pa bodo upoštevali območja, na katerih je letenje prepovedano, kot so letališča, jedrske elektrarne in kemijski obrati ter druga kritična infrastruktura; zato poziva Komisijo, naj zagotovi potrebne proračune za raziskave in razvoj prek Skupnega podjetja SESAR;
33. poziva Evropsko komisijo ter zadevne agencije in skupna podjetja, naj okrepijo svoje raziskovalne in razvojne programe; meni, da mora EU ob upoštevanju pričakovanih gospodarskih učinkov tega sektorja spodbujati razvoj evropskih tehnologij, zlasti prek programa Obzorje 2020; poziva, naj se v raziskovalnih programih upošteva tudi razvoj tehnologij zaznavanja in ujetja brezpilotnih zrakoplovov;

34. opozarja, da je bil evropski program EGNOS globalnega satelitskega navigacijskega sistema (GNSS), ki izboljšuje signal GPS, leta 2011 certificiran za uporabo v civilnem letalstvu in da bo program Galileo v naslednjih nekaj letih postopno prešel v obratovalno fazo: s tem v zvezi meni, da bodo napreden sistem upravljanja zračnega prometa in aplikacije za RPAS, ki temeljijo na evropskih programih GNSS, pozitivno prispevali k varnemu delovanju RPAS;
35. ugotavlja, da bi morali biti RPAS v skladu s pristopom na podlagi tveganja opremljeni z identifikacijskim čipom in registrirani, da se zagotovijo sledljivost, odgovornost in pravilno izvajanje pravil odgovornosti do tretjih oseb;
36. podpira koncept operacij za brezpilotne zrakoplove, ki ga je razvila Evropska agencija za varnost v letalstvu in določa tri različne kategorije RPAS ter z njimi povezane predpise;
37. ugotavlja, da je izvrševanje zakonodaje o RPAS ključnega pomena za varno in uspešno vključitev teh sistemov v evropski zračni prostor;
38. poziva Komisijo in države članice, naj zagotovijo zadostna sredstva za izvrševanje te zakonodaje;
39. poudarja, da gre pri skupnih organih za določitev predpisov o brezpilotnih sistemih (JARUS) za mednarodni organ s prostovoljnim članstvom, ki združuje nacionalne organe za civilno letalstvo iz 22 držav članic in nečlanic EU ter regulativne agencije/organe; poudarja, da organu JARUS predseduje predstavnik Evropske agencije za varnost v letalstvu, ki bo obravnavala prihodnjo uredbo o RPAS; opozarja, da naj bi ta organ oblikoval tehnične, varnostne in operativne zahteve za certifikacijo in varno vključitev velikih in malih RPAS v zračni prostor in na letališča;
40. meni, da bi JARUS prek postopka vzajemnega priznavanja lahko zagotovil, da se bodo vsi prihodnji predpisi EU usklajevali z mednarodnimi dogovori v drugih državah;
41. meni, da bi morale agencije držav članic za varstvo podatkov sodelovati in si sporočati podatke ter primere dobre prakse ter zagotoviti skladnost z veljavnimi smernicami in regulativo za varstvo podatkov, kot je Direktiva 95/46/ES;
42. poudarja, da morajo službe kazenskega pregona in obveščevalne službe pri uporabi sistemov RPAS spoštovati temeljno pravico do zasebnosti, varstva podatkov, svobode gibanja in svobode izražanja in da je treba obravnavati potencialna tveganja pri uporabi teh sistemov v te namene, kar zadeva nadzor posameznikov in skupin ter nadziranje javnih mest, na primer na mejah;
43. meni, da bi si morale agencije držav članic za varstvo podatkov izmenjavati posebne smernice za varstvo podatkov za komercialne RPAS, in poziva države članice, naj skrbno izvajajo zakonodajo na področju varstva podatkov tako, da bodo v celoti upoštevale pomisleke javnosti v zvezi z zasebnostjo in ne bodo uvajale nesorazmernih upravnih obremenitev za operatorje RPAS;
44. močno priporoča, naj se razširi sedanja razprava med EU in nacionalnimi oblikovalci politike in regulatorji, industrijskim sektorjem, malimi in srednjimi podjetji ter komercialnimi podjetji in naj se vzpostavi javna razprava, v kateri bodo sodelovali

državljeni in drugi ustrezni deležniki, kot so nevladne organizacije (tudi organizacije civilne družbe) in organi za preiskovanje in pregon kaznivih dejanj, da se ugotovijo in obravnavajo pomisleki glede varstva temeljnih pravic ter odgovornost in izzivi, s katerimi se soočajo različni akterji pri varovanju teh pravic in zagotavljanju varnosti državljanov pri uporabi sistemov RPAS;

45. meni, da mora Parlament oblikovati svoje stališče, preden Komisija sprejme paket o letalskem prometu, s čimer se bo odzval tudi na poziv industrije k jasnim smernicam;
46. poudarja, da je potreben jasen pravni okvir, ki bo temeljil na ustreznih merilih v zvezi z uporabo kamer in senzorjev, zlasti na komercialnih in zasebnih sistemih RPAS in bo zagotavljal učinkovito varstvo pravice do zasebnosti in varstvo podatkov, pa tudi varnost državljanov, ob upoštevanju dejstva, da so sestavni deli teh sistemov vse manjši, kar pomeni, da so naprave vse lažje prenosljive in jih je vse težje odkriti;
47. poziva odbora TRAN in LIBE, naj organizirata skupno predstavitev, na katero naj povabita predstavnike industrije, nacionalnih organov za varstvo zasebnosti, Evropskega nadzornika za varstvo podatkov, Komisije in nevladnih organizacij, ki delujejo na področju temeljnih pravic;
48. poziva Komisijo, naj preuči mehanizem rednega poročanja, pri katerem bi se upošteval tehnični razvoj ter razvoj politike in najboljše prakse na nacionalni ravni, poleg tega pa bi bile obravnavane nesreče s sistemi RPAS, ter naj pripravi pregled in oceno regulativnih pristopov na ravni držav članic, da bo mogoče primerjati in ugotavljati najboljše prakse.
49. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji.

OBRAZLOŽITEV

I. Ukrepanje poročevalke in njeno stališče

Ob objavi sporočila je tedanji podpredsednik Evropske komisije in komisar za mobilnost in promet Siim Kallas dejal: „Če je kdaj pravi čas za to, je to zdaj.“ S tem se strinja tudi sedanja komisarka na tem področju Violeta Bulc, saj je vključitev RPAS v letalski paket, ki naj bi bil pripravljen do konca leta 2015, uvrstila med prednostne naloge.

Po objavi sporočila Komisije leta 2014 je poročevalka 27. januarja 2015 v Evropskem parlamentu organizirala sestanek deležnikov za predstavnike Komisije, EASA in JARUS, SESAR JU, državnih regulatorjev, vključno s CAA in DfT (Združeno kraljestvo), DfT (NL) ter izvajalci storitev NATS in EUROCONTROL, proizvajalci BAE Systems, Airbus, Rolls Royce, ASD in sindikatom pilotov BALPA. Glede na vse večjo rekreativno uporabo RPAS je bila zelo pomembna tudi udeležba predstavnikov organizacije Europe Air Sports.

Udeleženci so se na splošno strinjali, da mora biti vsakršen regulativni okvir sorazmeren, če naj ta sektor raste, obenem pa nastajajoče industrije ne sme po nepotrebem obremenjevati. Poleg tega mora biti okvir, če naj spodbudi raziskave in razvoj, splošno priznan.

Poročevalka se je februarja 2015 med obiskom delegacije odbora TRAN v Washingtonu v ZDA sestala z uradniki iz ameriške zvezne uprave za letalstvo (FAA), ki vodijo proces vključevanja brezпилotnih zrakoplovnih sistemov (UAS = RPAS). Ameriška zvezna uprava za letalstvo je nedavno predlagala uredbo, ki bi dovolila uporabo določenih malih brezпилotnih zrakoplovnih sistemov v letalskem sistemu ZDA, obenem pa bila dovolj prožna za prihodnje tehnološke inovacije.

Poročevalka se je leta 2014 udeležila tudi sestanka z odborom za evropske zadeve iz zgornjega doma parlamenta Združenega kraljestva, ki je pripravljal poročilo o civilni uporabi dronov v Združenem kraljestvu. Marca 2015 pa je govorila na konferenci o RPAS, ki jo je organiziralo latvijsko predsedstvo v Rigi.

V deklaraciji iz Rige, ki je bila sprejeta ob koncu te konference, je bilo izpostavljenih pet nujnih načel, na katere se mora EU osredotočiti v prihodnosti:

- RPAS je treba obravnavati kot nove vrste zrakoplovov s sorazmernimi predpisi, ki temeljijo na tveganosti vsake uporabe;
- določiti je treba predpise EU za varno izvajanje storitev teh sistemov, da bo industrija lahko vlagala;
- razviti je treba tehnologijo in standarde za celovito vključitev teh sistemov v evropski zračni prostor;
- za rast njihovih storitev je ključno sprejemanje javnosti;
- operater RPAS je odgovoren za njihovo uporabo.

Evropska letalska skupnost se je v Rigi zavezala, da bo do leta 2016 podjetjem omogočila izvajanje storitev RPAS v celotni Evropi.

Evropska komisija pripravlja predlog, ki naj bi bil sprejet do konca leta 2015. Parlament, zlasti naš odbor, bo izpolnil svojo nalogo in pripravil konstruktivne odgovore na izzive, ki so pred nami. Navsezadnje je sporočilo poročevalke jasno: sprejeti poročilo INI z vašo podporo in sodelovanjem, da bi poslali močan politični signal, da smo pripravljeni narediti ta nov vznemirljiv korak naprej in v celoti izpolniti svojo vlogo pri gradnji letalskega sektorja 21. stoletja.

II. **Glosar**

ATM	Upravljanje zračnega prometa
BALPA	Britansko združenje pilotov letalskih družb
CAA	Urad Združenega kraljestva za civilno letalstvo
DfT (UK)	Ministrstvo za promet (Združeno kraljestvo)
DfT (NL)	Ministrstvo za promet (Nizozemska)
EASA	Evropska agencija za varnost v letalstvu
EUROCAE	Evropska organizacija za opremo civilnega letalstva
FAA	Zvezna uprava za letalstvo (ZDA)
ICAO	Mednarodna organizacija za civilno letalstvo
JARUS	Skupni organi za določitev predpisov o brezpilotnih sistemih
RPAS	Daljinsko vodeni zrakoplovni sistemi
SESAR	Raziskave o upravljanju zračnega prometa enotnega evropskega neba
UAS	Brepilotni zrakoplovni sistemi
UAV	Brepilotno zračno plovilo

III(a). Ozadje: Povzetek sporočila Komisije iz aprila 2014 – COM(2014)0207

V tem sporočilu je opisan predlog Komisije, kako v prihodnjem političnem okviru na evropski ravni pristopiti k uporabi RPAS. V njem je zapisano, da bo morala vsaka ureditev pripomoči k razvoju trga komercialnih RPAS ob hkratni zaščiti javnega interesa.

Za ureditev uporabe civilnih RPAS je treba uvesti nove standarde v zvezi z varnostjo, varovanjem, zasebnostjo, varstvom podatkov, zavarovanjem in odgovornostjo. Cilj Komisije je evropskim industrijskim podjetjem omogočiti, da v tej razvijajoči se tehnologiji postanejo vodilna podjetja na svetovni ravni.

Zakonodajni predlog naj bi bil sprejet do konca leta 2015. Komisija ugotavlja, da bodo novi standardi obravnavali naslednja področja:

- predpise o varnostnih pooblastilih za celotno EU: standardi EU bi temeljili na načelu, da morajo RPAS, kjer je to primerno, omogočati raven varnosti, primerljivo z letalskimi operacijami s posadko. Poleg tega bo EASA (Evropska agencija za varnost v letalstvu) začela razvijati standarde za RPAS za celotno EU;
- varovanje zasebnosti in varstvo podatkov: podatki, ki jih zbirajo RPAS, morajo biti skladni z veljavnimi predpisi za varstvo podatkov, organi za varstvo podatkov pa morajo izvajati nadzor nad zbiranjem in obdelavo osebnih podatkov; Komisija bo ocenila, kako zagotoviti, da bodo predpisi za varstvo podatkov veljali v celoti za RPAS, in bo po potrebi predlagala spremembe ali specifične smernice;
- nadzor za zagotovitev varnosti: ker bi lahko RPAS uporabljali nezakonito, bo EASA razvila potrebne varnostne zahteve, zlasti za zaščito informacijskih tokov. Predlagala bo zakonske obveznosti za vse udeležence (npr. za upravljavce zračnega prometa, operaterje in ponudnike telekomunikacijskih storitev), ki jih bodo izvrševali nacionalni organi;
- jasen okvir za odgovornost in zavarovanje: sedanja ureditev zavarovanja odgovornosti do tretjih oseb je bila vzpostavljena zlasti za zrakoplove s posadko, katerih masa (od 500 kg naprej) določa najnižjo zavarovalno premijo; Komisija bo ob upoštevanju RPAS ocenila, ali je treba veljavna pravila spremeniti;
- poenostavitev raziskav in razvoja ter podporo novi industriji: Komisija je dala vedeti, da želijo poenostaviti raziskave in razvoj, zlasti sklad, ki ga upravlja skupno podjetje SESAR, da bi zagotovili čim prejšnjo vključitev RPAS v SESAR. Mala in srednja podjetja ter zagonska podjetja v panogi bodo deležna industrijske podpore za razvoj tehnologije v okviru programov Obzorje 2020 in COSME;

III(b). Primer izdaje dovoljenja za RPAS v državi članici:

V Združenem kraljestvu uprava za civilno letalstvo „male brezpilotne zrakoplove“ opredeljuje kot zračna plovila, ki tehtajo 44 funtov (20kg) ali manj. Za to kategorijo so varnostne zahteve navedene v členih 166 in 167 pravilnika Združenega kraljestva za zračno plovbo, v katerih je zapisano:

- 1. Operacija ne sme ogrožati nikogar ali ničesar.*
- 2. Zrakoplov mora ostati v vidnem polju (običajno to pomeni na razdalji 1640 čevljev [500 m] vodoravno in 400 čevljev [122 m] navpično) od upravljavca zrakoplova na daljavo (tj. osebe, ki z njim upravlja). Uporabo, ki presega te razdalje, mora odobriti uprava za civilno letalstvo (v ta namen mora upravljavec dokazati, da lahko operacijo varno izvede).*
- 3. Za male brezpilotne zrakoplove (ne glede na njihovo težo), ki se uporabljajo za nadzor, veljajo strožje omejitve glede minimalne razdalje, na katero se lahko približajo ljudem ali lastnini, ki ni v lasti upravljavca. Če želi upravljavec upravljati zračno plovilo znotraj teh meja, mora to uprava za civilno letalstvo odobriti, preden se operacija začne.*
- 4. Odobritev uprave za civilno letalstvo je potrebna tudi za vse polete, ki se izvajajo za delo v zraku.*
- 5. Upravljavec zračnega plovila na daljavo se mora prepričati, da je mogoče varno opraviti polet.*

3.9.2015

MNENJE ODBORA ZA DRŽAVLJANSKE SVOBOŠČINE, PRAVOSODJE IN NOTRANJE ZADEVE

za Odbor za promet in turizem

o varni uporabi daljinsko vodenih zrakoplovnih sistemov (RPAS), splošno znanih kot brezpilotna zračna plovila, na področju civilnega letalstva (2014/2243(INI))

Pripravljalca mnenja: Soraya Post

POBUDE

Odbor za državljanske svoboščine, pravosodje in notranje zadeve poziva Odbor za promet in turizem kot pristojni odbor, da v svoj predlog resolucije vključi naslednje pobude:

- A. ker se lahko daljinsko vodeni zrakoplovni sistemi (RPAS) uporabljajo v številne civilne (nevojaške) namene, denimo za varovanje kritične infrastrukture in civilno zaščito, krizno upravljanje ter v okviru iskalnih in reševalnih akcij, za varstvo okolja, za kmetijsko in industrijsko proizvodnjo, za nadzor v okviru kazenskega pregona, za novinarstvo, v komercialne namene in v okviru pristočasnih dejavnosti;
- B. ker je uporaba teh sistemov kljub njihovem potencialu in prednostih zelo tvegana, zlasti ker se pri tem krepijo druge tehnologije, ki lahko privedejo do nadzora in spremljanja ljudi in predmetov; ker gre pri sistemih RPAS že po njihovi opredelitvi za tehnologijo z dvojno rabo, zaradi česar so potrebna zelo stroga in dosledna pravila; ker je še posebej tvegano, če ti sistemi vključujejo obdelavo osebnih podatkov, saj to posega v temeljne pravice, in sicer v pravico do zasebnosti in pravico do varstva osebnih podatkov, in če vključujejo javno varnost, saj se lahko namerno ali nenamerno uporabijo za to, da povzročijo škodo ljudem ali infrastrukturi;
- C. ker bi razdrobljena nacionalna zakonodaja o civilni uporabi sistemov RPAS ovirala razvoj trga EU s temi sistemi in uvedbo visokih skupnih jamstev ter bi ogrozila temeljne pravice državljanov EU, zlasti pravico do zasebnosti, pravico do varstva podatkov, pravico do varnosti in varovanja ter svobodo zbiranja;
- D. ker je mogoče z jasnim in celovitim regulativnim okvirom, ki obravnava celotno verigo sistemov RPAS in zagotavlja varnost, varovanje, zasebnost in varstvo podatkov, varstvo okolja, pristojnost in odgovornost, ukrepe na področju kazenskega pregona,

zavarovanje, identifikacijo in preglednost, zagotoviti pravno varnost in varno vključevanje teh sistemov v sisteme civilnega letalstva, EU pa bi lahko prevzela odločilno vlogo pri določanju mednarodnih standardov;

- E. ker bo večja dostopnost sistemov RPAS za potrošnike imela velike družbene posledice in bo korenito spremenila naše poslovne in zasebne stike;
- F. ker je treba ločevati med sistemi RPAS, ki se uporabljajo za rekreativne namene, in tistimi, ki se uporabljajo za poklicne namene; ker bo treba prepovedati uporabo nekaterih izrazito invazivnih tehnologij v rekreativne namene; ker mora tehnologija z visoko zmogljivostjo, s katero so opremljeni nekateri sistemi RPAS za poklicno rabo, nujno spoštovati načelo sorazmernosti in nujnosti;
- G. ker so lahko sistemi RPAS in njihova uporaba zelo invazivni, ko gre za zasebnost in varstvo osebnih podatkov; ker pomanjkanje neposredne povezave med napravo in njenim uporabnikom vzbuja občutek razrešitve odgovornosti pri uporabi teh sistemov;
 - 1. podpira predlog Komisije za hitro spremembo Uredbe (ES) št. 216/2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva s ponovno preučitvijo pomanjkanja njene pristojnosti za ureditev sistemov RPAS pod 150 kg, s čimer bi zagotovili, da lahko EU ustrezno uredi vključitev teh sistemov v sistem civilnega letalstva in torej opredeli osnovne pogoje glede varnosti, varovanja, zasebnosti in varstva podatkov za civilno rabo sistemov RPAS;
 - 2. ponovno poudarja, da za obdelavo osebnih podatkov v okviru sistemov RPAS na ozemlju EU, ki se uporabljajo za namene kazenskega pregona ali ki jih fizične osebe uporabljajo izključno za osebne in gospodinjске namene, veljata pravica do varstva zasebnosti iz člena 7 Listine o temeljnih pravicah in pravica do varstva osebnih podatkov iz člena 8 Listine in člena 16 PDEU in da je treba pri tem ravnati popolnoma skladno s pravnim okvirom EU za varstvo podatkov;
 - 3. poziva Komisijo, naj zagotovi, da bodo v oblikovanje vseh politik EU o sistemih RPAS vključena zagotovila v zvezi z varstvom zasebnosti in podatkov, pri čemer naj bo predpisana minimalna zahteva glede ocene učinkov ter vgrajenega in privzetega varstva zasebnosti;
 - 4. opozarja na gospodarski pomen tega sektorja in poudarja, da je treba z ustreznimi politikami, ki bodo sorazmerne svojemu cilju, obenem pa malim in srednjim podjetjem ne bodo nalagale nepotrebnih bremen, zaščititi zasebnost in zagotoviti varstvo podatkov, varnost in varovanje;
 - 5. poziva Komisijo in države članice, naj zagotovijo, da bodo v oblikovanje vseh politik EU na področju sistemov RPAS vključena jamstva v zvezi z varstvom zasebnosti in podatkov v skladu z načelom nujnosti in sorazmernosti, med drugim tako, da se kot splošno načelo uveljavi obveznost ocene učinka ter vgrajene in privzete zasebnosti za vse sisteme RPAS, ki se uporabljajo v EU, ter da se oblikujejo potrebne smernice (ob upoštevanju strokovnega znanja in izkušenj Evropskega nadzornika za varstvo podatkov in nacionalnih organov za varstvo podatkov v okviru delovne skupine iz člena 29) za usklajeno izvajanje regulativnega okvira, ki ureja sisteme RPAS; poleg tega poziva Komisijo, naj Evropski parlament izčrpno obvešča o vseh dejavnostih, ki jih namerava

izvesti na področju sistemov RPAS, vključno s študijami učinka;

6. poudarja, da je potreben jasen pravni okvir, ki bo temeljil na ustreznih merilih v zvezi z uporabo kamer in senzorjev, zlasti na komercialnih in zasebnih sistemih RPAS in bo zagotavljal učinkovito varstvo pravice do zasebnosti in varstvo podatkov, pa tudi varnost državljanov, ob upoštevanju dejstva, da so sestavni deli teh sistemov vse manjši, kar pomeni, da so naprave vse lažje prenosljive in jih je vse težje odkriti;
7. poudarja, da morajo službe kazenskega pregona in obveščevalne službe pri uporabi sistemov RPAS spoštovati temeljne pravice do zasebnosti, varstva podatkov, svobode gibanja in svobode izražanja in da je treba obravnavati potencialna tveganja pri uporabi teh sistemov v te namene, kar zadeva nadzor posameznikov in skupin ter nadziranje javnih mest, na primer na mejah;
8. meni, da bi morali predpisi na ravni EU in ravni držav članic vsebovati jasno oblikovane določbe, ki se uporabljajo za sisteme RPAS v zvezi z notranjim trgov in mednarodno trgovino (proizvodnja, prodaja in nabava, trgovanje in uporaba teh sistemov), varnostjo in varovanjem (pilotske licence, dovoljenje za letenje, identifikacija lastnikov in sledljivost položaja sistemov RPAS v realnem času in njihovo spremljanje in sledljivost letov RPAS, tudi na območjih prepovedi letenja, kot so letališča in druga kritična infrastruktura, zavarovanje odgovornosti do tretjih oseb za operaterje RPAS in predpise, ki bi jih bilo treba upoštevati pri uporabi dronov, na primer v zvezi z vidnim poljem), varstvom zasebnosti in podatkov, kot tudi v zvezi z vso drugo veljavno zakonodajo, na primer zakonodajo s kazenskega področja, letalsko in okoljsko zakonodajo ter zakonodajo s področja intelektualne lastnine;
9. poziva države članice, naj v primeru, da se za poklicne uporabnike in lastnike sistemov RPAS organizira usposabljanje, zagotovijo, da bo to vključevalo tudi usposabljanje o varstvu podatkov in zasebnosti in da bo za poklicne uporabnike teh sistemov veljalo vzajemno priznavanje v državah članicah, da se odpravijo morebitne tržne omejitve;
10. poudarja, da je treba zagotoviti, da je vsak, ki upravlja sisteme RPAS, seznanjen s predpisi na ravni EU in nacionalni ravni za uporabo teh sistemov, tudi v zvezi z zasebnostjo, varstvom podatkov, varnostjo in varovanjem, ti predpisi pa bi morali biti navedeni v obvestilu ali priročniku za kupce sistemov RPAS;
11. je zaskrbljen zaradi morebitne nezakonite in nevarne uporabe sistemov RPAS (na primer preoblikovanje civilnih sistemov RPAS v orožje, ki se uporabi v vojaške ali druge namene, ali uporaba sistemov RPAS za onemogočanje navigacijskih ali komunikacijskih sistemov); poziva Komisijo, naj podpre razvoj potrebne tehnologije za varnost, varovanje in zasebnost pri uporabi RPAS, tudi s sredstvi v okviru programa Obzorje 2020, ki so v prvi vrsti namenjena raziskavam in razvoju sistemov, tehnologij itd. ter jih je mogoče uporabiti za krepitev vgrajene in privzete zasebnosti in za podpiranje razvoja tehnologij, kot so tehnologije za zaznavanje in izogibanje, virtualno omejevanje (geo-fencing) ali tehnologije proti motenju in proti ugrabitvam, pa tudi za tehnologije vgrajene in privzete zasebnosti, kar bo omogočilo varno uporabo civilnih sistemov RPAS;
12. toplo priporoča, naj se sedanja razprava med EU in nacionalnimi oblikovalci politike in regulatorji, industrijskim sektorjem, malimi in srednjimi podjetji ter komercialnimi podjetji razširi in naj se začne javna razprava, v kateri bodo sodelovali državljanji in ustrezni drugi deležniki, kot so nevladne organizacije (tudi

organizacije civilne družbe) in organi za preiskovanje in pregon kaznivih dejanj, da se ugotovijo in obravnavajo pomisleki glede varstva temeljnih pravic ter odgovornost in izzivi, s katerimi se soočajo različni akterji pri varovanju teh pravic in zagotavljanju varnosti državljanov pri uporabi sistemov RPAS;

13. poziva Komisijo, naj sprejme sporočilo, ki bo vsebovalo podrobno analizo z natančno oceno učinkov in tveganja, kar zadeva varnost, varovanje, spoštovanje temeljnih pravic (zlasti pravice do zasebnosti in varstva podatkov), preiskovanje in pregon kaznivih dejanj in obveščevalne dejavnosti, ki vključujejo sisteme RPAS, da bo spodbudila in oživila javno razpravo, ter naj predstavi načrtovane pobude na tem področju v podrobnem akcijskem načrtu;
14. poziva odbora TRAN in LIBE, naj organizirata skupno predstavitev, na katero naj povabita predstavnike industrije, nacionalnih organov za varstvo zasebnosti, Evropskega nadzornika za varstvo podatkov, Komisije in nevladnih organizacij, ki delujejo na področju temeljnih pravic;
15. poziva Komisijo, naj preuči mehanizem rednega poročanja, pri katerem bi se upošteval tehnični razvoj ter razvoj politike in najboljše prakse na nacionalni ravni, poleg tega pa bi bile obravnavane nesreče s sistemi RPAS, ter naj pripravi pregled in oceno regulativnih pristopov na ravni držav članic, da bo mogoče primerjati in ugotavljati najboljše prakse.

IZID KONČNEGA GLASOVANJA V ODBORU

Datum sprejetja	3.9.2015
Izid končnega glasovanja	+: 50 -: 4 0: 0
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Gerard Batten, Heinz K. Becker, Malin Björk, Caterina Chinnici, Ignazio Corrao, Frank Engel, Cornelia Ernst, Laura Ferrara, Monika Flašíková Beňová, Marija Gabriel (Mariya Gabriel), Kinga Gál, Nathalie Griesbeck, Sylvie Guillaume, Brice Hortefeux, Filiz Hjusmenova (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
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Marina Albiol Guzmán, Hugues Bayet, Carlos Coelho, Anna Maria Corazza Bildt, Pál Csáky, Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Ska Keller, Miltiadis Kyrkos (Miltiadis Kyrkos), Andrejs Mamikins, Elly Schlein, Barbara Spinelli, Josep-Maria Terricabras, Kazimierz Michał Ujazdowski, Axel Voss
Namestniki (člen 200(2)), navzoči pri končnem glasovanju	Norbert Lins

IZID KONČNEGA GLASOVANJA V ODBORU

Datum sprejetja	15.9.2015
Izid končnega glasovanja	+: 45 -: 1 0: 0
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	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 Kuloglu (Stelios Kouloglou), Merja Kyllönen, Miltiadis Kirkos (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
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Rosa D'Amato, Daniel Dalton, Kateřina Konečná, Jozo Radoš, Ruža Tomašić, Matthijs van Miltenburg
Namestniki (člen 200(2)), navzoči pri končnem glasovanju	Diane James, Julia Reda