

Bruselj, 29. november 2022  
(OR. en)

15432/22

AVIATION 301

**SPREMNI DOPIS**

---

|                |   |
|----------------|---|
| Pošiljatelj:   | za generalno sekretarko Evropske komisije:<br>direktorica Martine DEPREZ  |
| Datum prejema: | 29. november 2022   |
| Prejemnik:     | Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije   |
| Št. dok. Kom.: | COM(2022) 652 final   |
| Zadeva:        | SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU,<br>EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU<br>REGIJ „Strategija za drone 2.0 za pametni in trajnostni ekosistem<br>brezpilotnih zrakoplovov v Evropi“ |

---

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2022) 652 final.

Priloga: COM(2022) 652 final



EVROPSKA  
KOMISIJA

Bruselj, 29.11.2022  
COM(2022) 652 final

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU  
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**„Strategija za drone 2.0 za pametni in trajnostni ekosistem brezpilotnih zrakoplovov v  
Evropi“**

{SWD(2022) 366 final}

# SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

## „Strategija za drone 2.0 za pametni in trajnostni ekosistem brezpilotnih zrakoplovov v Evropi“

### Ozadje

1. Evropska unija si prizadeva biti na čelu prehoda k zdravemu planetu in v nov digitalni svet. Cilj evropskega zelenega dogovora<sup>1</sup> je namreč doseči podnebno nevtralnost do leta 2050<sup>2</sup>. Digitalizacija gospodarstva bi morala okrečiti konkurenčnost Unije in z novo generacijo tehnologij opolnomočiti ljudi, pri čemer ne bo nihče zapostavljen, v skladu z evropskim stebrom socialnih pravic. Komisija je na podlagi dveh strateških sporočil, in sicer o oblikovanju digitalne prihodnosti Evrope<sup>3</sup> in evropskem digitalnem desetletju<sup>4</sup>, opredelila posebne ukrepe, ki jih bo sprejela za pomoč pri oblikovanju varnih in zanesljivih digitalnih storitev in trgov.
2. Prometni sektor, vključno z nastajajočim sektorjem dronov<sup>5</sup> ter električnih zrakoplovov s sposobnostjo navpičnega vzletanja in pristajanja (eVTOL)<sup>6</sup> s posadko, bi moral prispevati k doseganju tega dvojnega zelenega in digitalnega prehoda. Strategija Komisije za trajnostno in pametno mobilnost<sup>7</sup>, ki je bila sprejeta decembra 2020, zagotavlja ambiciozen načrt, katerega cilj je evropski promet zanesljivo usmeriti na pot k trajnostni, pametni in odporni prihodnosti. Akcijski načrt za ničelno onesnaževanje<sup>8</sup> je v okviru strategije za trajnostno in pametno mobilnost povezan s cilji in ukrepi v zvezi s tem, kako čiste bi morale biti nove prometne politike EU, na primer glede hrupa in onesnaževal zraka.
3. Komisija je med ukrepi, določenimi v strategiji za trajnostno in pametno mobilnost, napovedala pripravo strategije za drone 2.0 za pametni in trajnostni ekosistem brezpilotnih zrakoplovov v Evropi, ki naj bi bila sprejeta do konca leta 2022 in v kateri bodo določeni možni načini za usmerjanje nadaljnjega razvoja te tehnologije ter njenega regulativnega in komercialnega okolja. To sporočilo je odraz navedene napovedi.
4. Komisija si od leta 2014 intenzivno prizadeva za vzpostavitev temeljev celovite politike EU na področju dronov. Prvo sporočilo, v katerem so bili določeni temelji te politike, je

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_sl](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_sl)

<sup>2</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/shaping-europe-digital-future\\_sl](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/shaping-europe-digital-future_sl)

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/europes-digital-decade-digital-targets-2030\\_sl](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/europes-digital-decade-digital-targets-2030_sl)

<sup>5</sup> Izraz dron je laičen izraz za sistem brezpilotnega zrakoplova, ki pomeni brezpilotni zrakoplov in opremo za njegovo daljinsko upravljanje.

<sup>6</sup> Električni zrakoplovi s sposobnostjo navpičnega vzletanja in pristajanja (eVTOL) se uporabljajo za prevoz ljudi in tovora, sprva s pilotom na krovu, ki nadzoruje let, v prihodnosti pa bodo lahko leteli samostojno z uporabo najnovejših tehnologij, ko bodo to dopuščali predpisi.

<sup>7</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>8</sup> Sporočilo o akcijskem načrtu EU: Naproti ničelnemu onesnaževanju zraka, vode in tal.

bilo sprejeto leta 2014<sup>9</sup>, sledilo pa mu je več pomembnih korakov, kot so „Letalska strategija za Evropo“<sup>10</sup> iz leta 2015 in več prelomnih izjav, potrjenih na konferencah na visoki ravni o dronih v Rigi, Varšavi, Helsinkih in Amsterdamu<sup>11</sup>.

5. Unija je imela ključno vlogo pri oblikovanju celovitega regulativnega okvira za drone za svojih 27 držav članic, ki uspešno prispeva k razvoju tega obetavnega sektorja. V skladu z novo osnovno uredbo<sup>12</sup>, sprejeto leta 2018, za vse drone ne glede na njihovo maso veljajo harmonizirani varnostni predpisi Unije. Komisija je na podlagi teh bistvenih varnostnih zahtev in v skladu s pristopom, ki je osredotočen na operacije in temelji na tveganju ter je vključen v osnovno uredbo, v letu 2019 sprejela vrsto pravil, ki urejajo operacije z droni (tj. Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/947 o pravilih in postopkih za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov<sup>13</sup> in Delegirano uredbo Komisije (EU) 2019/945 o operatorjih sistemov brezpilotnega zrakoplova<sup>14</sup>). Poleg tega je Komisija za zagotovitev varnosti operacij z droni v zračnem prostoru leta 2020 sprejela tri izvedbene uredbe o sistemu U-space<sup>15</sup>, ki zagotavljajo sistem upravljanja zračnega prometa za drone. Navedena pravila so temelj novega regulativnega okvira Unije za drone, ki omogoča razvoj industrije dronov in trga storitev dronov.
6. Razvoj pravil Unije za drone je še toliko pomembnejši, saj je v državah članicah EU ali na svetovni ravni vzpostavljenih zelo malo nacionalnih regulativnih okvirov. V nasprotju z drugimi sektorji, v katerih se je postopek harmonizacije predpisov EU začel po sprejetju včasih različnih predpisov na nacionalni ravni, je bilo v tem primeru mogoče že na začetku začeti z resnično skupnim sklopom predpisov. To je še vedno edinstvena priložnost, ki je ne smemo zamuditi.
7. Danes so ukrepi, napovedani v letalski strategiji iz leta 2015, večinoma dokončani, zato je zdaj čas za posodobljeno politiko Unije o dronih, ki bo temeljila na dosedanjih dosežkih

---

<sup>9</sup> COM(2014) 207 final, „Nova doba letalstva – Odprtje letalskega trga za varno in trajnostno civilno uporabo daljinsko vodenih zračnih sistemov“.

<sup>10</sup> COM(2015) 598 final, „Letalska strategija za Evropo“.

<sup>11</sup> Konference na visoki ravni o dronih v Rigi (2015), Varšavi (2016), Helsinkih (2017) in Amsterdamu (2018, 2019).

<sup>12</sup> Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

<sup>13</sup> Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/947 z dne 24. maja 2019 o pravilih in postopkih za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov (UL L 152, 11.6.2019, str. 1).

<sup>14</sup> Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/945 z dne 12. marca 2019 o sistemih brezpilotnega zrakoplova in operatorjih sistemov brezpilotnega zrakoplova iz tretjih držav (UL L 152, 11.6.2019, str. 1).

<sup>15</sup> Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/664 z dne 22. aprila 2021 o regulativnem okviru za U-space (UL L 139, 23.4.2021, str. 161); Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/665 z dne 22. aprila 2021 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2017/373 glede zahtev za izvajalce storitev upravljanja zračnega prometa/izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa in drugih funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa v zračnem prostoru U-space, določenem v kontroliranem zračnem prostoru (UL L 139, 23.4.2021, str. 184); Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/666 z dne 22. aprila 2021 o spremembi Uredbe (EU) št. 923/2012 glede zahtev za letalstvo s posadko, ki izvaja operacije v zračnem prostoru U-space (UL L 139, 23.4.2021, str. 187).

ter v kateri bodo upoštevani nove prednostne naloge politike in novi izzivi, pa tudi nedavni tehnološki, regulativni in komercialni razvoj.

8. Na vojaškem področju se droni v obrambnem sektorju uporabljajo že zadnjih 30 let, vendar so evropske zmogljivosti vojaških dronov, čeprav je potencialni prispevek vojaških dronov k prihodnji evropski strateški avtonomiji splošno priznan, manj razvite kot v drugih regijah sveta. Evropska komisija<sup>16</sup> je skupaj z visokim predstavnikom<sup>17</sup> pokazala pripravljenost, da okrepi vlogo EU kot geopolitičnega akterja, kar je Evropski svet<sup>18</sup> priznal s potrditvijo strateškega kompasa<sup>19</sup>, ki ga je Svet odobril 21. marca 2022, z jasnim ciljem vzpostaviti močnejšo in sposobnejšo EU na področju varnosti in obrambe.
9. Ta strategija za drone<sup>20</sup> bi zato morala prispevati ne le k ciljem, določenim v strategiji za trajnostno in pametno mobilnost, temveč tudi k ciljem akcijskega načrta za sinergije med civilno, obrambno in vesoljsko industrijo<sup>21</sup>, ki je bil sprejet februarja 2020 in vključuje vodilni projekt za tehnologije EU v zvezi z droni. V navedenem akcijskem načrtu je bilo opredeljenih več področij možnega medsebojnega bogatenja, pri čemer bodo lahko imeli obrambni projekti koristi od inovativnega razvoja v MSP, dejavnih na področju civilnih dronov, razvoj na področju obrambe pa bo koristil civilnemu letalstvu.
10. Komisija je leta 2020 sprejela dve sporočili, s katerima je uvedla nove ukrepe politike za preprečevanje morebitnih groženj, ki bi jih lahko predstavljali droni. V strategiji EU za varnostno unijo<sup>22</sup> in agendi za boj proti terorizmu<sup>23</sup> je navedeno, da je grožnja, ki jo pomenijo nekooperativni droni, v Evropi resna težava, ki jo je treba obravnavati. Poleg tega bodo s predlagano direktivo o odpornosti kritičnih subjektov<sup>24</sup> uvedene obveznosti za države članice in kritične subjekte, da izvajajo ocene tveganja, ter za kritične subjekte, da sprejmejo tehnične, varnostne in organizacijske ukrepe za zagotavljanje svoje odpornosti proti ugotovljenim tveganjem. Zato je treba v tej strategiji za drone obravnavati tudi to varnostno razsežnost.
11. Temu sporočilu je priložen delovni dokument služb Komisije, v katerem sta predstavljeni ocena izzivov, s katerimi se srečuje sektor dronov, in analiza s podatki, na katerih temelji nova strategija za drone 2.0, ki jo je Komisija izvedla s pomočjo zunanjega svetovalca<sup>25</sup>.

---

<sup>16</sup> COM(2022) 60, Sporočilo o prispevku Komisije k evropski obrambi, z dne 15. februarja 2022.

<sup>17</sup> JOIN(2022) 24, Skupno sporočilo o analizi vrzeli pri naložbah v obrambo in nadaljnjih korakih, z dne 18. maja 2022.

<sup>18</sup> EUCO 1/22, sklepi Evropskega sveta z dne 24. in 25. marca 2022, 29.3.2022 – EUCO 21/22, sklepi Evropskega sveta z dne 30. in 31. maja 2022, 31.5.2022.

<sup>19</sup> Strateški kompas za varnost in obrambo – Za Evropsko unijo, ki varuje svoje državljane in državljanke, vrednote in interese ter prispeva k mednarodnemu miru in varnosti, z dne 21. marca 2022.

<sup>20</sup> Ob priznavanju razlik in podobnosti med različnimi primeri uporabe ter potrebe po tem, da se ne sprejme enotni pristop k vsem vprašanjem, se bo v nadaljnjem besedilu izraz droni uporabljal za vsa zračna plovila, vključena v inovativne zračne storitve, vključno z eVTOL (zračna plovila na električni pogon, ki lahko navpično vzletajo in pristajajo) s posadko ter sistemi brezpilotnega zrakoplova, ki se uporabljajo v obrambnem sektorju.

<sup>21</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Akcijski načrt za sinergije med civilno, obrambno in vesoljsko industrijo, COM(2021) 70 final z dne 22. februarja 2021.

<sup>22</sup> COM(2020) 605 final z dne 24. julija 2020.

<sup>23</sup> COM(2020) 795 final z dne 9. decembra 2020.

<sup>24</sup> COM(2020) 829 final. Evropski parlament in Svet sta 28. junija 2022 dosegla politični dogovor o predlagani direktivi ([Varnostna unija \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/en/press-communications/press-summaries/p19224-22-en.pdf))

<sup>25</sup> Študija za ugotavljanje dejstev za pripravo strategije za drone 2.0, končno poročilo, Ecorys, 2022.

## Izkoriščanje potenciala rasti dronov

12. Droni se že uporabljajo kot vsakodnevno orodje v vse širšem naboru podatkovno intenzivnih in zahtevnih gospodarskih sektorjev, kot so kmetijstvo, gradbeništvo, nadzor, filmska produkcija, zdravstvo, nujna medicinska pomoč, energetika, okolje, javna varnost in zaščita. V prihodnosti bi se lahko droni uporabljali tudi na primer kot platforme za komunikacijska vozlišča ali spremljanje vremena in onesnaženosti ter za vzdrževanje naprav za proizvodnjo energije iz obnovljivih virov, zlasti za vetrne elektrarne na morju.
13. V prometnem sektorju se v številnih državah že testira uporaba dronov za dostavo. V prihodnjih letih naj bi v Evropski uniji potekala prva pilotna preskušanja v potniškem prometu. Pomembno je, da Unija na tem področju zaščiti svojo odprto strateško avtonomijo.
14. Ekosistem dronov vključuje tudi obrambno/vojaško razsežnost, da bi dosegli tehnološke sinergije med civilnim, varnostnim in obrambnim sektorjem. Izkoriščanje sinergij med civilno in vojaško uporabo dronov, vključno s tehnologijami za boj proti dronom, je pomemben dejavnik uspeha za konkurenčnost evropskega ekosistema dronov in obrambne zmogljivosti Unije.
15. Kar zadeva civilno področje, trg storitev z droni vključuje tri povezane segmente: nove inovativne zračne storitve<sup>26</sup>, ki vključujejo dva segmenta, in sicer „zračne operacije“ (nadzor, inšpekcijski pregled, kartiranje, slikanje itd.) in „inovativno zračno mobilnost“<sup>27</sup>, ki zajema mednarodno in regionalno zračno mobilnost ter zračno mobilnost v mestih, tretji segment pa je sistem U-space. Čeprav naj bi se prve operacije v okviru inovativne zračne mobilnosti izvajale z zrakoplovi eVTOL s posadko, se bodo takšne operacije v prihodnosti verjetno izvajale na podobnih platformah, vendar bodo daljinsko vodene, nato pa popolnoma avtonomne.
16. Z ustreznim okvirom bi lahko trg storitev z droni v Evropi do leta 2030 dosegel vrednost 14,5 milijarde EUR z 12,3-odstotno skupno letno stopnjo rasti in ustvaril 145 000 delovnih mest v EU<sup>28</sup>. Različni segmenti tega trga nenehno rastejo v smislu števila podjetij in obsega dejavnosti.

---

<sup>26</sup> Ker ni opredelitve in v skladu z regulativnim pristopom, usmerjenim v operacije, je agencija EASA razvila pojem inovativnih zračnih storitev, ki ustreza naboru operacij in/ali storitev, ki jih omogočajo nove tehnologije v zraku – operacije in/ali storitve vključujejo prevoz potnikov in/ali tovora ter zračne operacije (npr. nadzor, inšpekcijske preglede, kartiranje, telekomunikacijska omrežja).

<sup>27</sup> V pojmu inovativna zračna mobilnost so upoštevane operacije z zrakoplovi z novimi zasnovami (ki ne spadajo samodejno v eno od znanih kategorij, ampak imajo zmogljivost navpičnega vzletanja in pristajanja (VTOL) za vzlet in pristane, posebne funkcije (porazdeljenega) pogona, lahko delujejo v konfiguraciji brez posadke itd.), ki so bile oblikovane za zagotavljanje nove zračne mobilnosti ljudi in tovora, zlasti na preobremenjenih (mestnih) območjih, na podlagi integrirane zračne in zemeljske infrastrukture. Inovativna zračna mobilnost zajema raznolike vrste zrakoplovov (na primer s posadko in brez nje), katerih zasnove izhajajo iz nenehnih inovacij, zlasti na področjih hibridnih in elektrificiranih pogonskih sistemov, shranjevanja energije, lahkih materialov, digitalizacije in avtomatizacije. Te inovacije so omogočile vrsto novih zasnov, ki zajemajo zrakoplove z več rotorji, nagibnimi krili, nagibnim rotorjem, krili na pogon, ki ponujajo kratek vzlet in pristane (STOL), ter zmogljivostmi VTOL.

<sup>28</sup> Študija za ugotavljanje dejstev za pripravo strategije za drone 2.0, končno poročilo, Ecorys, 2022.

17. Glede na navedeno je ta novi razvoj dogodkov prehitel obstoječo strategijo iz leta 2015, zato je potrebna nova strategija na ravni EU, ki bo zagotovila v prihodnost usmerjeno vizijo za prihodnji celostni razvoj sektorja.

## Vizija Komisije

18. Z opredelitvijo jasne vizije za razvoj sektorja dronov bo zagotovljena podlaga za naslednje korake na ravni EU za razvoj uspešno delujočega ekosistema dronov v Uniji. To vizijo za leto 2030, ki je bila razvita s podporo skupine voditeljev za drone<sup>29</sup>, je mogoče oblikovati na naslednji način:

- Do leta 2030 bodo droni in ekosistem, ki je zanje potreben, postali običajen del življenja državljanov EU.
- Droni se bodo uporabljali za zagotavljanje številnih storitev v korist različnih civilnih končnih uporabnikov in končnih uporabnikov s področja obrambe, vključno z državljani, organizacijami, državami članicami in industrijo EU. Zračne operacije z droni bodo vključevale storitve nujne pomoči, inšpekcijske preglede in nadzor z droni za zbiranje podatkov ter za dostavo blaga.
- S storitvami v okviru inovativne zračne mobilnosti se bodo začeli zagotavljati redni prevozi potnikov, sprva z zrakoplovi s pilotom na krovu, pri čemer pa je končni cilj popolna avtomatizacija njihovih operacij. Storitve z droni bodo učinkovito povezovalе obstoječe sisteme prevoza ali jih dopolnjevale in prispevale k razogljičenju prometnega sistema, saj bodo zagotavljale alternativo ogljično intenzivnim načinom prevoza, hkrati pa bodo v svojem življenjskem krogu čim bolj zmanjšale svoj vpliv na okolje. Zračna mobilnost v mestih bo postala del prihodnjega mestnega multimodalnega ekosistema pametne mobilnosti, zemeljska in zračna infrastruktura, ki bosta omogočali te prometne storitve, pa se bosta obširno uporabljali in bosta povezani.
- Hkrati bo obstajal vse večji spekter različnih vrst dronov in primerov uporabe. Zakonodajalec Unije, Komisija, Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA) in države članice so institucionalno odgovorni za zagotavljanje varnosti, zaščite in učinkovitosti svojih dejavnosti. Zagotavljajo, da se v skladu s pričakovanji državljanov in ob upoštevanju njihovih pomislekov vse storitve z droni izvajajo na način, ki zagotavlja varnost, zaščito, trajnostnost, zasebnost in cenovno dostopnost. Droni, ki se uporabljajo za prevoz ljudi in blaga, bodo še posebno usmerjeni v doseganje javno dostopnih storitev, s čimer se bodo ustvarjale koristi za prebivalce in lokalne skupnosti.
- V EU bo v celoti uveden sedanji regulativni okvir sistema U-space. Dodatne napredne službe U-space bodo podpirale obsežne visoko avtomatizirane in digitalno povezane cenovno dostopne, varne, zanesljive in okolju prijazne operacije z brezpilotnimi zrakoplovi v več državah članicah. Začelo se bo povezovanje prometa s posadko in brez nje v istem zračnem prostoru, in sicer znotraj zračnega prostora U-space in zunaj njega.
- Industrija dronov v EU bo postala gospodarsko vzdržna ter dostopna državljanom in podjetjem EU, pri čemer bodo dejavno sodelovali akterji vseh velikosti,

<sup>29</sup> Poročilo skupine voditeljev za drone: [https://transport.ec.europa.eu/news/drone-leaders-group-supports-preparation-drone-strategy-20-2022-05-02\\_sl](https://transport.ec.europa.eu/news/drone-leaders-group-supports-preparation-drone-strategy-20-2022-05-02_sl).

vključno z najrazličnejšimi MSP, kar bo spodbujalo sodelovanje med vsemi akterji in bistveno razširilo spekter, ki ne bo več zajemal le omejenega števila globalnih večnacionalnih deležnikov.

- Sistematično se bodo ugotavljale in izkoriščale sinergije med civilno in obrambno industrijo, kar bo koristilo obema sektorjema. S tem se bo izboljšala konkurenčnost evropske industrije in okrepila strateška avtonomija Evrope, saj se bodo države članice lahko opirale na konkurenčno tehnologijo v zvezi z droni evropskega izvora.
- Ekosistem dronov bo zagotavljal delovna mesta, spodbujal in varoval evropsko tehnološko znanje in izkušnje ter omogočal priložnosti za rast gospodarstva EU kot celote, kar bo evropskim podjetjem, vključno z novimi MSP, kot vodilnim v svetu omogočilo rast in razcvet.

## Uresničevanje vizije

19. Ta strategija zajema deset področij, ki naj bi spodbujala razvoj ekosistema dronov in pripomogla k uresnitvi zgornje vizije. Opredeljena so bila na podlagi prispevkov, prejetih med obsežnimi posvetovanji, ki so opisana v priloženem delovnem dokumentu služb Komisije. Ta področja so razvrščena pod dva glavna cilja. Prvi je *vzpostaviti trg storitev z droni v Uniji*, drugi pa *okrepiti zmogljivosti in sinergije civilne, varnostne in obrambne industrije Unije*. Cilj vsakega področja je okrepiti učinkovitost različnih segmentov celotne vrednostne verige dronov, od upravljavcev dronov, proizvajalcev dronov, obrambnega sektorja, tehnologij za boj proti dronom, do sistema U-space.

### A. Vzpostavitev trga storitev z droni v Uniji

#### 1. **Izboljšanje zmogljivosti zračnega prostora (razvoj sistema U-space in povezovanje z upravljanjem zračnega prometa)**

20. Eden glavnih ciljev obstoječega upravljanja zračnega prometa (ATM) in standardiziranih evropskih pravil letenja (SERA)<sup>30</sup> je preprečevanje trčenj med zrakoplovi. Standardizirana evropska pravila letenja temeljijo na načelu zaznavanja in izogibanja, ki ga pilot uporablja, da se izogne trčenju v zraku. Glede na to, da pri operacijah z droni pilot ni na krovu, strogo upoštevanje tega načela ni mogoče, zato je treba tveganja trčenja zmanjšati z ustreznimi alternativnimi sredstvi.
21. Za vključitev dronov v zračni prostor je zato potrebna revizija obstoječih pravil o varnosti v letalstvu, da se upoštevajo te razlike, ali priprava povsem novih pravil, ki bodo oblikovana posebej za te nove udeležence. Dosedanja strategija Unije je bila usmerjena v napredek na obeh področjih. V prvi fazi je zračni prostor za drone ločen od zračnega prostora, ki se uporablja za operacije zrakoplovov s posadko, da se nato v drugi fazi doseže popolna vključitev obeh, kar bi vsem uporabnikom zračnega prostora (zrakoplovom s posadko in brez nje ter zrakoplovom v okviru inovativne zračne mobilnosti in v rednem zračnem prometu, pa tudi upravljavcem državnih, vključno z

<sup>30</sup> Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 923/2012 z dne 26. septembra 2012 o določitvi skupnih pravil letenja in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 1035/2011 in uredb (ES) št. 1265/2007, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010 (UL L 281, 13.10.2012, str. 1).

vojaškimi, zrakoplovov s posadko in brez nje) omogočilo varno in neovirano delovanje v istem zračnem prostoru ali tranzit med zračnima prostoroma.

**Vodilni ukrep 1: Komisija namerava sprejeti spremembe standardiziranih evropskih pravil letenja in uredbe o upravljanju zračnega prometa/izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa za varno vključitev operacij z droni in vodenih operacij z zrakoplovi eVTOL.**

22. Kar zadeva prilagajanje zmogljivosti zračnega prostora, je Komisija leta 2016 začela pobudo, katere cilj je zagotoviti varno in zanesljivo vključevanje dronov v zračni prostor: tako imenovani U-space, prilagojen, popolnoma digitalen in avtomatiziran sistem upravljanja prometa, ki je zasnovan tako, da omogoča učinkovito in cenovno ugodno razširitev storitev z droni. Sistem U-space bi moral biti čim bolj stroškovno učinkovit, hkrati pa bi moral zagotavljati pravičen dostop do zračnega prostora različnim upravljavcem dronov iz vse EU ter omogočati varne in učinkovite operacije vojaških in državnih zrakoplovov s posadko in brez nje.
23. Razvoj sistema U-space se je nato začel leta 2017 v okviru programa raziskav o upravljanju zračnega prometa enotnega evropskega neba (SESAR), pri čemer v zvezi z njim še vedno potekajo stalne raziskave in inovacije, zlasti kar zadeva naprednejše službe U-space.
24. Komisija je leta 2021 sprejela prvotni regulativni okvir, tj. regulativni sveženj o sistemu U-space<sup>31</sup>, da bi vzpostavila skupne temelje sistema U-space in zagotovila zблиževanje pionirskih izvedbenih projektov, ki so se razcveteli v Uniji.
25. Kratko- do srednjeročno je treba olajšati uvedbo tega prvotnega regulativnega okvira. V ta namen bi se morali agencija EASA, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in izvajalci služb U-space dogovoriti o potrebnih protokolih za izmenjavo informacij z izvajalcem skupnih informacijskih služb in boljše opredeliti zahteve glede zmogljivosti navigacije. V skladu s tem bi morali dati prednost tudi razvoju povezanih standardov.
26. Izvajalci služb U-space bi morali imeti tudi možnost, da izkoristijo obstoječe tehnologije in standarde mobilnih telekomunikacij, na primer tiste, ki izhajajo iz skupne dejavnosti za zračno povezljivost<sup>32</sup>, ki je rezultat sodelovanja subjektov za upravljanje brezpilotnega prometa in mobilne komunikacije ter je namenjena spodbujanju izmenjave in razumevanja med letalsko skupnostjo in skupnostjo mobilne komunikacije, da bi izboljšali izmenjavo informacij in preprečili nezdržljivost med tema skupinama. Razmisliti bi bilo treba tudi o uporabi rešitev in operativnih konceptov sistema U-space za bolj avtomatizirano upravljanje zračnega prometa.
27. Poleg tega je treba še naprej podpirati obsežne predstavitvene dejavnosti in dejavnosti potrjevanja ter uskladiti prizadevanja pionirskih projektov za potrjevanje izvajanja prototipov in osnutkov standardov, ki se uporabljajo pri testiranju v resničnem življenju. V ta namen lahko deležniki EU izkoristijo projekt živih laboratorijev za prihodnje mestne ekosisteme, ki ga je nedavno začelo izvajati Skupno raziskovalno središče (JRC) Evropske komisije<sup>33</sup>.
28. Komisija namerava še naprej podpirati raziskave in razvoj, da bi nadgradila prvotni regulativni okvir in izboljšala uvajanje sistema U-space za podporo naprednejšim

<sup>31</sup> Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2021/664, (EU) 2021/665 in (EU) 2021/666.

<sup>32</sup> <https://www.gsma.com/iot/aerial-connectivity-joint-activity/>

<sup>33</sup> [https://joint-research-centre.ec.europa.eu/pilot-living-labs-jrc\\_sl](https://joint-research-centre.ec.europa.eu/pilot-living-labs-jrc_sl)

storitvam in inovativni zračni mobilnosti v skladu z vizijo iz osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa v Evropi<sup>34</sup> in časovnimi načrti za doseg tega cilja, kot je opisano v strateškem programu za raziskave in inovacije za digitalno evropsko nebo<sup>35</sup>.

29. Te raziskave in razvoj bi morali biti zasnovani tako, da bi se upravljanje zračnega prometa in sistem U-space vse bolj obravnavala skupaj, tako da bi do popolne vzpostavitve sistema U-space obe okolji postali en popolnoma integriran zračni prostor, ki bi nemoteno vključeval male drone, inovativno zračno mobilnost, letalstvo s posadko in operacije v višjem zračnem prostoru (Higher Airspace Operations – HAO). Ker se na vsakem od teh področij raziskave nadaljujejo, bi bilo treba izkušnje iz enega okolja uporabiti v vseh drugih, da bo končni sistem upravljanja zračnega prometa varen, gospodarsko vzdržen in okoljsko trajnosten.
30. V strateškem programu za raziskave in inovacije je jasno opisano preoblikovanje treh ločenih področij komunikacij, navigacije in nadzora (CNS) v eno integrirano okolje CNS (ICNS). To vključuje vse sedanje tehnologije CNS, ki se uporabljajo za upravljanje zračnega prometa, pa tudi tiste, ki so potrebne za podporo sistemu U-space, inovativni zračni mobilnosti, vključitvi dronov in operacijam v višjem zračnem prostoru. Program SESAR, kot je predviden v strateškem programu za raziskave in inovacije, bi moral integrirano okolje CNS (ICNS) obravnavati kot mehanizem, s katerim lahko vsi uporabniki zračnega prostora varno medsebojno delujejo, hkrati pa z racionalizacijo in večnamensko uporabo obstoječih in razvojnih tehnologij zmanjšujejo stroške in vpliv na okolje. To povezovanje bi moralo vključevati tehnologije z drugih področij, kot so telekomunikacije in vesoljska industrija, pri čemer bi bilo treba izkoriščati storitve in podatke vesoljskih programov EU (EGNOS, Galileo, Copernicus in program za varno povezljivost), za povečano povezljivost pa bi bilo treba uporabiti digitalne komunikacije in tudi bolj običajne elemente. V zvezi s tem se bodo nadalje proučevale sinergije z vesoljskim programom EU, poleg tega bo okrepljeno usklajevanje za podporo odporni in zanesljivi navigaciji dronov ter razvoju služb U-space kot spodbujevalca inovativne zračne mobilnosti. V raziskavah in predstavitev v okviru tega ukrepa bi morale biti poleg tehnoloških vprašanj obravnavane tudi posebne zahteve glede uspešnosti in certificiranja vseh ustreznih tehnologij, ki izhajajo iz razvijajočih se področij sistema U-space in inovativne zračne mobilnosti.

**Vodilni ukrep 2: Komisija bo še naprej spodbujala usklajene raziskave o integriranih komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih tehnologijah, da bi zagotovila zblíževanje med okoljema upravljanja zračnega prometa in sistema U-space.**

31. Ključni element za pravično in usklajeno izvajanje sistema U-space po vsej Uniji ter razvoj konkurenčnega evropskega trga za storitve z droni je oblikovanje cen (in povezan nadzor) skupnih informacijskih služb ter oblikovanje cen dostopa do podatkov, potrebnih

<sup>34</sup> Osrednji načrt za upravljanje zračnega prometa v Evropi, Digitalising Europe's Aviation Infrastructure (Digitalizacija evropske letalske infrastrukture), izdaja 2020, <https://www.atmmasterplan.eu>.

<sup>35</sup> Strategic research and innovation agenda for the Digital European sky (Strateški program za raziskave in inovacije za digitalno evropsko nebo), Skupno podjetje za raziskave o upravljanju zračnega prometa enotnega evropskega neba, 12. oktober 2020.

za te storitve. Komisija v predlogu prenovitve SES2+<sup>36</sup> predlaga določitev jasnih pravil o oblikovanju cen in izmenjavi podatkov, potrebnih za razvoj trga U-space, zato bi ga moral zakonodajalec Unije sprejeti brez nepotrebnega odlašanja.

32. Kadar je mogoče, bi bilo treba regulativni okvir EU, vključno s predpisi o U-space, spodbujati pri trgovinskih partnerjih zunaj EU in na ravni organizacije ICAO kot podlago za prihodnji svetovni regulativni okvir za drone, da se zagotovijo usklajeni pristopi z drugimi regijami in na svetovni ravni. Takšno sodelovanje bi moralo zajemati tudi pregled Priloge 2 ICAO (pravila letenja), da bi se zajele posebnosti operacij z droni.

## **2. Spodbujanje zračnih operacij**

33. Upravljalci dronov, ki izvajajo zračne operacije, so bistveni del vrednostne verige dronov in ena od gonilnih sil trga storitev z droni. Prispevajo k doseganju konkurenčnih prednosti v širokem spektru gospodarskih dejavnosti, od nadzora, spremljanja, kartiranja ali snemanja do zdravstvenih in nujnih storitev. Poslovni modeli, povezani z zračnimi operacijami, so naprednejši od tistih, ki se nanašajo na inovativno zračno mobilnost. Vendar še niso bili v celoti izvedeni in jih je treba v veliki meri še uvajati kot zunanje storitve. Dejansko se večina zračnih operacij trenutno izvaja kot notranje storitve v podjetjih, in sicer na podlagi jasne poslovne perspektive.
34. Pristop, ki je osredotočen na operacije in temelji na tveganju ter je bil do zdaj podlaga za razvoj regulativnega okvira EU za drone, upravljavcem zagotavlja večjo prožnost pri operacijah v primerjavi s prejšnjimi nacionalnimi predpisi, ki so se uporabljali za letalstvo brez posadke. Vendar so trgi za te storitve še vedno razmeroma nerazviti, pri čemer so osredotočeni predvsem na raziskovalne in inovacijske dejavnosti ter dejavnosti testiranja. Čeprav to deloma odraža dejstvo, da je regulativni okvir EU razmeroma nov, sta bila na javnih posvetovanjih in delavnicah pri pripravi te strategije poudarjena dva pomembna elementa. Prvič, čeprav je varnost prva prednostna naloga, bi bilo treba s politiko, osredotočeno na operacije, varnostne zahteve ohraniti sorazmerne s tveganjem operacij, in drugič, v skladu z načelom varnosti na prvem mestu ter to politiko, osredotočeno na operacije, je treba izboljšati nekatere regulativne vidike, ki so že vzpostavljeni, da se zagotovita bolj usklajena uporaba in pravna varnost.
35. Glede na povratne informacije, prejete med postopkom posvetovanja, nekateri deležniki iz industrije menijo, da so v nekaterih primerih zahteve za izdajo operativnih dovoljenj nesorazmerne glede na raven tveganj z operativnega in finančnega vidika. Enako velja tudi za testiranje in predstavitev novih vrst zračnih operacij v resničnem okolju, v zvezi s katerima se zahteve štejejo za prezapletene. Eno od tveganj za upravljavca drona je, da lahko pristojni organ sklene, da bi bilo treba operacijo izvajati pod pogoji „certificirane“ kategorije<sup>37</sup> namesto „posebne“ kategorije<sup>38</sup>, pri čemer je za prvo kategorijo potrebno certificiranje zrakoplova, upravljavcev in pilota na daljavo, kot je ustrezno.
36. Ker velik del zračnih operacij pomeni majhno do srednje tveganje, bi si lahko regulativni organi bolj prizadevali za olajšanje primerov uporabe v „posebni“ kategoriji operacij z droni. Na tej stopnji je Komisija sprejela le dva evropska standardna scenarija, namenjena

---

<sup>36</sup> Spremenjeni predlog Komisije za uredbo o izvajanju enotnega evropskega neba, COM(2020) 579 final z dne 22. septembra 2020.

<sup>37</sup> „Certificirana“ kategorija pomeni kategorijo operacij sistemov brezpilotnega zrakoplova, ki je opredeljena v členu 6 Izvedbene uredbe (EU) 2019/947.

<sup>38</sup> „Posebna“ kategorija pomeni kategorijo operacij sistemov brezpilotnega zrakoplova, ki je opredeljena v členu 5 Izvedbene uredbe (EU) 2019/947.

operacijam z majhnim tveganjem v „posebni“ kategoriji. V teh primerih lahko upravljavci dronov ustreznemu organu samo pošljejo izjavo, namesto da zaprosijo za dovoljenje in čakajo nanj. V zvezi z droni, ki se uporabljajo pri operacijah, razvrščenih v posebno kategorijo s srednjim tveganjem, za katere ni mogoče podati izjave, pa bo morda morala agencija EASA predhodno preveriti zasnovo, na podlagi česar bo izdano „poročilo o preverjanju zasnove“<sup>39</sup>.

37. Komisija namerava pregledati to stanje, da bi upoštevala težave, ki so se pojavile pri začetnem izvajanju povezanega postopka. Da bi agencija EASA in države članice olajšale ta postopek, bi morale še naprej razvijati ustrezne sprejemljive načine usklajevanja in smernice za operacije z droni v posebni kategoriji v podporo izvajanju metodologije posebne ocene operativnega tveganja (SORA) ter podpirati nadaljnji razvoj standardov, potrebnih za izvajanje predpisov o dronih v industriji. Ti standardi bi morali po možnosti temeljiti na uspešnosti in določati minimalne zahteve ter ne bi smeli biti opisni, da ne bi zastareli.
38. Poleg tega bi bilo upravno breme, povezano s postopkom izdaje operativnih dovoljenj, mogoče zmanjšati z nadaljnjim razvojem evropskih standardnih scenarijev in vnaprej določenih ocen tveganja<sup>40</sup>. Nadaljnji razvoj tega regulativnega pristopa bi lahko pripomogel tudi k odpravi nekaterih obstoječih poslovnih negotovosti ter podprl vključitev malih in srednjih podjetij na trg operacij z droni.
39. V novih evropskih standardnih scenarijih bi bilo mogoče obravnavati tudi posebne potrebe, povezane z državnimi ali vojaškimi operacijami in dejavnostmi pomorskega nadzora.

**Vodilni ukrep 3: Komisija namerava sprejeti nove evropske standardne scenarije za zračne operacije z majhnim do srednjim tveganjem<sup>41</sup>.**

40. Sedanja regulativna prožnost, na primer pri opredelitvi „geografskih območij sistema brezpilotnega zrakoplova“<sup>42</sup> ali odobritvi čezmejnih operacij, ki je predvidena v regulativnem okviru EU za drone, bi lahko privedla do različnih razlag in pristopov k izvajanju v državah članicah, kar bi na koncu vplivalo na tržne razmere. Zato bo Komisija natančno proučila, kako pristojni organi izvajajo predpise. Zagotavljanje usklajenih praks izvajanja bi moralo prispevati tudi k zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev med državami članicami/regijami, na primer v primeru čezmejnih operacij. Okrepljeno usklajevanje med pristojnimi organi bi moralo prispevati k preprečevanju tveganja neusklajenega izvajanja predpisov EU na nacionalni ravni.

<sup>39</sup> EASA Guidelines on Design verification of UAS operated in the ‘specific’ category and classified in SAIL III and IV (Smernice agencije EASA o preverjanju zasnove sistema brezpilotnega zrakoplova, ki se upravlja v „posebni“ kategoriji ter je razvrščen v specifično stopnjo zagotovila in integritete SAIL III in IV), izdaja 1, 31. marec 2021.

<sup>40</sup> Namen evropskega standardnega scenarija in vnaprej določene ocene tveganja je olajšati postopek predložitve izjave in postopek pridobitve dovoljenja za upravljavce dronov z zagotovitvijo, da je bila ocena tveganja že izvedena v skladu z metodologijo SORA za nekatere operacije z majhnim do srednjim tveganjem, ki se izvajajo v okviru „posebne kategorije“.

<sup>41</sup> S spremembo Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/947 z dne 24. maja 2019 o pravilih in postopkih za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov.

<sup>42</sup> Opredelitve pojmov iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/947 z dne 24. maja 2019 o pravilih in postopkih za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov.

41. Države članice bi morale podpreti nadaljnje pilotne projekte, katerih cilj je povečati ozaveščenost upravljavcev dronov v „odprti“ in „posebni“ kategoriji, da se olajša razvoj aplikacij in orodij, ki omogočajo samodejno poročanje o incidentih in dogodkih z droni. Takšni podatki bi omogočili potrditev predpostavk, sprejetih pri pripravi „posebne“ ocene operativnega tveganja, ki se zahteva v skladu z Uredbo (EU) 2019/947.

### 3. Razvoj inovativne zračne mobilnosti

42. Inovativna zračna mobilnost zajema zračna plovila, od malih dronov, ki se uporabljajo za dostavo tovora, do zrakoplovov eVTOL, tj. zrakoplovov na električni pogon, ki lahko navpično vzletajo in pristajajo, za prevoz blaga in ljudi. Številni razvijalci zrakoplovov eVTOL so namreč usmerjeni v potniške operacije, ki temeljijo na ekonomski učinkovitosti električne energije, vozliščnih omrežjih in nadgradljivosti, da bi dosegli konkurenčne cene in zagotovili trajnostne alternative obstoječim potovalnim storitvam.
43. Te tehnologije vzbujajo pozornost akterjev na področju mobilnosti in lokalnih oblasti, saj lahko prispevajo k trajnostni in integrirani mobilnosti v mestih in regijah z zagotavljanjem varnejših rešitev mobilnosti, ki manj onesnažujejo okolje in zmanjšujejo zastoje, za lokalne skupnosti na mestnih, primestnih in podeželskih območjih.
44. Inovativna zračna mobilnost in zračna mobilnost v mestih vključujeta operacije z zrakoplovi VTOL s posadko in operacije z droni, ki spadajo v „certificirano“ kategorijo, v katero se uvrščajo operacije z najvišjo stopnjo tveganja. Podobno kot v letalstvu s posadko bi morala tudi za upravljavce dronov, pilote na daljavo, drone in zrakoplove VTOL s posadko veljati enotna pravila in postopki, da bi bile operacije z droni enako varne kot operacije v letalstvu s posadko. Danes obstaja velika tehnična in varnostna regulativna vrzel, zaradi katere ni mogoče izvajati tovrstnih „certificiranih“ operacij. Te bi bilo treba obravnavati z novimi pravili, ki obravnavajo certificiranje zrakoplovov ter odobritev upravljavca drona in licence pilota na daljavo s strani pristojnega organa.

**Vodilni ukrep 4: Komisija namerava sprejeti pravila za „certificirano“ kategorijo operacij z droni, ki bodo obravnavala začetno in stalno plovnost dronov, ki jih je treba certificirati, ter operativne zahteve, ki se uporabljajo za zrakoplove VTOL s posadko<sup>43</sup>.**

45. Poleg tega namerava Komisija razviti regulativni okvir za certificiranje vertiportov in druge zemeljske infrastrukture. Takšen okvir bi moral ustrezno upoštevati vmesnike z aerodromi in interoperabilnost ter zagotavljati odprt dostop opreme operaterjev dronov do zemeljske infrastrukture. V zvezi s tem bi bilo treba z regulativnim okvirom zagotoviti, da te zemeljske infrastrukture ne postanejo lastniške ter da se v zvezi z njimi uporablja enak odprt model kot za letališča in heliporte, kadar je to upravičeno.

<sup>43</sup> S spremembo Uredbe Komisije (EU) št. 748/2012 z dne 3. avgusta 2012 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij; Delegirane uredbe Komisije (EU) 2019/945 z dne 12. marca 2019 o sistemih brezpilotnega zrakoplova in operatorjih sistemov brezpilotnega zrakoplova iz tretjih držav; Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/947 z dne 24. maja 2019 o pravilih in postopkih za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov; Uredbe Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta, ter Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012 z dne 26. septembra 2012 o določitvi skupnih pravil letenja in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 1035/2011 in uredb (ES) št. 1265/2007, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010.

**Vodilni ukrep 5: Komisija namerava sprejeti pravila za načrtovanje in delovanje vertiportov v okviru področja uporabe osnovne uredbe o agenciji EASA<sup>44</sup>.**

46. Čeprav naj bi se prve operacije v okviru inovativne zračne mobilnosti izvajale z zrakoplovi eVTOL s posadko, se bodo takšne operacije v prihodnosti verjetno izvajale na podobnih platformah, vendar bodo daljinsko vodene, nato pa popolnoma avtonomne. Zato je treba podpreti prehodno fazo ter zagotoviti nemoteno vključevanje teh novih operativnih konceptov na sedanje področje letalstva in prihodnji multimodalni prometni sistem. Od sistema U-space se pričakuje, da bo zagotovil sredstva za varno in učinkovito upravljanje prometa velike gostote na nizkih višinah, ki vključuje raznovrstna zračna plovila (male brezpilotne zrakoplove, zrakoplove eVTOL in običajne zrakoplove s posadko), vključno z operacijami nad naseljenimi območji in v kontroliranem zračnem prostoru. Sistem U-space se bo moral brezhibno povezati s sistemom upravljanja zračnega prometa, da se zagotovi varen in pravičen dostop do zračnega prostora za vse uporabnike zračnega prostora, vključno z leti v okviru zračne mobilnosti v mestih z letališč.
47. Pri oblikovanju prihodnjih globalnih tehnoloških rešitev bi bilo treba upoštevati potrebe in posebnosti vseh uporabnikov zračnega prostora. Te rešitve bi morale biti cenovno dostopne tudi z vidika stroškov. Uporabniki zračnega prostora, kot so rekreativni (jadralna letala, jadralna padala itd.) ali ultralahki zrakoplovi, bi lahko skupaj z drugimi uporabniki zračnega prostora imeli koristi od „lahkih“ rešitev glede elektronske vidnosti, ki bi omogočale njihovo prosto gibanje v zračnem prostoru EU.
48. Vprašanje dostopa do trga bi bilo treba obravnavati tudi ob ustreznem upoštevanju razmer v sektorju dronov. Trenutno so gospodarski in finančni pogoji za pridobitev operativne licence letalskega prevoznika Skupnosti določeni v Uredbi (ES) št. 1008/2008<sup>45</sup>. Ta uredba zajema prevoz potnikov, tovora in pošte, po sprejetju nove osnovne uredbe, s katero se je uporaba pravil Unije razširila na brezpilotne zrakoplove, pa se uporablja tudi za upravljavce dronov. Vendar so obstoječa pravila o licenciranju letalskih prevoznikov, ki so bila prvotno zasnovana za zajetje velikih podjetij za komercialni zračni prevoz, morda nesorazmerna za upravljavce dronov. Komisija zato namerava pregledati to uredbo, da bi zagotovila pošten dostop do trga na podlagi skupnih zahtev, ki bodo bolje odražale gospodarski in finančni položaj podjetij za prevoz z droni, na primer glede finančnih pogojev ali „lastništva in nadzora“.

**Vodilni ukrep 6: Komisija namerava razviti uravnotežene ekonomske in finančne zahteve za licenciranje upravljavcev dronov.**

#### **4. Zagotavljanje trajnostnosti in družbenega sprejemanja**

49. Priznati je treba družbeni in okoljski vpliv operacij v okviru inovativne zračne mobilnosti, ki bi ga bilo treba z naborom instrumentov Unije obravnavati vnaprej, saj je družbena sprejemljivost ključna za uspeh inovativnih zračnih storitev. Storitve z droni bi bilo treba spodbujati na podlagi vključenosti, cenovno ugodnega dostopa in trajnostnosti ter ne bi smele biti omejene le na peščico bogatih.

<sup>44</sup> S spremembo Uredbe Komisije (EU) št. 139/2014 z dne 12. februarja 2014 o določitvi zahtev in upravnih postopkov v zvezi z aerodromi v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (Besedilo velja za EGP).

<sup>45</sup> Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).

50. Agencija EASA je v okviru priprave ustreznega regulativnega okvira za inovativno zračno mobilnost izvedla obsežno študijo o družbenem sprejemanju operacij v okviru zračne mobilnosti v mestih v Evropski uniji<sup>46</sup>. Glede na rezultate raziskave, ki jo je izvedla agencija EASA, ima 83 % anketirancev pozitiven začetni pogled na zračno mobilnost v mestih, 71 % pa jih je pripravljenih preizkusiti takšne storitve. Primeri v skupnem interesu, kot so storitve nujne pomoči ali medicinski prevozi, so prejeli močno podporo. Poleg tega so bili rezultati v različnih mestih, ki so bila zajeta v raziskavo, enotni.
51. Kljub temu so bili v študiji ugotovljeni nekateri pomembni pomisleki, povezani z družbenim sprejemanjem zračne mobilnosti v mestih, pri čemer so bili na prvem mestu pomisleki glede hrupa in varnosti, sledili so pomisleki glede zasebnosti, okoljskih vprašanj in zanesljivosti. Zato bi bilo treba na evropski in nacionalni ravni izvesti bolj poglobljene nadaljnje študije o okoljski sprejemljivosti in družbenem sprejemanju, vključno z vplivom dronov na okolje, pri čemer bi bilo treba razširiti prizadevanja, ki jih je agencija EASA že izvedla, čemur bi sledila delovna skupina z udeleženci iz vseh držav, ki bi skupaj ocenjevali možne rešitve.
52. Lokalne skupnosti, mesta in regije imajo odločilno vlogo pri zagotavljanju usklajenosti inovativnih zračnih storitev s potrebami in željami svojih prebivalcev. Imajo ključno vlogo pri odločanju o tem, v kakšnem obsegu se lahko na njihovem ozemlju izvajajo operacije z droni. Tako lahko na primer ocenijo, katero kritično infrastrukturo bi bilo treba zaščititi, ali naj bodo operacije dovoljene podnevi ali ponoči, ali kakšni naj bodo ukrepi glede zmanjšanja hrupa in vizualnih motenj. Številna evropska mesta že imajo vodilno vlogo na svetu pri inovacijah na področju prometa, povezanih z droni, ter izvajanju ambicioznih podnebnih ciljev in ciljev na področju mobilnosti. Orodja, kot so načrti za trajnostno mobilnost v mestih<sup>47</sup>, bi morale države članice izkoriščati kot mehanizem za vključitev alternativnih dostavnih rešitev, ki jih ponuja zračna mobilnost v mestih, v načrtovanje mobilnosti v mestih, in pomoč pri obravnavi izzivov mobilnosti za celotno funkcionalno mestno območje, vključno s sinergijami s prostorskimi, energetskimi in podnebnimi načrti.
53. Vloga občin je ključna tudi z vidika regionalnega načrtovanja na mestnih in podeželskih območjih ter vzpostavitve namenske infrastrukture za namestitve vertiportov ali vzletišč in pristajališč. Lokalne uprave bi morale biti vključene in biti sposobne družbi posredovati zanesljive in pregledne informacije o tem, zakaj, kako, kdaj in kje se bo izvajala inovativna zračna mobilnost. Spodbujati bi bilo treba sodelovanje državljanov v regulativnih peskovnikih, živih laboratorijih in predstavitev, da se lokalni/regionalni vidiki vključijo v končno odločitev o uvajanju inovativne zračne mobilnosti.
54. Sistematično bi bilo treba analizirati lokacijo potrebne nove omogočitvene infrastrukture (npr. vertiportov, telekomunikacijske opreme in opreme za distribucijo energije, vključno z oskrbo z novo energijo, kot je vodik) v mestnem okolju, pri čemer bi bilo treba najti ravnovesje med zahtevami glede lokacije, cenovno dostopnostjo in drugimi vidiki, kot so nevšečnosti za sosede in vizualno onesnaževanje, da se ne bi ogrozila družbena sprejemljivost. Nekateri vertiporti bi lahko uporabljali obstoječe heliporte ali letališča (vključno z malimi aerodromi). Prednost bi bilo treba dati povezanosti z lokalnimi letališči in drugimi modalnimi vozlišči, vključno z javnimi prevoznimi sredstvi.

---

<sup>46</sup> <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/uam-full-report.pdf>

<sup>47</sup> COM(2013) 913 final (PRILOGA 1), 17.12.2013.

55. Pri načrtovanju poti, postopkov in drugih operativnih praks bi morali upravljavci dronov in lokalni organi v celoti upoštevati ukrepe za ublažitev hrupa, da se prepreči ali omeji vpliv preletov na državljane, hiše ter mirna in naravna območja.
56. Agencija EASA bi poleg tega morala še naprej razvijati ustrezne metodologije za modeliranje hrupa dronov in zrakoplovov eVTOL, ki bi jih morala Komisija upoštevati pri naslednji spremembi Priloge II k direktivi o okoljskem hrupu<sup>48</sup>, da bi skupne metode ocenjevanja hrupa prilagodila znanstvenemu in tehničnemu napredku.
57. Treba je bolje opredeliti priložnosti za inovativno zračno mobilnost in o njih bolje obveščati ter oblikovati način delovanja za zagotovitev sodelovanja med evropskimi, nacionalnimi in lokalnimi organi za obvladovanje družbenih in okoljskih vplivov. Da bi zagotovili širše sprejemanje, je treba zadevnim osebam zagotoviti izčrpane in pregledne informacije o tehnologiji in vrsti operacij ter o vplivu na okolje, pristojni organi pa bi si morali prizadevati za njihovo vključitev v načrtovani postopek izvajanja z uporabo mehanizmov lokalnega participativnega posvetovanja. Da bi to dosegli, bo Komisija<sup>49</sup> na podlagi pobude Evropskega parlamenta financirala razvoj spletne platforme agencije EASA kot pilotnega projekta Sustainable IAM Hub (trajnostno vozlišče za inovativno zračno mobilnost), ki bi organom, mestom, industriji in drugim deležnikom zagotavljala podporo pri izvajanju inovativne zračne mobilnosti. Ta evropska medsektorska platforma za upravljanje inovativne zračne mobilnosti bi morala omogočiti sodelovanje, povezovanje in usklajevanje med različnimi deležniki. Ta platforma bi morala prispevati tudi k izboljšanju seznanjenosti javnosti z okoljskim vplivom dronov.

**Vodilni ukrep 7: Komisija bo financirala vzpostavitev spletne platforme za podporo organom, skupnostim, občinam, industriji in deležnikom pri trajnostnem izvajanju inovativne zračne mobilnosti.**

58. Nazadnje, pričakuje se, da se bo sektor dronov hitro povečeval, pri čemer faza konca življenjskega kroga teh zrakoplovov povzroča tudi pomembne okoljske izzive. V skladu z akcijskim načrtom za krožno gospodarstvo, ki ga je sprejela Komisija<sup>50</sup>, ter strategijo za trajnostno in pametno mobilnost bi se moral sektor dronov usmeriti k modelom krožnega gospodarstva, ki zajemajo zlasti proizvodnjo zrakoplovov, baterij in drugih elektronskih komponent, da se zagotovita njihovo recikliranje ter zmanjšanje emisij obsega 2 in 3 na minimum. To je še toliko bolj pomembno, ker izboljšana krožna uporaba materialov ponuja tudi priložnost za ustvarjanje novih dobavnih verig, delovnih mest ter povečanje odpornosti, konkurenčnosti in inovativnosti evropskih proizvajalcev.

## **5. Spodbujanje človeške razsežnosti (znanje, usposabljanje, spretnosti, kompetence)**

59. Zagotavljanje varnosti rekreativnih in profesionalnih operacij z droni pomeni, da so se morali piloti na daljavo udeležiti ustreznega teoretičnega in praktičnega usposabljanja v skladu s stopnjo tveganja operacij. Da bi zagotovili, da imajo piloti na daljavo ustrezno raven znanja in spretnosti v skladu z nenehnim napredovanjem tehnološkega razvoja, so potrebne nove spretnosti in kompetence, kot so tiste, ki jih imajo strokovnjaki za drone.

<sup>48</sup> Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa (UL L 189, 18.7.2002, str. 12).

<sup>49</sup> Sklep Komisije z dne 4. julija 2022 o financiranju pilotnih projektov in pripravljanih ukrepov na področju prometa za leto 2022, C(2022) 4509 final.

<sup>50</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/45cc30f6-cd57-11ea-adf7-01aa75ed71a1>

Na začetku bo „certificirana“ kategorija vključevala dve različni vrsti pilotskih licenc, eno za upravljanje zrakoplova VTOL s pilotom na krovu in eno za upravljanje brezpilotnega zrakoplova kot pilot na daljavo, ki lahko upravlja en dron naenkrat ali nadzoruje več dronov hkrati, med drugim različnih vrst in različnih upravljavcev. Zaradi prihodnjih avtonomnih operacij bi bilo treba prednostno usposabljanje tudi osebje upravljavcev inovativne zračne mobilnosti.

**Vodilni ukrep 8: Komisija namerava sprejeti nove zahteve glede usposabljanja in kompetenc pilotov na daljavo in pilotov zrakoplovov VTOL<sup>51</sup>.**

60. Za ohranitev vodilnega položaja Evrope v različnih segmentih sektorja dronov, tj. zračnih storitev, inovativne zračne mobilnosti in sistema U-space, je potrebna tudi visoko izobražena, usposobljena in izkušena delovna sila. V vseh državah članicah bi bilo treba vzpostaviti programe izobraževanja in usposabljanja, specifične za tehnologije v zvezi z droni, regulativni okvir in razvoj načrtov za trajnostno mobilnost v mestih. Takšni akademski in poklicni programi za mlade učence in delavce po vsej Evropi bi spodbujali kompetence in tehnološki napredek, hkrati pa povečali ozaveščenost javnosti in sprejemanje koristnosti dronov. K temu razvoju bi lahko pripomoglo tudi vključevanje socialnih partnerjev.
61. Partnerstva med raziskovalnimi ustanovami, univerzami in industrijo na področju izobraževanja bi morala olajšati pretok strokovnjakov med temi sektorji, kar bo na koncu zelo koristno za razvoj evropskega sektorja dronov. To bi moralo vključevati tudi razvoj znanj in spretnosti prek obsežnega partnerstva na področju vesoljske industrije in obrambe<sup>52</sup> v okviru pakta za znanja in spretnosti.
62. Da bi preprečili tveganje pomanjkanja regulativnih strokovnjakov za drone in njihove operacije na ravni lokalnih in nacionalnih organov, bi morale države članice podpirati nacionalne organe za letalstvo pri pridobivanju kompetenc, ki odražajo visoko digitalno in avtomatizirano naravo tehnologij, na katerih temeljijo operacije z droni in izvajanje služb U-space. Poleg teh tehničnih kompetenc bi se morali nacionalni organi za letalstvo prilagajati spreminjajočemu se okolju in biti usposobljeni za nemoteno upravljanje odobritev SORA, vzpostavitev zračnega prostora U-space ter certificiranje in spremljanje skladnosti operaterjev sistemov brezpilotnih zrakoplovov, skupnih informacijskih služb in izvajalcev služb U-space.
63. Države članice bi morale zagotoviti zadostno usposabljanje ustreznega osebja, vključno z lokalnimi organi, da se poveča njihova pripravljenost za prepoznavanje in odzivanje na grožnje, ki jih pomenijo nekooperativni droni.

## **B. Krepitev zmogljivosti in sinergij evropske civilne, varnostne in obrambne industrije**

64. Glede na potencial tehnologije v zvezi z droni za razvoj inovativnih primerov uporabe tako na civilnem kot tudi na obrambnem in varnostnem področju lahko sektor dronov pomembno prispeva k odprti strateški avtonomiji Evrope. Zato je izjemno pomembno, da

<sup>51</sup> S spremembo Uredbe Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta.

<sup>52</sup> Pakt za znanja in spretnosti za vesoljsko industrijo in obrambo (<https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=23158&langId=sl>)

evropska podjetja ohranijo in okrepijo svojo konkurenčnost na področju proizvodnje dronov in zagotavljanja storitev z droni.

65. Za to je treba vzpostaviti ustrezen omogočiten okvir v celotnem inovacijskem ciklu, od raziskav do testiranja in predstavitvenih dejavnosti, ter ohraniti vodilno vlogo Evrope pri določanju standardov za hitro razvijajoče se tehnologije v zvezi z droni.
66. Poleg tega je lahko pomemben dejavnik uspeha izkoriščanje sinergij med civilno in vojaško uporabo dronov in tehnologij v zvezi z njimi, vključno z rešitvami za boj proti dronom, da se odkrijejo in ublažijo grožnje, ki jih pomenijo operacije z droni. Številne tehnologije v zvezi z droni, ki so ključne za varnost in obrambo, že zdaj vse bolj izvirajo s civilnega področja in uporabljajo ključne komponente z dvojno rabo. Za pospeševanje inovacij na različnih področjih in spodbujanje tehnološke suverenosti je potrebna boljša izmenjava med civilnimi skupnostmi ter raziskovalnimi in inovacijskimi skupnostmi na področju obrambe. Za to bosta potrebni učinkovitejša raba virov in pripravljenost za proučitev možnosti dvojne rabe. To pomeni tudi zmanjšanje strateških odvisnosti in ranljivosti vrednostnih in dobavnih verig, povezanih s temi tehnologijami.

### 1. Zagotavljanje financiranja

67. Komisija je na podlagi zaporednih okvirnih programov EU za raziskave in inovacije financirala različne raziskovalne in inovacijske projekte, povezane z droni. Podpora raziskavam v sektorju dronov je bila v preteklosti precejšnja in ključna za njihovo zgodnjo uvedbo.
68. Unija je od leta 2003 v razvoj dronov ali inovativne načine njihove uporabe skupno vložila skoraj 980 milijonov EUR. V okviru raziskav in inovacij je financirala 320 projektov, povezanih s sektorjem dronov.
69. Prizadevanja se bodo nadaljevala v okviru sedanjega okvirnega programa za raziskave in inovacije Obzorje Evropa<sup>53</sup>, ki vključuje sofinancirano pobudo Skupnega podjetja SESAR 3<sup>54</sup>, katere cilj je razviti ekosistem na področju raziskav in inovacij, ki bo zajemal celotne vrednostne verige upravljanja zračnega prometa in zračnega prostora U-space, kar bo omogočilo potrebno sodelovanje in usklajevanje med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in uporabniki zračnega prostora za zagotovitev enotnega in usklajenega sistema upravljanja zračnega prometa v Uniji za operacije zrakoplovov s posadko in brez nje. Program Obzorje Evropa vključuje tudi specifično financiranje raziskav in inovacij na področju zmogljivosti dronov in zmogljivosti za boj proti dronom, med drugim za civilno varnost (preprečevanje, odkrivanje in preiskovanje kaznivih dejanj, upravljanje meja ter civilna zaščita)<sup>55</sup>. Poleg tega se v delovnih programih programa Obzorje Evropa podpira razvoj načinov uporabe dronov, specifičnih za posamezne sektorje in primere uporabe<sup>56</sup>.

---

<sup>53</sup> [https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe\\_sl](https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe_sl)

<sup>54</sup> [Skupno podjetje SESAR sofinancirata](#) Evropska unija v okviru programa za raziskave in inovacije Obzorje Evropa ter industrija.

<sup>55</sup> V okviru stebra II „Globalni izzivi in evropska industrijska konkurenčnost“, sklop 3 „Civilna varnost za družbo“.

<sup>56</sup> Na primer, v okviru delovnega programa Obzorje Evropa za grozd 6 „Hrana, biogospodarstvo, naravni viri, kmetijstvo in okolje“ se podpira razvoj uporabe dronov za trajnostno kmetijsko proizvodnjo, gozdarstvo, spremljanje stanja okolja in podeželske skupnosti.

70. Evropski obrambni sklad<sup>57</sup> in njegovi predhodni programi spodbujajo in podpirajo skupne čezmejne raziskave in razvoj na področju obrambe. Evropski obrambni sklad dopolnjuje in krepi prizadevanja držav članic ter spodbuja sodelovanje med podjetji in raziskovalnimi akterji vseh velikosti in geografskega izvora v EU. Iz predhodnih programov Evropskega obrambnega sklada se je v okviru raziskovalnih in razvojnih projektov na področju obrambe financiralo že devet projektov, povezanih z droni, s skupnim proračunom skoraj 200 milijonov EUR.
71. Za obdobje 2021–2027 je Evropskemu obrambnemu skladu namenjen proračun v višini skoraj 8 milijard EUR: 2,7 milijarde EUR za financiranje skupnih obrambnih raziskav in 5,3 milijarde EUR za financiranje skupnih projektov za razvoj zmogljivosti, ki dopolnjujejo nacionalne prispevke. Ta se izvršuje z letnimi delovnimi programi, ki se oblikujejo v tesnem sodelovanju z državami članicami. V okvirni večletni perspektivi za obdobje 2021–2027 je opredeljen na primer razvoj prototipa MALE (brezpilotni zrakoplov za srednje višine in z dolgo avtonomijo), prototipa RPAS (sistem daljinsko pilotiranega zrakoplova), prototipa HAPS (sistemi ploščadnih postaj na veliki višini), prototipa taktičnega RPAS ter zmogljivosti „zaznavanja in izogibanja“ (Detect and Avoid)<sup>58</sup> za obsežno vključitev v platforme.

**Vodilni ukrep 9: Komisija namerava v okviru programa Obzorje Evropa in Evropskega obrambnega sklada še naprej financirati raziskave in inovacije na področju dronov in njihovo vključevanje v zračni prostor.**

72. Evropska investicijska banka (EIB) financira projekte o dronih z uporabo številnih prilagojenih finančnih produktov, kot so posojila ali tvegani dolg. Financiranje se lahko uporabi za raziskave in razvoj ali/in za povečanje proizvodnje dronov in operacij z njimi. Skupna pobuda Komisije in EIB, svetovalna platforma za naložbe v drone<sup>59</sup>, olajšuje dostop do EIB, njenih svetovalnih storitev in mehanizmov financiranja.
73. EIB je leta 2022 začela izvajati strateško evropsko varnostno pobudo, katere cilj je mobilizirati naložbe v podporo evropskim varnostnim in obrambnim sistemom z dvojno rabo s podpiranjem evropske tehnološke industrije in civilne varnostne infrastrukture s poudarkom na kibernetiki varnosti in prelomnih nastajajočih tehnologijah.
74. Svetovalno vozlišče InvestEU, ki dopolnjuje sklad InvestEU<sup>60</sup>, podpira opredelitev, pripravo in razvoj naložbenih projektov, vključno v zvezi z droni, po vsej Evropski uniji.
75. Čeprav so v okviru programa Obzorje Evropa, Evropskega obrambnega sklada, EIB in drugih programov financiranja že na voljo precejšnja sredstva EU, so ta sredstva pogosto usmerjena v posebno razvojno fazo vrednostne verige ali pa so specifična za civilni ali vojaški sektor. To lahko privede do pomanjkanja financiranja na nekaterih ravneh tehnološke pripravljenosti ali do razdrobljenih raziskovalnih prizadevanj, ki potekajo v „silosih“. Da bi rešili to težavo, bi bilo treba z usklajenim sklopom razpisov v okviru obstoječih instrumentov EU in posojili EIB podpreti nov vodilni projekt o tehnologijah v

<sup>57</sup> [https://defence-industry-space.ec.europa.eu/eu-defence-industry/european-defence-fund-edf\\_sl](https://defence-industry-space.ec.europa.eu/eu-defence-industry/european-defence-fund-edf_sl)

<sup>58</sup> Sistemi „zaznavanja in izogibanja“ (Detect and Avoid – DAA) so tehnologije, ki dronom omogočajo varno vključitev v civilni zračni prostor, s čimer se preprečijo trčenja z drugimi zrakoplovi in ovirami.

<sup>59</sup> <https://www.eib.org/en/press/news/commission-and-eib-announce-launch-of-european-drone-investment-advisory-platform>

<sup>60</sup> [https://investeu.europa.eu/what-investeu-programme\\_sl](https://investeu.europa.eu/what-investeu-programme_sl)

zvezi z droni, na primer tovorni dron, ki bi dokazal koncept sinergij na poti od raziskav in razvoja do uvedbe prek javnih naročil<sup>61</sup>.

**Vodilni ukrep 10: Komisija namerava pripraviti usklajen niz razpisov v okviru obstoječih instrumentov EU in posojil EIB za podporo novemu vodilnemu projektu o tehnologijah v zvezi z droni.**

76. Izkušnje v prvem letu novega večletnega finančnega okvira v okviru civilne, obrambne in vesoljske industrije so pokazale, kje se pojavljajo ovire pri uporabi ustreznih skupnih določb temeljnih aktov programov. Odprava ovir (ob hkratnem upoštevanju določb temeljnih aktov) lahko omogoči boljše izkoriščanje možnih sinergij: horizontalno med programi raziskav in razvoja (npr. posebnim programom Obzorje Evropa in Evropskim inštitutom za inovacije in tehnologijo z Evropskim obrambnim skladom), vertikalno (med programi raziskav in razvoja ter programi uvajanja, kot sta program Digitalna Evropa ali Sklad za notranjo varnost), pa tudi s projekti, ki se financirajo v okviru deljenega upravljanja (kot so evropski strukturni in investicijski skladi), ali mehanizmom za okrepanje in odpornost. Poleg tega ni okvira za neposredno podporo raziskavam za dvojno rabo. Prav tako so v posojilni politiki Evropske investicijske banke še vedno omejitve za obrambni sektor. To lahko privede do razdrobljenih in neučinkovitih storitev EU za financiranje projektov za dvojno rabo, ki se v EU pogosto začnejo kot civilni raziskovalni projekti in se pozneje razvijejo v civilne in vojaške izdelke z dvojno rabo.
77. Da bi olajšali izmenjave med civilnim in obrambnim sektorjem, zlasti na področju kritičnih tehnologij, je zato treba proučiti učinkovitost možnosti financiranja v okviru obstoječega pravnega okvira ter razmisliti o ustreznosti razvoja prožnejših programov financiranja EU in finančnih instrumentov za projekte v zvezi z droni z dvojno rabo.

**Vodilni ukrep 11: Komisija bo proučila morebitne spremembe obstoječega okvira financiranja<sup>62</sup>, da bi zagotovila dosleden pristop k podpori raziskavam in inovacijam z dvojno rabo ter izboljšala sinergije med civilnimi in obrambnimi instrumenti.**

## **2. Opredelitev strateških tehnoloških gradnikov in tehnoloških omogočitvenih dejavnikov**

78. Droni, operacije z droni in upravljanje prometa z droni so zapleten ekosistem tehnoloških komponent in platform za izmenjavo informacij, za katere so potrebni visoko optimizirani, varni in zanesljivi elementi, kot so sistemi za krmarjenje leta, kibernetsko varne podatkovne povezave in povezljivost, odporna navigacija, sistemi zaznavanja in izogibanja, električni in hibridni pogon, baterije in upravljanje oskrbe z energijo, avtonomni let in sistemi za upravljanje nalog.

<sup>61</sup> Tak vodilni ukrep bi bil izvajanje ukrepa iz nedavnega sporočila Komisije o analizi vrzeli pri naložbah v obrambo in nadaljnjih korakih: „Komisija bo oblikovala nadaljnje ukrepe (kot so usklajeni razpisi med obstoječimi instrumenti EU in posojili EIB) za podporo kritičnim tehnologijam in industrijskim zmogljivostim z razvojem strateških projektov“, izvajala bo tudi ukrep 9 iz akcijskega načrta za sinergije (tehnologije v zvezi z droni) v skladu z ugotovitvami ukrepa 2 akcijskega načrta za sinergije (sinergije finančnih instrumentov): „Komisija bi morala podpirati nove oblike celovitega načrtovanja in priprave programov[...]. V ta namen bi morala izbrati in začeti nove vodilne projekte, ki lahko dokažejo koncept sinergij na poti od raziskav in razvoja do uvedbe s tržnim posodabljanjem ali javnimi naročili.“

<sup>62</sup> Po upoštevanju stališč Evropskega parlamenta in držav članic, izraženih med zadevnimi medinstitucionalnimi pogajanjmi v preteklosti.

79. Pomembno je opredeliti kritične tehnološke gradnike, ki odločilno prispevajo k inovativnemu in konkurenčnemu ekosistemu dronov. Delni razlog za nekatere obstoječe strateške odvisnosti EU od tretjih držav v tem sektorju je pomanjkanje predvidevanja vse večjega pomena daljinsko vodenih sistemov. EU potrebuje bolj strukturirano predvidevanje in strateški razmislek o kritičnih tehnologijah v zvezi z droni, da bi opredelila prednostna področja za spodbujanje raziskav in inovacij, zmanjšala sedanje strateške odvisnosti in preprečila nastajanje novih.
80. Podobno je treba opredeliti ključne osnovne tehnološke omogočitvene dejavnike, kot so umetna inteligenca, robotika, polprevodniki, baterije, vesoljske storitve EU in mobilne telekomunikacije. Operativna komunikacija in komunikacija koristne vsebine z droni ter rešitve za upravljanje prometa z droni bodo imele koristi od pasovne širine in izjemno zanesljive nizke stopnje zakasnitve mobilnega omrežja 5G in prihodnjega mobilnega omrežja 6G. Da bi zadovoljili visoke zahteve po pasovni širini sistemov 5G in prihodnjega sistema 6G, je ključna učinkovita uporaba omejenih virov spektra.
81. Komisija je že sprejela ukrepe za zagotavljanje, da bodo evropsko znanje in proizvodne zmogljivosti zadostili potrebam evropske industrije. Podprla je na primer ustanovitev evropskega zavezništva za baterije<sup>63</sup>, katerega cilj je zagotoviti, da se EU lahko zanaša na domačo vrednostno verigo baterij. Zagotoviti je treba, da bodo potrebe evropskega sektorja dronov ustrezno upoštewane v okviru te in podobnih pobud na evropski in svetovni ravni.

**Vodilni ukrep 12: Komisija namerava pripraviti strateški tehnološki kašipot za drone, da bi opredelila prednostna področja za spodbujanje raziskav in inovacij, zmanjšala sedanje strateške odvisnosti in preprečila nastajanje novih.**

**Vodilni ukrep 13: Komisija namerava z drugimi ustreznimi akterji EU uskladiti skupni pristop, da se zagotovi zadosten radiofrekvenčni spekter za operacije z droni.**

### 3. Omogočanje testiranja in predstavitev

82. Za drone in operacije z njimi na ravni EU in nacionalni ravni veljajo številne pravne zahteve, katerih namen je zagotoviti varnost izdelkov in okolja, v katerem delujejo. Testiranje in predstavitev letenja imata pomembno vlogo pri varnih raziskavah in razvoju novih prototipov dronov, in sicer pri prehodu s koncepta na uvajanje ali pri predstavitvi novega poslovnega primera. Za predstavitev tehničnih zmogljivosti dronov in primerov njihove uporabe bi lahko uporabili lokalne lokacije, s čimer bi pomagali zagotoviti potrebno podporo lokalnih in nacionalnih organov.
83. Zmogljivosti za testiranje in predstavitve so redke ter niso vedno na voljo, zlasti v gosteje naseljenih državah članicah. Poleg tega značilnosti lokalnega zračnega prostora in sezonske vremenske razmere morda ne izpolnjujejo želenih zahtev glede testiranja ali predstavitev. Izvajanje testnih letov na lokacijah v državi članici, ki ni država registracije, je sicer mogoče, vendar lahko zaradi različnih postopkov pridobivanja dovoljenj postane upravno ozko grlo, s čimer se upočasni napredek.
84. Boljša razpoložljivost in geografska porazdelitev testnih lokacij v EU bi omogočili razvoj tehnologije za zrakoplove brez posadke, in sicer za digitalno infrastrukturo in tehnologijo zračnih plovil. Koristno bi bilo tudi vzpostaviti mrežo takšnih testnih in predstavitvenih lokacij po vsej Evropi.

<sup>63</sup> <https://www.eba250.com>

Ker so zmogljivosti zračnega prostora in letališč dragocene, bi bilo treba v največji možni meri izkoristiti vojaške zmogljivosti, da bi omogočili dvojno rabo določenih delov zračnega prostora ter spodbujali usklajeno testiranje med civilnimi in vojaškimi akterji ter upravljavci.

**Vodilni ukrep 14: Komisija namerava vzpostaviti mrežo EU za civilno-obrambne centre za testiranje dronov, da bi olajšala izmenjave med civilnim in obrambnim sektorjem.**

85. Podpreti bi bilo treba prizadevanja mestnih organov za hitrejše uvajanje inovativnih zračnih storitev, vendar ne le s finančnega vidika. ELTIS, evropska opazovalna skupina za mobilnost v mestih<sup>64</sup>, že omogoča izmenjavo informacij, znanja in izkušenj na področju trajnostne mobilnosti v mestih. Pobuda UIC2<sup>65</sup> vključuje več kot 40 mest ali regij po vsej EU, ki razvijajo različne projekte, od projektov manjšega obsega (dostava medicinskih izdelkov) do večjih ekosistemov zračne mobilnosti v mestih, da bi zagotovili testna okolja za inovativno zračno mobilnost po vsej Evropi.
86. Z razvojem novih tehnologij v zvezi z droni postaja organizacija testiranj in predstavitev vse bolj zapletena. To je delno posledica potrebnega postopka operativne odobritve, ki je lahko dolgotrajen in drag, včasih nesorazmerno drag za kratkotrajna preskušanja brez takojšnje komercialne uporabe. Zato bi morala agencija EASA poleg sodelovanja z deležniki iz industrije za olajšanje zračnih operacij razviti smernice za podporo operativni odobritvi operacij, ki se izvajajo za namene testiranja, eksperimentiranja ali predstavitve.

#### **4. Spodbujanje skupnih standardov**

87. Tehnologije v zvezi z droni in primeri njihove uporabe se hitro razvijajo, novi izdelki pa prihajajo na trg vse hitreje. Da bi evropska industrija dronov ostala konkurenčna, mora biti sposobna slediti hitrim razvojnim in proizvodnim ciklom. Standardizacija in interoperabilnost omogočitvenih tehnoloških gradnikov sta ključna dejavnika za hitrejši razvoj izdelkov.
88. Spodbujanje in uporaba skupnih standardov v evropskem civilnem, varnostnem in obrambnem sektorju dronov lahko prispevata k prihrankom pri stroških in času razvoja, zmanjšata tveganja, povečata produktivnost in olajšata dostop do novih trgov. Vse akterje je treba spodbujati k hitrejšemu razvoju standardov v sektorju, da se zagotovi ohranitev inovativnega tempa industrije dronov.

---

<sup>64</sup> <https://www.eltis.org/>

<sup>65</sup> UIC2 - UAM Initiative Cities Community (UIC2 – pobuda za zračno mobilnost v mestih za mesta in skupnost), <https://civitas.eu/urban-air-mobility>.

89. Na področjih, kjer so tehnologije enake, področja uporabe pa zelo podobna, si je treba dejavno prizadevati za razvoj „hibridnih standardov“<sup>66</sup>, tj. standardov, ki se uporabljajo za tehnologije v zvezi z droni v civilnem, varnostnem in obrambnem sektorju. To je mogoče doseči s spodbujanjem zadevnih akterjev, kot so agencija EASA, Evropska obrambna agencija (EDA), organizacija EUROCAE in nacionalni vojaški organi, da zahteve za certificiranje uporabe v civilne in vojaške namene dodatno uskladijo z zahtevami, ki jih je določila agencija EASA, ob sočasnem upoštevanju vojaških posebnosti in obstoječih vojaških standardov certificiranja. To bi bilo treba v največji možni meri opraviti v okviru obstoječih struktur, kot je skupina EUSCG, vključevati pa bi moralo opredeljevanje in usklajevanje skupnih standardov, skupno dogovorjene testne protokole in dobre prakse za zmanjšanje stroškov, povečanje interoperabilnosti, izboljšanje možnosti za sinergije in izboljšanje razumljivosti.

**Vodilni ukrep 15: Komisija bo vse zadevne akterje spodbujala, naj zahteve glede certificiranja za uporabo v civilne in vojaške namene dodatno uskladijo z zahtevami, ki jih je določila agencija EASA, ob sočasnem upoštevanju vojaških posebnosti in obstoječih vojaških standardov certificiranja.**

**Vodilni ukrep 16: Komisija namerava sprejeti nove standardne scenarije za civilne operacije, ki bi lahko olajšali ustrezne primere uporabe v vojaške namene<sup>67</sup>.**

## 5. Povečanje zmogljivosti za boj proti dronom in odpornosti sistemov

90. Droni so zelo inovativno orodje, ki se lahko uporablja za zakonite, vendar tudi zlonamerne namene, vključno z organiziranimi kriminalnimi dejavnostmi (npr. tihotapljenje blaga in migrantov) ter napadi na javne prostore, posameznike in kritično infrastrukturo (vključno z energetskimi, prometnimi in obmejnimi objekti). Čeprav je EU uredila zakonito uporabo dronov, ni posebnih pravil in smernic EU za preprečevanje njihove nepooblaščen ali celo kaznive uporabe. Zaradi hitrosti inovacij ter vse lažjega dostopa do komercialnih dronov in njihovih sestavnih delov se bo ta grožnja verjetno okrepla.
91. Za zaščito pred zlonamernimi in nekooperativnimi droni je potreben tudi dostop do cenovno dostopnih in zanesljivih tehnologij za protiukrepe. Vendar se nekatere države članice še vedno spoprijemajo z izzivi pri sproščanju potrebnih proračunskih sredstev, prilagajanju ali oblikovanju potrebnega regulativnega okvira in iskanju pravih (tehničnih) rešitev za obvladovanje grožnje nekooperativnih dronov. V skladu s predlagano direktivo<sup>68</sup> o odpornosti kritičnih subjektov bodo morale države članice izvajati ocene tveganja in jih uporabljati za opredelitev kritičnih subjektov, tudi v prometnem sektorju. V teh ocenah bi bilo treba upoštevati ustrezna tveganja, vključno s tveganji nekooperativnih dronov.
92. EU je prek svojega programa za raziskave in inovacije na področju civilne varnosti (Obzorje 2020) ter Sklada za notranjo varnost – policija za obdobje 2014–2020 sofinancirala razvoj orodij, znanja in tehnologij za boj proti dronom. Ta prizadevanja se bodo nadaljevala v okviru sedanjega programa Obzorje Evropa, Sklada za notranjo varnost ter Instrumenta za finančno podporo za upravljanje meja in vizumsko politiko. Ti

<sup>66</sup> COM(2012) 417 „Industrijska varnostna politika“ in COM(2021) 70 final „Akcijski načrt za sinergije med civilno, obrambno in vesoljsko industrijo“.

<sup>67</sup> S spremembo Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/947 z dne 24. maja 2019 o pravilih in postopkih za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov.

<sup>68</sup> COM(2020) 829 final z dne 16. decembra 2020.

programi se dopolnjujejo, saj program Obzorje Evropa krepi raziskave in inovacije, medtem ko sta Sklad za notranjo varnost ter Instrument za finančno podporo za upravljanje meja in vizumsko politiko osredotočena na najrazličnejše vrste praktične uporabe za preprečevanje, odkrivanje in preiskovanje kaznivih dejanj ter upravljanje meja, kot so nakup opreme, spodbujanje in razvoj programov usposabljanja ter zagotavljanje upravnega in operativnega usklajevanja in sodelovanja.

93. Tudi na tem področju bi bilo treba opredeliti in izkoristiti sinergije civilne, varnostne in obrambne industrije, saj bodo koristile vsem zadevnim sektorjem. S tem se bo izboljšala konkurenčnost evropske industrije in okrepila strateška avtonomija Evrope, saj se bodo države članice lahko opirale na konkurenčno tehnologijo za boj proti dronom, ki izvira iz EU.
94. V strategiji EU za varnostno unijo iz leta 2020<sup>69</sup> in agendi za boj proti terorizmu<sup>70</sup> je navedeno, da je grožnja, ki jo pomenijo nekooperativni droni, v Evropi resna težava, ki jo je treba obravnavati. Zlasti v agendi za boj proti terorizmu se je Komisija zavezala, da bo proučila možnost objave smernic o tem, kako zaščititi mesta pred nekooperativnimi droni.
95. Da bi Komisija povezala vse različne pobude za boj proti dronom v EU, bo sprejela sveženj za boj proti dronom, v katerem bo opredelila prihodnjo politiko EU na tem področju. Poleg nadaljevanja namenskih ukrepov za operativno, tehnično in finančno podporo državam članicam bodo v svežnju med drugim napovedana prizadevanja za pripravo smernic EU za boj proti dronom, proučena pa bo tudi potreba po zakonodajnih ukrepih. Podporne dejavnosti bodo vključevale dva priročnika o zaščiti pred droni: priročnik o sistemih za boj proti brezpilotnim zrakoplovom za kritično infrastrukturo in javne prostore ter priročnik o načelih za fizično utrditev stavb in območij. Poleg tega bo ustanovila razširjeno tehnično strokovno skupino za prostovoljne standarde, ki bodo zajemali rešitve za boj proti dronom.

**Vodilni ukrep 17: Komisija namerava sprejeti sveženj za boj proti dronom (C-UAS)**

96. Neodobreni droni lahko močno ovirajo delovanje letališč. V najslabšem primeru lahko ogrozijo tudi zrakoplove in potnike. Komisija je po incidentih, ki so se decembra 2018 zgodili na londonskem letališču Gatwick, podprla agencijo EASA pri pripravi nezavezujočih smernic, ki organom in letališčem pomagajo pri pripravi na incidente z droni, odzivanju nanje in odpravljanju njihovih posledic<sup>71</sup>. Čeprav je sektor te smernice pozitivno sprejel, te zaradi svoje svetovalne narave ne zadoščajo za ublažitev grožnje, ki se bo z vse večjo razširjenostjo in zmogljivostjo dronov verjetno še povečala.

**Vodilni ukrep 18: Komisija namerava sprejeti spremembo pravil na področju varovanja v letalstvu, da bi zagotovila večjo odpornost letalskih organov in letališč ob tveganjih, ki jih pomenijo droni<sup>72</sup>.**

<sup>69</sup> COM(2020) 605 final z dne 24. julija 2020.

<sup>70</sup> COM(2020) 795 final z dne 9. decembra 2020.

<sup>71</sup>

[https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/drone\\_incident\\_management\\_at\\_aerodromes\\_part1\\_web\\_site\\_suitable.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/drone_incident_management_at_aerodromes_part1_web_site_suitable.pdf)

<sup>72</sup> S predlogom sekundarne zakonodaje k Uredbi (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002.

97. Razvoj najsodobnejših dronov s strožjimi zahtevami glede kibernetске varnosti, zlasti v „odprti“ in „posebni“ kategoriji operacij, bi lahko industriji EU zagotovil konkurenčno prednost. Takšni kibernetско odporni droni ne bi koristili le upravljavcem dronov, temveč tudi vsem subjektom, odgovornim za spremljanje uporabe zračnega prostora. Droni z višjo stopnjo kibernetске varnosti bi se lahko zahtevali za operacije v nekaterih zračnih prostorih, kar bi pripomoglo k ločevanju zakonito upravljanih dronov od nezakonito upravljanih. Droni, izdelani v skladu s specifičnimi zahtevami, na primer z zahtevo po zaščiteni komunikacijski povezavi, varni identifikaciji ali uporabi odprtokodne kode, in z uporabo odporne navigacije, ki jo omogočajo vesoljske storitve EU, bi lahko bili upravičeni do prostovoljne oznake „evropski zaupanja vreden dron“. Takšna oznaka bi uporabnikom zagotavljala, da so bili zadevni droni preverjeni in spoznani za dovolj varne, da se lahko uporabljajo za bolj kritične ali občutljive operacije, kar bi povečalo splošno odpornost sistema proti kibernetски kriminaliteti.

**Vodilni ukrep 19: Komisija namerava opredeliti merila za prostovoljno oznako „evropski zaupanja vreden dron“.**

### Sklep

98. V agendi o dvojnem zelenem in digitalnem prehodu je bilo pozvano k uporabi novih ukrepov za bolj trajnostno mobilnost in inovacije za izboljšanje učinkovitosti celotnega gospodarstva. Droni lahko na podlagi številnih primerov civilne, industrijske, varnostne in obrambne uporabe pripomorejo k pospeševanju razogljičenja in digitalizacije celotnega sistema prometa in mobilnosti, s čimer se zmanjša njegov negativen vpliv na okolje ter izboljšata varnost in zdravje naših državljanov.
99. Sektor dronov, za katerega si prizadeva EU, se mora zavedati svojega vpliva na okolje, zlasti z vidika hrupa, porabe energije in vizualnih motenj. Komisija priznava, da bodo morali biti droni družbeno sprejeti, da bodo lahko v celoti koristili podjetjem in lokalnim skupnostim. Za to bo potrebno vnaprejšnje polno sodelovanje vseh zadevnih strani na lokalni, regionalni in nacionalni ravni, da bi zagotovili, da se lahko na mestnih in podeželskih območjih na pravičen in trajnosten način izvajajo varne in zanesljive operacije z droni.
100. Vse več sektorjev se že ukvarja s tehnologijami v zvezi z droni. Za spodbujanje zasebnih naložb in razvoja novih inovativnih storitev za različne sektorje bi bilo treba zagotoviti pravno in tehnično varnost na podlagi usklajenega pristopa EU. V strategiji za drone 2.0 sta ključna dva povezana dejavnika: vzpostavitev trga storitev z droni v Uniji ter krepitev zmogljivosti in sinergij evropske civilne, varnostne in obrambne industrije. Izkoriščanje sinergij med civilno, varnostno in vojaško uporabo dronov in povezanih tehnologij, vključno z rešitvami za boj proti dronom, bo prispevalo k spodbujanju uvajanja inovativnih tehnologij in splošnemu razvoju sektorja v Evropi.
101. Gospodarsko vzdržen ekosistem dronov bo prispeval k izkoriščanju evropskih raziskav, inovacij in podjetništva za doseganje ciljev evropskega zelenega dogovora in programa Digitalna Evropa, kar je popolnoma v skladu z našo novo strategijo za rast za Evropo. Komisija predlaga celovit sklop ukrepov za okrepitev celotnega ekosistema dronov do leta 2030 s predlogi ukrepov, ki bodo olajšali prehod s predstavitev na obsežne komercialne operacije. Ta prizadevanja so lahko uspešna le, če bo zagotovljena zadostna vključenost vseh udeležencev, tj. evropskih institucij, držav članic in njihovih organov na vseh ravneh upravljanja, deležnikov in podjetij, pa tudi sodelovanje državljanov.

## **Seznam vodilnih ukrepov, ki jih bo Evropska komisija izvedla za nadaljnje oblikovanje evropskega trga storitev z droni**

Komisija namerava:

- sprejeti spremembe standardiziranih evropskih pravil letenja in uredbe o upravljanju zračnega prometa/izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa za varno vključitev operacij z droni in vodenih operacij z zrakoplovi eVTOL;
- spodbujati usklajene raziskave o integriranih komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih tehnologijah;
- sprejeti nove evropske standardne scenarije za zračne operacije z majhnim do srednjim tveganjem;
- sprejeti pravila za „certificirano“ kategorijo operacij z droni, ki bodo obravnavala začetno in stalno plovnost dronov, ki jih je treba certificirati, ter operativne zahteve, ki se uporabljajo za zrakoplove z možnostjo VTOL s posadko;
- sprejeti pravila za načrtovanje in delovanje vertiportov v okviru področja uporabe osnovne uredbe o agenciji EASA;
- razviti uravnotežene ekonomske in finančne zahteve za licenciranje upravljavcev dronov;
- financirati vzpostavitev spletne platforme za podporo organom, mestom, industriji in deležnikom pri trajnostnem izvajanju inovativne zračne mobilnosti;
- sprejeti zahteve glede usposabljanja in kompetenc pilotov na daljavo in pilotov zrakoplovov VTOL.

## **Seznam ukrepov, ki jih bo Evropska komisija izvedla za krepitev zmogljivosti in sinergij evropske civilne, varnostne in obrambne industrije dronov**

Komisija namerava:

- v okviru programa Obzorje Evropa in Evropskega obrambnega sklada še naprej financirati raziskave in inovacije na področju dronov in njihovo vključevanje v zračni prostor;
- pripraviti usklajen niz razpisov v okviru obstoječih instrumentov EU in posojil EIB za podporo novemu vodilnemu projektu o tehnologijah v zvezi z droni;
- proučiti morebitne spremembe obstoječega okvira financiranja, da bi zagotovila dosleden pristop k podpori raziskavam in inovacijam z dvojno rabo ter izboljšala sinergije med civilnimi in obrambnimi instrumenti;
- pripraviti strateški tehnološki kašipot za drone, da bi opredelila prednostna področja za spodbujanje raziskav in inovacij, zmanjšala sedanje strateške odvisnosti in preprečila nastajanje novih;
- z drugimi ustreznimi akterji EU uskladiti skupni pristop, da se zagotovi zadosten radiofrekvenčni spekter za operacije z droni;
- vzpostaviti mrežo EU za civilno-obrambne centre za testiranje dronov, da bi olajšala izmenjave med civilnim in obrambnim sektorjem;
- vse zadevne akterje spodbujati, naj zahteve glede certificiranja za uporabo v civilne in vojaške namene dodatno uskladijo z zahtevami, ki jih je določila agencija EASA, ob sočasnem upoštevanju vojaških posebnosti in obstoječih vojaških standardov certificiranja;

- sprejeti nove standardne scenarije za civilne operacije, ki bi lahko olajšali ustrezne primere uporabe v vojaške namene;
- sprejeti sveženj za boj proti dronom;
- sprejeti spremembo pravil na področju varovanja v letalstvu, da bi zagotovila, da letalski organi in letališča povečajo svojo odpornost ob tveganjih, ki jih pomenijo droni;
- opredeliti merila za prostovoljno oznako „evropski zaupanja vreden dron“.