



Plenarhandling

A8-0261/2015

25.9.2015

BETÄNKANDE

om säker användning av fjärrstyrda luftfartygssystem (RPAS), vanligen kallade obemannade luftfartyg (UAV), på området civil luftfart (2014/2243(INI))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Jacqueline Foster

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION	3
MOTIVERING	13
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MEDBORGERLIGA FRI- OCH RÄTTIGHETER SAMT RÄTTSLIGA OCH INRIKES FRÅGOR.....	17
RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET	22

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

om säker användning av fjärrstyrda luftfartygssystem (RPAS), vanligen kallade obemannade luftfartyg (UAV), på området civil luftfart (2014/2243(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens meddelande av den 8 april 2014 *En ny era för luftfarten: Luftfartsmarknaden öppnas för en säker och hållbar civil användning av fjärrstyrda luftfartygssystem* (COM(2014)0207),
- med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 4.2 g och 16 samt avdelning VI,
- med beaktande av Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, särskilt artiklarna 7 och 8,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter,
- med beaktande av Europeiska datatillsynsmannens yttrande över meddelandet från kommissionen till Europaparlamentet och rådet *En ny era för luftfarten – Luftfartsmarknaden öppnas för en säker och hållbar civil användning av fjärrstyrda luftfartygssystem*,
- med beaktande av slutrapporten från den europeiska RPAS-styrgruppen *Roadmap for the integration of civil Remotely-Piloted Aircraft Systems into the European Aviation System*,
- med beaktande av Rigaförklaringen om fjärrstyrda luftfartygssystem (drönare) *Utformning av en ram för framtidens luftfart*,
- med beaktande av rapporten från brittiska överhuset *Civilian Use of Drones in the EU*,
- med beaktande av förslaget från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet *Concept of Operations for Drones – A risk based approach to regulation of unmanned aircraft*,
- med beaktande av Chicagokonventionen av den 7 december 1944,
- med beaktande av artikel 52 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandet från utskottet för medborgerliga fri- och rättigheter samt rättsliga och inrikes frågor (A8-0261/2015), och av följande skäl:
 - A. Små radiostyrda modellflygplan har flugits av entusiaster i flera årtionden. Under de senaste 15 åren har vi upplevt en snabb ökning av användningen av fjärrstyrda luftfartygssystem (RPAS), mer kända som obemannade luftfartyg (UAV) eller drönare.

I synnerhet RPAS avsedda för både hobby- och fritidsverksamhet har blivit allt mer populära.

- B. Teknik som utvecklats främst för militära ändamål tillämpas nu för kommersiella ändamål, vilket leder till att lagstiftningsmässiga gränser förskjuts. RPAS som används yrkesmässigt är också mycket användbara för civila ändamål, vars mervärde ökar med avståndet mellan apparaten och den som fjärrstyr den (flygningar ”utom synhåll”). Till dessa användningar, som är extremt varierade och kan komma att utvecklas ytterligare i framtiden, hör till exempel säkerhetsinspektioner och övervakning av infrastruktur (järnvägsspår, dammar och anläggningar för elförsörjning), bedömning av naturkatastrofer, precisionsjordbruk (hållbart jordbruk), medieproduktion, flygtermografi och paketleveranser i isolerade regioner. Nya tillämpningar förväntas utvecklas snabbt inom en snar framtid, vilket visar hur innovativ och dynamisk RPAS-industrin är.
- C. Denna teknik har kapacitet att ersätta människan i farliga miljöer.
- D. Det finns två kategorier användningar av RPAS: RPAS för yrkesmässiga ändamål och sådana för fritidsändamål. Dessa två till sin karaktär skilda kategorier måste omfattas av olika krav inom samma EU-rättsliga ram.
- E. Den nuvarande EU-lagstiftningen föreskriver att Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) i princip är certifieringsmyndighet för RPAS med en maximal startmassa på över 150 kg. RPAS på 150 kg eller mindre omfattas av medlemsstatens lagstiftning.
- F. RPAS-bestämmelser finns eller håller på att utarbetas i Österrike, Kroatien, Tjeckien, Danmark, Frankrike¹, Tyskland, Italien, Irland, Polen, Spanien och Storbritannien². Det finns godkända flygskolor i Danmark, Storbritannien och Nederländerna och över 500 RPAS-förare med licens i Nederländerna och Storbritannien är redan verksamma.
- G. Alla nuvarande RPAS-bestämmelser i Europa är skräddarsydda för att bedöma säkerhetsriskerna vid användningen. Dessa RPAS-bestämmelser är operatörscentrerade och har inte det vanliga luftfartygscentrerade synsättet för bemannade luftfartyg. Risken är inte bara beroende av typen av maskin och dess egenskaper (vikt, hastighet m.m.), utan av fler faktorer, t.ex. området luftfartyget flyger över, höjden, operatörens sakkunskap, den specifika typen av flygning samt operatörens förmåga att hantera oförutsedda omständigheter.
- H. Den ekonomiska tillväxtpotentialen inom denna industri, från tillverkaren till slutanvändaren, är enorm, både för stora företag och för den försörjningskedja som utgörs av tusentals små och medelstora företag och innovativa nystartade företag. Därför är det absolut nödvändigt att vi bevarar standarder av världsklass för tillverkningen och för flygningarna och samtidigt gynnar Europas ledande ställning på området.
- I. Som ett erkännande av den snabba utvecklingen av denna marknad införlivas RPAS helt riktigt i befintliga luftfartsprogram såsom det gemensamma företaget för

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>

forskningsprojektet om flygledningstjänster i det gemensamma europeiska luftrummet (Sesar) och Horisont 2020. Industrin har redan investerat stora finansiella resurser och skulle uppmuntras att göra det i ännu större utsträckning om tillgången till finansiering för små och medelstora företag, som utgör majoriteten inom sektorn, underlättades. Ytterligare finansiering för vidare forskning och utveckling (FoU) kommer att vara avgörande för stödet till denna nya industri och för att RPAS tryggt och säkert ska integreras i luftrummet.

- J. Redan i detta tidiga skede har medlemsstaterna, näringslivet och kommissionen alla noterat denna marknads potential och vill gärna betona att en eventuell politisk ram måste möjliggöra tillväxt inom den europeiska sektorn för att man ska kunna konkurrera globalt.
- K. Denna nya marknad erbjuder stora möjligheter för investeringar, innovation och sysselsättning i hela försörjningskedjan och kommer samhället till gagn, men allmänintresset måste samtidigt skyddas, särskilt i frågor knutna till integritet, dataskydd, ansvarsskyldighet och civilrättsligt ansvar.
- L. Även om den ekonomiska potentialen med RPAS erkänns kommer utvecklingen av RPAS att bli en av de största utmaningarna i framtiden i fråga om säkerhet inom luftfartsindustrin och personers och företags säkerhet och trygghet.
- M. Det är EU:s uppgift att snabbast möjligt ta fram en rättslig ram som enbart avser civila användningar av RPAS.
- N. Den europeiska rättsliga ramen bör göra det möjligt för sektorn att fortsätta med sin innovation och att utvecklas under bästa möjliga förhållanden, samtidigt som den garanterar allmänheten ett effektivt skydd av egendom och personer samt av personuppgifter och privatlivet.

Den internationella dimensionen

1. Europaparlamentet noterar att många ser Förenta staterna som den ledande marknaden för användning av RPAS, om än för militära operationer. Parlamentet betonar dock att Europa är ledaren inom den civila sektorn, med 2 500 operatörer (400 i Storbritannien, 300 i Tyskland, 1 500 i Frankrike, 250 i Sverige osv.) jämfört med 2 342 operatörer i resten av världen, och bör göra sitt yttersta för att dra nytta av sin starka ställning på marknaden.
2. Europaparlamentet noterar att Japan har ett stort antal RPAS-operatörer och 20 års erfarenhet, främst av användningen av RPAS för precisionsjordbruk, t.ex. besprutning av grödor. Parlamentet påminner om att det var det första land som i mitten av 90-talet tillät användning av RPAS-teknik i jordbruksverksamhet och att antalet operatörer inom några få år hade mångdubblats.
3. Europaparlamentet noterar att Israel har en mycket aktiv tillverkningsindustri, men med direkt fokus på militära RPAS. Parlamentet understryker att en integrerad civil–militär flygtrafiktjänst nu gör det lättare att integrera RPAS i det israeliska luftrummet.

4. Europaparlamentet noterar att Australien, Kina (där många av de mycket små RPAS tillverkas) och Sydafrika tillhör de 50 andra länder som för närvarande håller på att utveckla RPAS.
5. Europaparlamentet betonar att RPAS globala dimension måste erkännas och uppmanar kommissionen att till fullo ta hänsyn till detta.

Läget i EU:s medlemsstater

6. Europaparlamentet betonar att det i dag förekommer RPAS-verksamhet i någon mån i alla EU-medlemsstater, inriktad på tillverkning och/eller trafik.
7. Europaparlamentet framhåller att om inte ett undantag beviljas är operativ verksamhet laglig endast om det finns nationell lagstiftning. Parlamentet påminner om att detta grundar sig på Icao-regeln att all trafik med obemannade luftfartyg kräver särskilt tillstånd¹.
8. Europaparlamentet konstaterar att bristen på harmoniserad EU-lagstiftning riskerar att hämma utvecklingen av en europeisk marknad för RPAS, eftersom de nationella tillstånden i allmänhet inte får ömsesidigt erkännande bland medlemsstaterna.

Viktiga frågor

9. Europaparlamentet anser att europeiska och globala bestämmelser som garanterar gränsöverskridande RPAS-utveckling är viktiga för sektorn. Parlamentet anser att en tydlig europeisk rättslig ram behövs för att säkra investeringar i och utveckling av en konkurrenskraftig europeisk RPAS-sektor. Parlamentet betonar att det finns en risk att den ekonomiska potentialen och de positiva effekterna av RPAS inte kan utnyttjas till fullo om man inte vidtar åtgärder omgående.
10. Europaparlamentet påminner om denna sektors ekonomiska betydelse och betonar behovet av en lämplig politik som skyddar den personliga integriteten, säkerställer uppgiftsskyddet och garanterar säkerhet och skydd samt står i proportion till sitt syfte, samtidigt som de små och medelstora företagen inte åläggs onödiga bördor.
11. Europaparlamentet anser att en tydlig, effektiv och säker europeisk ram som införs snabbt skulle göra att diskussionerna kring framtagandet av globala bestämmelser om användningen av drönare gick framåt.
12. Europaparlamentet anser att man i denna framtida lagstiftning måste skilja mellan yrkesmässig användning och användning för fritidsändamål av RPAS.
13. Europaparlamentet understryker att trygghet och säkerhet är av avgörande betydelse för all RPAS-verksamhet och alla RPAS-bestämmelser och måste stå i proportion till riskerna. Parlamentet anser att den framtida rättsliga EU-ramen bör anpassas till de specifika risker som är kopplade till flygningar ”utom synhåll”, utan att för den skull avskräcka från denna typ av flygningar.

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

14. Europaparlamentet framhåller att frågan om dataskydd och personlig integritet är avgörande för att främja brett stöd från allmänheten för användningen av RPAS i den civila luftfarten och därmed även är viktig för att underlätta en ökad användning och en säker integrering av RPAS i den civila luftfarten, med full respekt för direktiv 95/46/EG om skydd av personuppgifter, rätten till skydd av privatliv, som föreskrivs i artikel 7 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna och rätten till skydd av personuppgifter, som föreskrivs i artikel 8 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna och i artikel 16 i EUF-fördraget. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att vid utarbetandet av EU-strategier om RPAS se till att garantier för personlig integritet och uppgiftsskydd ingår, i enlighet med nödvändighets- och proportionalitetsprinciperna. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att främja utvecklingen av standarder för koncepten inbyggt integritetsskydd och integritetsskydd som standard.
15. Europaparlamentet ställer sig bakom och stöder fullt ut de fem grundläggande principer för den framtida RPAS-utvecklingen som fastställs i Rigaförklaringen:
 - RPAS måste behandlas som nya typer av luftfartyg med proportionella bestämmelser på grundval av risken vid varje användning.
 - EU:s bestämmelser om säkert tillhandahållande av RPAS-tjänster behöver utvecklas för att göra det möjligt för industrin att investera.
 - Teknik och standarder behöver utvecklas för att möjliggöra en fullständig integration av RPAS i det europeiska luftrummet.
 - Allmänhetens acceptans är avgörande för RPAS-tjänsternas tillväxt.
 - RPAS-operatören är ansvarig för luftfartygets användning.
16. Europaparlamentet betonar att det ur flygledningssperspektiv på kort sikt redan finns driftsförfaranden för att låta RPAS flyga utanför särskilda och begränsade områden. Parlamentet påminner om att många civila och militära RPAS flyger i särskilda korridorer genom att utöka det standardkriterium för avstånd som normalt används för bemannade luftfartyg.
17. Europaparlamentet framhåller den betydelse som flygningar ”utom synhåll” har för sektorns utveckling. Parlamentet anser att EU-lagstiftningen bör främja denna typ av användning.
18. Europaparlamentet erkänner att RPAS påverkan på den bemannade trafiken är begränsad eftersom de är så få jämfört med de bemannade luftfartygen. Parlamentet noterar dock att trycket på flygledningstjänsten skulle kunna öka på grund av den välkomna ökningen av RPAS för hobby- och fritidsbruk, som i vissa fall skulle kunna utgöra hot mot säkerheten, och begär att de behöriga myndigheterna och framtida EU-bestämmelser tar hänsyn till detta för att säkerställa fortsatt effektiva standarder för flygledningstjänsten i alla medlemsstater.
19. Europaparlamentet understryker att tekniska lösningar och lagstiftningslösningar på lång sikt helst bör syfta till att tillåta RPAS att använda luftrummet tillsammans med

andra luftrum användare utan att nya krav på utrustning införs för de senare. Parlamentet noterar att det finns ett stort antal RPAS som flyger på höjder under 500 fot tillsammans med bemannade luftfartyg. Parlamentet betonar att även om leverantörerna av flygtrafiktjänster inte erbjuder flygkontrolltjänster på dessa höjder, ansvarar de för att tillhandahålla tillräcklig information så att båda typerna av luftfartyg kan flyga i samma luftrum. Parlamentet noterar att Eurocontrol stöder länderna i att skapa gemensam förståelse för de berörda frågorna och att så långt det går driva fram harmonisering.

20. Europaparlamentet anser att frågan om identifiering av drönare, oavsett storlek, är av central betydelse. Parlamentet understryker att man bör finna lösningar som tar hänsyn till om drönaren används för fritidsändamål eller kommersiella ändamål.

Förslag inför framtiden

21. Europaparlamentet anser att ett tydligt, harmoniserat och proportionellt europeiskt och globalt regelverk behöver utvecklas på grundval av riskbedömning så att man undviker oproportionella föreskrifter för företag som skulle bromsa investeringar och innovation i RPAS-industrin, samtidigt som man skyddar medborgarna och skapar hållbara och innovativa arbetstillfällen. Parlamentet anser att en noggrann riskbedömning bör baseras på det ”operativa konceptet”, som har tagits fram av Easa och bör beakta egenskaperna hos RPAS (vikt, tillämpningsområde, hastighet) och typen av användning (fritids- eller yrkesmässig). Detta regelverk bör ha ett långsiktigt perspektiv och beakta teknikens möjliga utveckling och nya användningar i framtiden.
22. Europaparlamentet stöder kommissionens avsikt att ta bort tröskeln på 150 kg och ersätta den med ett sammanhängande och övergripande unionsregelverk, där det finns utrymme för nationella behöriga myndigheter, behöriga organ eller organisationer att ta över validerings- och tillsynsverksamhet. Parlamentet anser att bestämmelsernas proportionalitet bör motsvaras av den nödvändiga flexibiliteten i processer och förfaranden.
23. Europaparlamentet anser att utökningen av Easas behörigheter i fråga om RPAS bör återspeglas i byråns budget, så att Easa kan fullgöra sina uppgifter.
24. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att vid utarbetandet av EU-strategier om RPAS se till att garantier för personlig integritet och uppgiftsskydd ingår genom att som ett minimikrav göra konsekvensbedömningar och inbyggda integritetsskyddsmekanismer obligatoriska.
25. Europaparlamentet uttrycker sin oro över potentiell olaglig och farlig användning av RPAS (dvs. RPAS som gjorts om från ett civilt verktyg till ett vapen som används för militära eller andra ändamål, eller RPAS som används för att störa navigations- eller kommunikationssystem). Parlamentet uppmanar kommissionen att stödja utvecklingen av nödvändig teknik för att säkerställa en säker drift av RPAS, bl.a. genom medel från Horisont 2020 som huvudsakligen är avsatta för forskning i och utveckling av system och tekniker som kan användas för att förbättra inbyggda integritetsskyddsmekanismer och för att stödja utvecklingen av olika tekniker, exempelvis teknik för upptäckt och undvikande (”detect and avoid”), geostaket, störningsskydd och kapningsskydd, och inbyggda integritetsskyddsmekanismer, som möjliggör en säker användning av RPAS.

26. Europaparlamentet uppmuntrar de innovativa teknologier som är knutna till RPAS, vilka har en enorm sysselsättningskapande potential, särskilt vad avser gröna jobb, eftersom de omfattar yrken från ett brett spektrum. Parlamentet uppmuntrar till att utveckla och utforska den stora potential det skulle innebära att involvera små och medelstora företag i de tjänster som är kopplade till tillverkningen av specialdelar och material. Parlamentet lyfter fram behovet av att inrätta och främja kompetens- och utbildningscentrum.
27. Europaparlamentet anser att man i regler på europeisk och nationell nivå tydligt bör ange de bestämmelser som är tillämpliga på RPAS när det gäller den inre marknaden, internationell handel (tillverkning, saluföring, inköp, handel och användning av RPAS) och de grundläggande rättigheterna till integritet och uppgiftsskydd. Parlamentet anser dessutom att dessa regler bör bidra till korrekt upprätthållande av personlig integritet och uppgiftsskydd samt av all annan lagstiftning som avser de olika risker och skyldigheter som är kopplade till flygning av RPAS, exempelvis strafflagstiftning, immaterialrätt, luftfartsrätt och miljölagstiftning, bör anges i unionslagstiftningen. Parlamentet understryker att alla personer som flyger RPAS måste informeras om reglerna för användning av dessa och att dessa regler måste specificeras i ett meddelande till alla som förvärvar ett RPAS.
28. Europaparlamentet anser att industrin, tillsynsmyndigheterna och de kommersiella aktörerna måste diskutera med varandra för att garantera en tydlig rättslig situation som gynnar investeringar och undvika problematiken med "hönan och ägget", där industrin är ovillig att investera i utveckling av nödvändig teknik så länge man inte kan vara säker på hur den regleras medan tillsynsmyndigheterna är ovilliga att utveckla standarder innan industrin lagt fram tekniska lösningar för godkännande. Parlamentet insisterar på att de små och medelstora företagen verkligen måste vara delaktiga i denna standardiseringsprocess.
29. Europaparlamentet anser att en riskbaserad strategi i enlighet med Rigaförklaringen och det operativa koncept som utarbetats av Easa utgör en stabil grund för att säkerställa en säker drift av RPAS och att regelverket måste vara antingen fall-till-fall-baserat eller typ/klass-baserat, beroende på vad som är lämpligast, och garantera en hög säkerhetsnivå och interoperabilitet. Parlamentet anser att det är av yttersta vikt att standardiseringskraven från den europeiska organisationen för civil luftfartsutrustning (Eurocae) valideras av det behöriga tillsynsorganet för att garantera framgången för RPAS:s tillverkare och operatörer.
30. Europaparlamentet anser att framtida europeiska och globala bestämmelser om RPAS bör omfatta frågor som rör
- luftvärdighet,
 - certifieringsspecifikationer,
 - kommersiellt bruk och fritidsbruk,
 - drönarens, ägarens/operatörens identitet,
 - godkännande av organisationer som bedriver förarbildning,
 - utbildning och licensiering av förare,
 - flygningar,
 - skadeståndsansvar och försäkringar,
 - dataskydd och personlig integritet,

- geostaket,
 - flygförbudszoner.
31. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att se till att kurser för yrkesmässiga användare och ägare av RPAS omfattar särskild utbildning som rör skydd av personuppgifter och personlig integritet, och att yrkesanvändare av RPAS är föremål för medlemsstaternas ömsesidiga erkännande för att man på så sätt ska kunna eliminera alla marknadsbegränsningar.
 32. Europaparlamentet betonar att RPAS som flyger utom synhåll måste vara utrustade med system för att se och undvika andra luftfartyg i samma luftrum för att säkerställa att RPAS inte utsätter bemannade fartyg för risker. Dessutom måste RPAS ta hänsyn till tätbebyggda områden och flygförbudszoner såsom flygplatser, kärnkraftverk, kemiska anläggningar och annan kritisk infrastruktur. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att tillhandahålla de nödvändiga anslagen för FoU genom det gemensamma Sesar-företaget.
 33. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och de berörda organen och gemensamma företagen att stärka sina forsknings- och utvecklingsprogram. Parlamentet anser att unionen med tanke på denna sektors förväntade ekonomiska spin-off-effekter bör främja utvecklingen av europeisk teknik, till exempel via Horisont 2020. Parlamentet begär att man inom forskningsprogrammen även ser till utvecklingen av teknik för upptäckt och infångande av drönare.
 34. Europaparlamentet påminner om att det europeiska GNSS-programmet Egnos som stärker gps-signalen certifierades för civil luftfart 2011 och att Galileo under kommande år gradvis kommer att inleda driftfasen. Parlamentet menar i detta sammanhang att ett avancerat system för flygledningstjänst liksom RPAS-tillämpningar baserade på europeiska GNSS-program kommer att utgöra ett gynnsamt bidrag till säker drift av RPAS.
 35. Europaparlamentet noterar att RPAS i enlighet med en riskbaserad strategi bör utrustas med ett id-chipp samt registreras för att spårbarhet, ansvarsskyldighet och ett korrekt genomförande av bestämmelserna om civilrättsligt skadeståndsansvar ska kunna garanteras.
 36. Europaparlamentet stöder det operativa koncept som utarbetats av Easa och som definierar tre olika kategorier RPAS med motsvarande bestämmelser.
 37. Europaparlamentet noterar att efterlevnaden av RPAS-lagstiftningen är avgörande för att RPAS säkert och framgångsrikt ska integreras i den europeiska luftfarten.
 38. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att se till att tillräckliga medel avsätts för upprätthållandet av RPAS-lagstiftningen.
 39. Europaparlamentet betonar att *Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems* (Jarus) är ett internationellt organ med frivilligt medlemskap som består av nationella myndigheter för civil luftfart från 22 EU-länder och tredjeländer samt tillsynsbyråer och organ. Parlamentet påminner om att Jarus leds av en representant från Easa, som är den byrå som kommer att sköta framtida RPAS-reglering. Jarus syfte är att utarbeta

tekniska, säkerhetsmässiga och operativa krav för certifiering och säker integrering av stora och små RPAS i luftrummet och på flygplatser.

40. Europaparlamentet menar att Jarus skulle kunna se till att alla framtida EU-bestämmelser samordnas med internationella arrangemang i andra länder, genom en process för ömsesidigt erkännande.
41. Europaparlamentet anser att medlemsstaternas dataskyddsmyndigheter bör samarbeta för att utbyta data och bästa praxis se till att befintliga riktlinjer om dataskydd följs, såsom direktiv 95/46/EG.
42. Europaparlamentet understryker att när RPAS används av brottsbekämpande organ och underrättelseorgan måste grundläggande rättigheter, såsom rätten till integritet, rätten till uppgiftsskydd, friheten att förflytta sig och yttrandefriheten, respekteras. Parlamentet understryker vidare att potentiella risker i anslutning till sådan användning av RPAS, både när det gäller övervakning av enskilda personer och grupper och övervakning av allmänna platser, exempelvis gränser, måste diskuteras.
43. Europaparlamentet anser att medlemsstaternas dataskyddsmyndigheter bör sprida befintliga specifika dataskyddsriktlinjer för kommersiella RPAS och uppmanar medlemsstaterna att noggrant genomföra dataskyddslagstiftningen på ett sätt som fullt ut tar itu med allmänhetens farhågor när det gäller integritet och som inte leder till en oproportionell administrativ börda för RPAS-operatörer.
44. Europaparlamentet rekommenderar eftertryckligen att de pågående diskussionerna mellan EU och nationella politiska beslutsfattare och lagstiftare, industrin, små och medelstora företag och kommersiella aktörer öppnas för allmänheten och att en offentlig debatt inleds där medborgare och andra relevanta aktörer, såsom icke-statliga organisationer (däribland medborgarrättsorganisationer) och brottsbekämpande myndigheter deltar, i syfte att kartlägga och ta itu med de problem som hänför sig till skyddet av de grundläggande rättigheterna samt de olika aktörernas ansvar och utmaningar när det gäller skyddet av dessa rättigheter och av medborgarnas säkerhet vid användningen av RPAS.
45. Europaparlamentet anser att parlamentet måste fastställa sin ståndpunkt innan kommissionen antar sitt luftfartspaket och därmed bemöta industrins krav på tydlig vägledning.
46. Europaparlamentet betonar behovet av en tydlig rättslig ram som grundar sig på relevanta kriterier rörande användning av kameror och sensorer, särskilt på kommersiella och privata fjärrstyrda luftfartygssystem, som kommer att garantera ett effektivt skydd av rätten till integritet och till uppgiftsskydd samt säkerställa medborgarnas säkerhet, med hänsyn till att de allt mindre delarna i RPAS kommer att leda till fler bärbara och oupptäckbara enheter.
47. Europaparlamentet uppmanar TRAN- och LIBE-utskottet att organisera en gemensam utfrågning med företrädare för industrin, företrädare för nationella integritetsskyddsorgan, Europeiska datatillsynsmannen, kommissionen samt icke-statliga organisationer som är verksamma inom grundläggande rättigheter.

48. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att överväga att införa en regelbunden rapporteringsmekanism i vilken man kan diskutera den tekniska och politiska utvecklingen samt bästa praxis på nationell nivå, liksom eventuella incidenter med RPAS. Kommissionen uppmanas också att lägga fram en översikt och utvärdering av medlemsstaternas regleringsarbete, i syfte att göra jämförelser och identifiera bästa praxis.
49. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.

MOTIVERING

I. Åtgärder som vidtagits av föredraganden och hennes ståndpunkt

När meddelandet offentliggjordes sade Siim Kallas, som då var vice ordförande i Europeiska kommissionen och kommissionär för transport och rörlighet, att det är nu som detta måste ske – en uppfattning som även framförts av Violeta Bulc, som efterträdde honom som kommissionär och som har prioriterat införlivandet av RPAS i luftfartspaketet, som förväntas före utgången av 2015.

Efter offentliggörandet av kommissionens meddelande 2014 anordnade föredraganden den 27 januari 2015 ett intressentmöte i Europaparlamentet för företrädare för kommissionen, Easa och Jarus, det gemensamma Sesar-företaget, nationella tillsynsmyndigheter inbegripet den brittiska civila luftfartsmyndigheten (CAA), det brittiska transportministeriet, det nederländska transportministeriet och tjänsteleverantörerna NATS och Eurocontrol, tillverkarna BAE Systems, Airbus, Rolls Royce och ASD samt pilotförbundet BALPA. Även Europe Air Sports var företrätt, med tanke på den ökade användningen av RPAS i rekreationssyfte.

Deltagarna konstaterade allmänt att varje regleringsram måste vara proportionell, så att sektorn kan växa och man samtidigt undviker onödiga bördor för en framväxande industri. Dessutom måste varje ram eftersträva globalt erkännande för att stimulera FoU.

I februari 2015, då en delegation från utskottet för transport och turism var på besök i Washington D.C., träffade föredraganden tjänstemän från Förenta staternas Federal Aviation Administration (FAA), som har ansvar för integrationen av obemannade luftfartyg. FAA har nyss föreslagit en förordning som skulle göra det tillåtet att använda vissa små obemannade luftfartyg i Förenta staternas luftfartssystem, samtidigt som man är öppen för framtida tekniska innovationer.

År 2014 träffade föredraganden också brittiska överhusets EU-kommitté som utarbetade en rapport om civil användning av drönare i Storbritannien. Dessutom höll föredraganden i mars 2015 ett anförande vid konferensen om RPAS som anordnades i Riga av det lettiska ordförandeskapet.

I den därpå följande Rigaförklaringen anges fem väsentliga principer för EU:s framtida fokus:

- RPAS måste behandlas som nya typer av luftfartyg med proportionella bestämmelser på grundval av risken vid varje användning.
- EU:s bestämmelser om säkert tillhandahållande av RPAS-tjänster behöver utvecklas för att göra det möjligt för industrin att investera.
- Teknik och standarder behöver utvecklas för fullständig integrering i det europeiska luftrummet.
- Allmänhetens acceptans är avgörande för RPAS-tjänsternas tillväxt.
- RPAS-operatören ska vara ansvarig för luftfartygets användning.

I Riga tog den europeiska luftfartsgemenskapen ställning för att låta företag tillhandahålla RPAS-tjänster i hela Europa från och med 2016.

Europeiska kommissionen håller på att utarbeta ett förslag som ska antas före utgången av 2015. Parlamentet, och i synnerhet vårt utskott, kommer att fullgöra sin roll och ta fram konstruktiva lösningar på de förestående utmaningarna. Slutligen är föredragandens tydliga budskap att med ert stöd och er medverkan anta ett initiativbetänkande för att sända ett kraftfullt politiskt budskap om att vi är redo för detta nya och spännande steg framåt och att fullt ut medverka till att bygga en civil luftfartssektor för 2000-talet.

II. Ordlista

ATM	Flygledningstjänst
BALPA	British Airline Pilots Association (brittiska pilotförbundet)
CAA	Storbritanniens civila luftfartsmyndighet
DfT (Storbritannien)	Brittiska transportministeriet
DfT (Nederländerna)	Nederländska transportministeriet
Easa	Europeiska byrån för luftfartssäkerhet
Eurocae	European Organisation for Civil Aviation Equipment (den europeiska organisationen för civil luftfartsutrustning)
FAA	Federal Aviation Administration (USA)
ICAO	Internationella civila luftfartsorganisationen.
Jarus	The Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems
RPAS	Fjärrstyrda luftfartygssystem
Sesar	Forskningsprojekt om flygledningstjänster i det gemensamma europeiska luftrummet.
UAS	Obemannade luftfartygssystem
UAV	Obemannade luftfartyg

III a). Bakgrundsinformation: Sammanfattning av kommissionens meddelande från april 2014 – COM(2014)0207

I meddelandet anges hur kommissionen avser att diskutera RPAS-verksamheten inom en framtida europeisk politisk ram. Det förklaras att eventuella bestämmelser måste främja utvecklingen av en kommersiell RPAS-marknad samtidigt som allmänintresset skyddas.

Det ska inrättas nya standarder för att reglera civil RPAS-trafik som omfattar säkerhet, skydd, personlig integritet, dataskydd, försäkringar och skadeståndsansvar. Kommissionens syfte är att göra det möjligt för den europeiska industrin att bli en global branschledare inom denna nya teknik.

Ett lagstiftningsförslag ska antas före utgången av 2015. Kommissionen noterar att de nya standarderna skulle omfatta följande områden:

- EU-omfattande bestämmelser om säkerhetstillstånd: EU-standarderna skulle bygga på principen att RPAS-flygningar i förekommande fall måste ha samma säkerhetsnivå som ”bemannade” flygningar. Dessutom kommer Easa att börja utarbeta EU-omfattande standarder för RPAS.
- Skydd av privatlivet och dataskydd: Uppgifter som samlas in av RPAS måste vara förenliga med tillämpliga dataskyddsbestämmelser, och dataskyddsmyndigheterna är skyldiga att övervaka senare insamling och behandling av personuppgifter; kommissionen skulle bedöma hur man kan se till att dataskyddsbestämmelserna är fullt tillämpliga på RPAS och vid behov föreslå ändringar eller specifik vägledning.
- Kontroll för att garantera säkerheten: Eftersom RPAS kan användas på olagligt sätt skulle Easa utarbeta de nödvändiga säkerhetskraven, särskilt för att skydda informationsflöden. Easa skulle föreslå rättsliga skyldigheter för alla berörda parter – t.ex. flygledningstjänsten, operatören och leverantörer av telekomtjänster – och de nationella myndigheterna skulle övervaka att skyldigheterna uppfylls.
- En tydlig ram för skadeståndsskyldighet och försäkringar: Det nuvarande systemet för ansvarsförsäkring har inrättats främst med tanke på bemannade luftfartyg, där vikten (från och med 500 kg) avgör minimibeloppet för försäkringen; kommissionen skulle bedöma behovet av att ändra de nuvarande bestämmelserna för att ta hänsyn till RPAS.
- Rationalisering av forskning och utveckling (FoU) och stöd till ny industri: Kommissionen har meddelat att man önskar rationalisera FoU, särskilt den fond som förvaltas av det gemensamma företaget Sesar, för att säkerställa att RPAS integreras i Sesar så snart som möjligt. Små och medelstora företag och nystartade företag inom sektorn skulle få industristöd för att utveckla teknik inom ramen för programmen Horisont 2020 och Cosme.

III b). Exempel på det nuvarande godkännandet av RPAS i en medlemsstat:

I Storbritannien definierar CAA små obemannade luftfartyg som ”luftfartyg på högst 44 lbs (20 kg)”. För denna kategori anges säkerhetskraven i artiklarna 166 och 167 i de brittiska luftfartsbestämmelserna (Air Navigation Order), där det står följande:

1. *Verksamheten får inte medföra fara för någon eller något.*
2. *Luftfartyget måste förbli inom synhåll (normalt 1 640 fot horisontellt och 400 fot vertikalt) för föraren (dvs. den person som har kontroll över luftfartyget). Flygningar som går utöver dessa avstånd måste godkännas av CAA (varvid den grundläggande förutsättningen är att operatören kan påvisa att han eller hon kan göra detta på ett säkert sätt).*
3. *Små obemannade luftfartyg (oberoende av massan) som används för övervakningsändamål är föremål för strängare begränsningar angående det minimiavstånd som ska hållas till människor eller fastigheter som inte står under ens kontroll. Om man vill flyga närmare än dessa minimiavstånd krävs det tillstånd från CAA innan flygningarna inleds.*
4. *Tillstånd från CAA krävs också för alla flygningar som genomförs som bruksflygningar.*
5. *”Föraren” har ansvar för att säkerställa att flygningen kan genomföras under säkra förhållanden.*

3.9.2015

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MEDBORGERLIGA FRI- OCH RÄTTIGHETER SAMT RÄTTSLIGA OCH INRIKES FRÅGOR

till utskottet för transport och turism

över säker användning av fjärrstyrda luftfartygssystem (RPAS), vanligen kallade obemannade luftfartyg (UAV), på området civil luftfart (2014/2243(INI))

Föredragande av yttrande: Soraya Post

FÖRSLAG

Utskottet för medborgerliga fri- och rättigheter samt rättsliga och inrikes frågor uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande i sitt resolutionsförslag:

- A. Fjärrstyrda luftfartygssystem kan användas för en rad olika civila (icke-militära) ändamål såsom skydd av kritisk infrastruktur, civilskydd, katastrofhantering, eftersökning och räddning, miljöskydd, jordbruks- och industriproduktion, övervakning i samband med brottsbekämpning, underrättelseuppdrag, journalistik, kommersiell verksamhet samt fritidsverksamhet.
- B. Oavsett de fjärrstyrda luftfartygssystemens potential och fördelar medför användningen av dem betydande risker, i synnerhet eftersom de fjärrstyrda luftfartygssystem stärker annan teknik, vilket kan leda till övervakning och spårning av personer och föremål. De fjärrstyrda luftfartygssystemen är per definition en form av teknik med dubbla användningsområden, vilket kräver mycket strikta regler. Särskilda utmaningar uppstår också i de fall där användningen av fjärrstyrda luftfartygssystem omfattar behandling av personuppgifter, eftersom detta inkräktar på grundläggande rättigheter, närmare bestämt rätten till integritet och rätten till uppgiftsskydd, och vidare i de fall där allmänhetens säkerhet kan komma att påverkas, eftersom fjärrstyrda luftfartygssystem medvetet eller omedvetet kan användas så att de orsakar skada på människor och infrastruktur.
- C. Fragmenterad nationell lagstiftning om civil användning av fjärrstyrda luftfartygssystem skulle stå i vägen för utvecklingen av en inre europeisk marknad för fjärrstyrda luftfartygssystem, hindra fastställandet av omfattande gemensamma garantier och utgöra ett allvarligt hot mot EU-medborgarnas grundläggande rättigheter, särskilt rätten till integritet, rätten till uppgiftsskydd, rätten till säkerhet samt mötesfriheten.

- D. Genom en tydlig och komplett regleringsram där man tar hänsyn till hela kedjan för fjärrstyrda luftfartygssystem i syfte att garantera säkerhet, trygghet, integritet, skydd av personuppgifter, miljöskydd, ansvarighet, ansvarstagande, efterlevnad av lagen, försäkring, identifiering och insyn kan man garantera rättssäkerhet och säkerställa att fjärrstyrda luftfartygssystem införlivas i civilflygssystemet på ett säkert sätt, och detta kan leda till att EU intar en ledande roll för att upprätta internationella standarder.
- E. Ökad tillgång till fjärrstyrda luftfartygssystem för konsumenter kommer även att ha mycket stora effekter på samhället, där våra kommersiella och privata kontakter kommer att ändras kraftigt.
- F. Skillnaden mellan å ena sidan fjärrstyrda luftfartygssystem för fritidsverksamhet, och å andra sidan fjärrstyrda luftfartygssystem för yrkesverksamhet behöver fastställas. Vid användning av fjärrstyrda luftfartygssystem för fritidsverksamhet måste viss teknik som är särskilt inkräktande förbjudas. Vissa fjärrstyrda luftfartygssystem är utrustade med en högeffektsteknik. För dessa måste proportionalitets- och nödvändighetsprinciperna gälla när de används i yrkesmässigt syfte.
- G. Fjärrstyrda luftfartygssystem och användningen av dem kan bli särskilt påträngande när det gäller privatlivet och skydd av personuppgifter. Avsaknaden av direktkontakt mellan apparaten och användaren kan leda till att användaren inte längre känner ansvar för användningen av det fjärrstyrda luftfartygssystemet.
1. Europaparlamentet stöder kommissionens förslag att snabbt ändra förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och ompröva sin bristande behörighet att reglera fjärrstyrda luftfartygssystem under 150 kg för att på så sätt garantera att EU på ett fullgott sätt ska kunna reglera integreringen av fjärrstyrda luftfartygssystem i det civila luftfartssystemet genom att ta upp säkerhets-, skydds-, integritets- och uppgiftsskyddsrelaterade villkor för civil användning av fjärrstyrda luftfartygssystem.
 2. Europaparlamentet framhåller på nytt att när personuppgifter behandlas inom ramen för fjärrstyrda luftfartygssystem som drivs inom EU, oavsett om detta sker i brottsbekämpande syfte eller av en fysisk person inom ramen för verksamhet av rent privat natur eller som har samband med dennes hushåll, gäller rätten till skydd av privatliv som föreskrivs i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna (artikel 7) samt rätten till skydd av personuppgifter som föreskrivs i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna (artikel 8) och i EUF-fördraget (artikel 16), och framhåller vidare att EU:s rättsliga ram för uppgiftsskydd till fullo ska respekteras.
 3. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att vid utarbetandet av EU-strategier om fjärrstyrda luftfartygssystem se till att garantier för personlig integritet och uppgiftsskydd ingår genom att som ett minimikrav göra konsekvensbedömningar och inbyggda integritetsskyddsmekanismer (privacy by design/privacy by default) obligatoriska.
 4. Europaparlamentet påminner om denna sektors ekonomiska betydelse och betonar behovet av en lämplig politik som skyddar den personliga integriteten, säkerställer uppgiftsskyddet och garanterar säkerhet och skydd samt står i proportion till sitt syfte, samtidigt som de små och medelstora företagen inte åläggs onödiga bördor.

5. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att vid utarbetandet av EU-strategier om fjärrstyrda luftfartygssystem se till att garantier för personlig integritet och uppgiftsskydd ingår i linje med principerna om nödvändighet och proportionalitet, bl.a. genom att som en allmän regel göra konsekvensbedömningar och inbyggda integritetsskyddsmekanismer (privacy by design/privacy by default) obligatoriska för alla fjärrstyrda luftfartygssystem som används inom EU, och genom att utarbeta nödvändiga riktlinjer (och följa Europeiska datatillsynsmannens och nationella dataskyddmyndigheters råd inom artikel 29-gruppen) för att garantera ett samordnat genomförande av regelverket för fjärrstyrda luftfartygssystem. Parlamentet uppmanar också kommissionen att informera parlamentet om alla åtgärder, däribland konsekvensbedömningar, som den planerar att vidta rörande fjärrstyrda luftfartygssystem.
6. Europaparlamentet betonar behovet av en tydlig rättslig ram som grundar sig på relevanta kriterier rörande användning av kameror och sensorer, särskilt på kommersiella och privata fjärrstyrda luftfartygssystem, vilken kommer att garantera ett effektivt skydd av rätten till integritet och till uppgiftsskydd samt säkerställa medborgarnas säkerhet. Man bör också ta hänsyn till att de allt mindre delarna i fjärrstyrda luftfartygssystem kommer att leda till mer bärbara och oupptäckbara enheter.
7. Europaparlamentet understryker att när fjärrstyrda luftfartygssystem används av brottsbekämpande organ och underrättelseorgan måste grundläggande rättigheter, såsom rätten till integritet, rätten till uppgiftsskydd, friheten att förflytta sig och yttrandefriheten, respekteras. Parlamentet understryker vidare att potentiella risker i anslutning till sådan användning av fjärrstyrda luftfartygssystem, både när det gäller övervakning av enskilda personer och grupper och övervakning av allmänna platser, exempelvis gränser, också måste diskuteras.
8. Europaparlamentet anser att man i regler på europeisk och nationell nivå tydligt bör fastställa och ange de bestämmelser som är tillämpliga på fjärrstyrda luftfartygssystem när det gäller den inre marknaden och internationell handel (tillverkning, saluföring, inköp och användning av fjärrstyrda luftfartygssystem samt handel med dessa), säkerhet och skydd (flygarcertifikat, tillåtelse att flyga, identifiering av ägare, spårbarhet av positionering i realtid och övervakning av fjärrstyrda luftfartygssystem och av flygningar inom ramen för dessa, inbegripet flygförbudszoner, såsom flygplatser och annan kritisk infrastruktur, ansvarsförsäkring för operatörer av fjärrstyrda luftfartygssystem samt regler som ska följas vid styrning av obemannade luftfartyg, exempelvis regler om visuell kontakt), skydd av personlig integritet och uppgiftsskydd samt all annan eventuell tillämplig lagstiftning, exempelvis strafflagstiftning, immaterialrätt, luftfartsrätt och miljölagstiftning.
9. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att se till att kurser för yrkesmässiga användare och ägare av fjärrstyrda luftfartygssystem omfattar särskild utbildning som rör skydd av personuppgifter och personlig integritet, och att yrkesmässiga användare av fjärrstyrda luftfartygssystem är föremål för medlemsstaternas ömsesidiga erkännande för att man på så sätt ska kunna eliminera alla marknadsbegränsningar.
10. Europaparlamentet understryker att alla personer som flyger ett fjärrstyrt luftfartygssystem måste göras medvetna om de regler på europeisk och på nationell nivå som gäller för användningen av dessa, inbegripet reglerna om integritet och uppgiftsskydd och om

säkerhet och skydd, och att dessa regler ska delges, t.ex. i form av ett meddelande eller en handbok, alla dem som förvärvar ett fjärrstyrt luftfartygssystem.

11. Europaparlamentet uttrycker sin oro över potentiell olaglig och farlig användning av fjärrstyrda luftfartygssystem (t.ex. fjärrstyrda luftfartygssystem som gjorts om från ett civilt verktyg till ett vapen som används för militära eller andra ändamål, eller fjärrstyrda luftfartygssystem som används för att störa navigations- eller kommunikationssystem). Parlamentet uppmanar kommissionen att stödja utvecklingen av nödvändig teknik för att säkerställa en säker drift av fjärrstyrda luftfartygssystem, bl.a. genom medel från Horisont 2020 som huvudsakligen är avsatta för forskning i och utveckling av system och tekniker som kan användas för att förbättra inbyggda integritetsskyddsmekanismer (privacy by design/privacy by default) och för att stödja utvecklingen av olika tekniker, exempelvis teknik för upptäckt och undvikande ("detect and avoid"), geostaket, störningsskydd och kapningsskydd, och inbyggda integritetsskyddsmekanismer (privacy by design/privacy by default) som möjliggör en säker användning av civila fjärrstyrda luftfartygssystem. Parlamentet rekommenderar eftertryckligen att de pågående diskussionerna mellan EU och nationella politiska beslutsfattare och lagstiftare, industrin, små och medelstora företag samt kommersiella aktörer öppnas för allmänheten och att en offentlig debatt inleds där medborgare och andra relevanta aktörer, såsom icke-statliga organisationer (däribland medborgarrättsorganisationer) och brottsbekämpande myndigheter, deltar, i syfte att notera och ta itu med de frågor som hänför sig till skyddet av de grundläggande rättigheterna samt de olika aktörernas ansvar och utmaningar när det gäller skyddet av dessa rättigheter och av medborgarnas säkerhet vid användningen av fjärrstyrda luftfartygssystem.
13. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att anta ett meddelande, som innefattar en ingående analys och en detaljerad konsekvensbedömning, om konsekvenser och risker i samband med fjärrstyrda luftfartygssystem när det gäller säkerhet, skydd, respekt för grundläggande rättigheter (särskilt rätten till integritet och uppgiftsskydd), brottsbekämpning och underrättelseverksamhet, i syfte att stimulera och bidra till den allmänna debatten och redogöra för de initiativ som planeras på detta område i en detaljerad handlingsplan.
14. Europaparlamentet uppmanar TRAN- och LIBE-utskottet att organisera en gemensam utfrågning med företrädare för industrin, företrädare för nationella integritetsskyddsorgan, europeiska datatillsynsmannen, kommissionen samt icke-statliga organisationer som är verksamma inom området för grundläggande rättigheter.
15. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att överväga att införa en regelbunden rapporteringsmekanism i vilken man kan diskutera den tekniska och politiska utvecklingen samt bästa praxis på nationell nivå, liksom eventuella tillbud med fjärrstyrda luftfartygssystem. Kommissionen uppmanas också att lägga fram en översikt och utvärdering av medlemstaternas regleringsarbete, i syfte att göra jämförelser och identifiera bästa praxis.

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

Antagande	3.9.2015
Slutomröstning: resultat	+: 50 -: 4 0: 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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
Slutomröstning: närvarande suppleanter	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
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 200.2)	Norbert Lins

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

Antagande	15.9.2015
Slutomröstning: resultat	+: 45 -: 1 0: 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Rosa D'Amato, Daniel Dalton, Kateřina Konečná, Jozo Radoš, Ruža Tomašić, Matthijs van Miltenburg
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 200.2)	Diane James, Julia Reda