



Rat der
Europäischen Union

018949/EU XXVII. GP
Eingelangt am 29/04/20

Brüssel, den 29. April 2020
(OR. en)

7643/20

TRANS 174
DELECT 42

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	27. April 2020
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	C(2020) 1991 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 27.4.2020 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 hinsichtlich der Einführung von zwei neuen Klassen unbemannter Luftfahrzeugsysteme

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2020) 1991 final.

Anl.: C(2020) 1991 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 27.4.2020
C(2020) 1991 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 27.4.2020

**zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 hinsichtlich der Einführung
von zwei neuen Klassen unbemannter Luftfahrzeugsysteme**

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Mit der Annahme der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates erhielt die EU die Zuständigkeit für alle unbemannten Luftfahrzeuge, unabhängig von deren Gewicht. Folglich gilt es, Anforderungen festzulegen, mit denen den mit dem Betrieb solcher unbemannten Luftfahrzeuge verbundenen Risiken begegnet werden kann und die den sonstigen geltenden Harmonisierungsvorschriften der Union sowie der Art des Luftfahrzeugs und der Kategorie des jeweiligen Betriebs in vollem Umfang Rechnung tragen. Hauptziel dieser Initiative ist die Einführung zwei neuer CE-Klassen – C5 und C6 – unbemannter Luftfahrzeugsysteme (UAS), die in die Kategorie „speziell“ fallen und unter den Bedingungen zu verwenden sind, die in den mit der vorgeschlagenen Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 eingeführten Standardszenarien STS-01 und STS-02 festgelegt sind.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Nach Artikel 128 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/1139 hat die Kommission im Einklang mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen konsultiert. Der Entwurf des delegierten Rechtsakts wurde der Sachverständigengruppe zur Flugsicherheit, an der auch Vertreter der Mitgliedstaaten teilnehmen, auf ihren Sitzungen im Oktober und Dezember 2019 sowie im Februar 2020 vorgelegt. Der Entwurf des delegierten Rechtsakts beruht auf der endgültigen Stellungnahme der EASA vom 6. Februar 2018, nachdem diese in einem Vermerk („Notice of Proposed Amendment“) vorgeschlagen hatte, den Betrieb von Drohnen in einer eigenen Verordnung zu regeln, was auch durch das Ergebnis einer Folgenabschätzung und einer Konsultation interessierter Kreise unterstützt wurde.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Die Kommission ist nach Artikel 128 befugt, delegierte Rechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften für die notwendigen Merkmale und Funktionen von unbemannten Luftfahrzeugen zu erlassen.

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 27.4.2020

zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 hinsichtlich der Einführung von zwei neuen Klassen unbemannter Luftfahrzeugsysteme

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates¹, insbesondere auf Artikel 58 und Artikel 61,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Unbemannte Luftfahrzeugsysteme (UAS), deren Betrieb ein geringes Risiko darstellt und für die der UAS-Betreiber eine Erklärung auf der Grundlage des in Anlage 1 zum Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947² der Kommission aufgeführten Standardszenarios abgeben darf, sollten nicht den klassischen luftfahrttechnischen Zulassungsverfahren unterliegen. Für solche UAS sollte auf die in Artikel 56 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 genannte Möglichkeit zurückgegriffen werden, Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union festzulegen. Folglich gilt es, Anforderungen festzulegen, mit denen den mit dem Betrieb solcher UAS verbundenen Risiken begegnet werden kann und die dabei den Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union in vollem Umfang Rechnung tragen. Daher sollten zwei neue Klassen von UAS eingeführt werden, deren Anforderungen sich je nach Risiko unterscheiden. Folglich sollte Kapitel II der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 auch diese neuen Klassen umfassen.
- (2) UAS, die im Rahmen der in Anlage 1 zum Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 festgelegten Standardszenarios verwendet werden sollen, sollten die in Kapitel II der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945 festgelegten Anforderungen an die Erzeugnisse erfüllen und damit aus dem Anwendungsbereich von Kapitel III gestrichen werden.
- (3) Diese Vorschriften sollten sich auf die grundlegenden Anforderungen nach Artikel 55 der Verordnung (EU) 2018/1139 und insbesondere auf die spezifischen Merkmale und Funktionen erstrecken, die notwendig sind, um die mit dem Betrieb dieser UAS

¹ ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

² Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (ABl. L 152 vom 11.6.2019, S. 45)

verbundenen Risiken im Hinblick auf die Flugsicherheit, den Schutz der Privatsphäre und personenbezogener Daten sowie die Luftsicherheit oder die Umwelt abzumildern.

- (4) Bringen Hersteller UAS in Verkehr, die für den Betrieb in der „offenen“ Kategorie bestimmt sind und damit den für diese Kategorie geltenden Vorschriften und Bedingungen oder einer Betriebserklärung unterliegen, und auf die sie daher das entsprechende Klassen-Identifizierungskennzeichen anbringen, sollten sie dafür sorgen, dass die UAS den Anforderungen dieser Klasse genügen. Ebenso sollten Hersteller, die Zusatzbausätze für die Nachrüstung von UAS der Klasse C3 zu UAS der Klasse C5 in Verkehr bringen, sicherstellen, dass das mit den Zusatzbausätzen ausgerüstete UAS alle Anforderungen der Klasse C5 erfüllt.
- (5) Um die Fernidentifizierung als eines der Elemente zu unterstützen, die notwendig sind, damit das sich derzeit in der Entwicklung befindliche U-Space-System funktioniert, sollten alle in der speziellen Kategorie betriebenen UAS mit einem Fernidentifizierungssystem ausgestattet sein.
- (6) Für den Betrieb in der speziellen Kategorie bestimmte UAS, die nicht nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 registriert werden müssen, sollten mit einer eindeutigen Seriennummer versehen sein, es sei denn, sie sind privat hergestellt.
- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beruhen auf der Stellungnahme Nr. 05/2018³ der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) nach Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1
Änderungen der Verordnung (EU) 2019/945

Die Delegierte Verordnung (EU) 2019/945 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Sie enthält zudem Vorschriften für die Bereitstellung von UAS, Zusatzbausätzen und Zusatzgeräten für die Fernidentifikation auf dem Markt und deren freien Verkehr in der Union.“
2. In Artikel 2 erhalten die Absätze 1 und 2 folgende Fassung:

„(1) Kapitel II dieser Verordnung gilt für folgende Erzeugnisse:

 - a) UAS, die nach den Vorschriften und Bedingungen für den UAS-Betrieb in der „offenen“ Kategorie oder auf der Grundlage von Betriebserklärungen für den UAS-Betrieb in der „speziellen“ Kategorie nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 bestimmt sind, ausgenommen privat hergestellte UAS, und die entsprechend den in jener Verordnung genannten sieben UAS-Klassen mit einem in den Teilen 1 bis 5, 16 und 17 des Anhangs jener Verordnung festgelegten Kennzeichen zur Identifizierung ihrer Klasse versehen sind;
 - b) Zusatzbausätze der Klasse C5 nach Teil 16;
 - c) Zusatzgeräte für die Fernidentifizierung nach Teil 6 des Anhangs dieser Verordnung.

³ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>.

(2) Kapitel III dieser Verordnung gilt für UAS, die nach den Vorschriften und Bedingungen betrieben werden, die für die UAS-Betriebskategorien „zulassungspflichtig“ und „speziell“ nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 gelten, sofern sie nicht auf der Grundlage einer Erklärung betrieben werden.“

3. In Artikel 3 werden die folgenden Nummern 38, 39 und 40 angefügt:

„38. ‚Steuereinheit‘ (command unit, CU): die Ausrüstung oder das Ausrüstungssystem zur Fernsteuerung unbemannter Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 3 Nummer 32 der Verordnung (EU) 2018/1139, die die Kontrolle oder Überwachung des unbemannten Luftfahrzeugs in jeder Flugphase unterstützt, mit Ausnahme von Infrastrukturen, die den Steuerungs- und Kontrolllinkdienst (C2) unterstützen;

39. ‚C2-Link-Dienst‘ (C2 link service): ein von einem Dritten bereitgestellter Kommunikationsdienst, der die Steuerung und Kontrolle zwischen dem unbemannten Luftfahrzeug und der Steuereinheit (CU) sicherstellt;

40. ‚Nacht‘ (night): die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012*.

* Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (ABl. L 281 vom 13.10.2012, S. 1).“

4. Kapitel II erhält folgenden Titel:

„Für den Betrieb in der ‚offenen‘ oder ‚speziellen‘ Kategorie auf der Grundlage einer Betriebserklärung bestimmte UAS, Zusatzbausätze mit einem Klassen-Identifizierungskennzeichen und Zusatzgeräte für die Fernidentifikation“

5. Artikel 4 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Erzeugnisse müssen die in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen erfüllen.“

6. In Artikel 5 wird folgender Absatz 3 hinzugefügt:

„(3) Die Absätze 1 bis 4 von Artikel 4 der Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates gelten ab dem 16. Juli 2021.“

7. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Beim Inverkehrbringen ihres Erzeugnisses auf dem Unionsmarkt gewährleisten die Hersteller, dass dieses gemäß den in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen konstruiert und hergestellt wurde.“

8. Artikel 6 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Hersteller erstellen die technischen Unterlagen nach Artikel 17 und führen das einschlägige Konformitätsbewertungsverfahren nach Artikel 13 durch oder lassen es durchführen.

Wurde die Konformität des Erzeugnisses mit den in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen im Rahmen dieses

Konformitätsbewertungsverfahrens nachgewiesen, stellt der Hersteller eine EU-Konformitätserklärung aus und bringt das CE-Zeichen an.“

9. Artikel 6 Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die Hersteller von UAS sorgen dafür, dass das UA eine Typennummer im Sinne des Beschlusses Nr. 768/2008/EG sowie eine eindeutige Seriennummer trägt, die seine Identifizierung ermöglichen, und gegebenenfalls den in den entsprechenden Teilen 2 bis 4, 16 und 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen genügt. Hersteller von Zusatzbausätzen der Klasse C5 müssen sicherstellen, dass die Bausätze mit einer Typen- und eindeutigen Seriennummer versehen sind, die deren Identifizierung ermöglichen. Hersteller von Zusatzgeräten für die Fernidentifizierung sorgen dafür, dass diese Geräte mit einer Typen- und eindeutigen Seriennummer versehen sind, die deren Identifizierung ermöglichen, und den in Teil 6 des Anhangs festgelegten Anforderungen genügen. Auf jeden Fall sorgen die Hersteller dafür, dass die eindeutige Seriennummer auch in die EU-Konformitätserklärung oder vereinfachte EU-Konformitätserklärung nach Artikel 14 eingetragen ist.“

10. Artikel 6 Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Die Hersteller gewährleisten, dass dem Erzeugnis die Anweisungen des Herstellers und ein Informationsblatt entsprechend den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs in einer vom betreffenden Mitgliedstaat festgelegten Sprache beiliegen, die von den Verbrauchern und sonstigen Endnutzern leicht verstanden werden kann. Diese Anweisungen des Herstellers und dieses Informationsblatt sowie alle Kennzeichnungen müssen klar, verständlich und lesbar sein.“

11. In Artikel 6 wird folgender Absatz 11 hinzugefügt:

„(11) Bringen Hersteller ein UAS der Klasse C5, der Klasse C6 oder ein Zusatzgerät für die Klasse C5 in Verkehr, müssen sie die Marktüberwachungsbehörde des Mitgliedstaats ihres Hauptgeschäftssitzes hiervon unterrichten.“

12. Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Ist ein Einführer der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Erzeugnis nicht den Anforderungen nach den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs genügt, darf er dieses Erzeugnis nicht in Verkehr bringen, bevor die Konformität des Erzeugnisses nicht hergestellt ist. Geht von dem Erzeugnis ein Risiko für die Gesundheit und Sicherheit von Verbrauchern und Dritten aus, unterrichtet der Einführer hiervon zudem den Hersteller und die zuständigen nationalen Behörden.“

13. Artikel 8 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Einführer gewährleisten, dass dem Erzeugnis die Anweisungen des Herstellers und ein Informationsblatt entsprechend den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs in einer vom betreffenden Mitgliedstaat festgelegten Sprache beiliegen, die von den Verbrauchern und sonstigen Endnutzern leicht verstanden werden kann. Diese Anweisungen des Herstellers und dieses Informationsblatt sowie alle Kennzeichnungen müssen klar, verständlich und lesbar sein.“

14. In Artikel 8 wird folgender Absatz 10 hinzugefügt:

„(10) Bringen Einführer ein UAS der Klasse C5, der Klasse C6 oder ein Zusatzgerät für die Klasse C5 in Verkehr, müssen sie die Marktüberwachungsbehörde des Mitgliedstaats ihres Hauptgeschäftssitzes hiervon unterrichten.“

15. In Artikel 9 Absatz 2 erhalten die Unterabsätze 1 und 2 folgende Fassung:

„(2) Bevor sie ein Erzeugnis auf dem Markt bereitstellen, überprüfen die Händler, ob das Erzeugnis mit der CE-Kennzeichnung und, soweit erforderlich, mit dem Identifizierungskennzeichen für die UA-Klasse und der Angabe über den Schallleistungspegel versehen ist und ihm die in Artikel 6 Absätze 7 und 8 genannten Unterlagen beiliegen, und ob der Hersteller und der Einführer die Anforderungen von Artikel 6 Absätze 5 und 6 sowie von Artikel 8 Absatz 3 erfüllt haben.

Die Händler gewährleisten, dass dem Erzeugnis die Anweisungen des Herstellers und ein Informationsblatt entsprechend den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs in einer vom betreffenden Mitgliedstaat festgelegten Sprache beiliegen, die von den Verbrauchern und sonstigen Endnutzern leicht verstanden werden kann. Diese Anweisungen des Herstellers und dieses Informationsblatt sowie alle Kennzeichnungen müssen klar, verständlich und lesbar sein.“

16. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Ein Erzeugnis, das mit harmonisierten Normen oder Teilen davon übereinstimmt, deren Bezugnahmen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht worden sind, gilt als konform mit den in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs genannten Anforderungen, die von diesen Normen oder Teilen davon abgedeckt sind.“

17. Artikel 13 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Hersteller nimmt mit einem der folgenden Verfahren eine Konformitätsbewertung des Erzeugnisses vor, um dessen Konformität mit den in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs genannten Anforderungen festzustellen. Bei der Konformitätsbewertung sind alle vorgesehenen und vorhersehbaren Betriebsbedingungen zu berücksichtigen.“

18. Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) interne Fertigungskontrolle nach Teil 7 des Anhangs bei der Bewertung der Konformität eines Erzeugnisses mit den in den Teilen 1, 5, 6, 16 oder 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen, unter der Bedingung, dass der Hersteller für all jene Anforderungen harmonisierte Normen angewandt hat, für die solche Normen vorhanden sind und deren Bezugnahmen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurden;“

19. Artikel 14 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die EU-Konformitätserklärung nach Artikel 6 Absatz 8 muss Angaben dazu enthalten, dass die Konformität des Erzeugnisses mit den in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen nachgewiesen wurde, sowie Angaben zur Klasse des UAS.“

20. Artikel 16 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Das Identifizierungskennzeichen der UA-Klasse ist mit einer Mindestgröße von 5 mm sichtbar, leserlich und dauerhaft auf dem UA und gegebenenfalls auf jedem Zusatzteil eines C5-Zusatzbausatzes sowie auf seiner Verpackung anzubringen. Die Anbringung von Kennzeichnungen, Zeichen oder Beschriftungen auf einem Erzeugnis, bei denen davon auszugehen ist, dass sie für Dritte hinsichtlich der Bedeutung oder Form des Identifizierungskennzeichens der UA-Klasse irreführend sind, ist verboten.“

21. Artikel 17 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die technischen Unterlagen müssen alle sachdienlichen Angaben und Einzelheiten zu den Mitteln, mit denen der Hersteller sicherstellt, dass das Erzeugnis die in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen erfüllt, enthalten. Sie müssen jedoch mindestens die in Teil 10 des Anhangs dargelegten Elemente enthalten.“

22. Artikel 17 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Stimmen die technischen Unterlagen mit den Absätzen 1, 2 und 3 nicht überein, kann die Marktüberwachungsbehörde den Hersteller oder Einführer auffordern, auf Kosten des Herstellers oder des Einführers und innerhalb einer bestimmten Frist bei einer von der Marktüberwachungsbehörde akzeptierten Stelle eine Prüfung durchführen zu lassen, um die Konformität des Erzeugnisses mit den in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs festgelegten und für das Erzeugnis geltenden Anforderungen zu überprüfen.“

23. Artikel 30 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Stellt eine notifizierte Stelle fest, dass ein Hersteller die in den Teilen 1 bis 6, 16 und 17 des Anhangs festgelegten Anforderungen bzw. entsprechende harmonisierte Normen oder technische Spezifikationen nicht erfüllt hat, fordert sie den Hersteller auf, angemessene Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, und stellt keine EU-Baumusterprüfbescheinigung oder Zulassung eines Qualitätssicherungssystems aus.“

24. In Artikel 36 Absatz 1 erhält Unterabsatz 1 folgende Fassung:

„(1) Haben die Marktüberwachungsbehörden eines Mitgliedstaats hinreichenden Grund zu der Annahme, dass ein Erzeugnis die Gesundheit oder Sicherheit von Menschen oder andere im öffentlichen Interesse schützenswerte Aspekte gefährdet, die unter dieses Kapitel fallen, beurteilen sie, ob das betreffende Erzeugnis alle geltenden, in diesem Kapitel festgelegten Anforderungen erfüllt. Die betroffenen Wirtschaftsakteure arbeiten zu diesem Zweck im erforderlichen Umfang mit den Marktüberwachungsbehörden zusammen.“

25. Kapitel III erhält folgenden Titel:

„Anforderungen an UAS, die in den Kategorien ‚zulassungspflichtig‘ und ‚speziell‘ betrieben werden, sofern sie nicht unter eine Erklärung fallen“

26. Artikel 40 erhält folgende Fassung:

„Artikel 40

Anforderungen an UAS, die in den Kategorien ‚zulassungspflichtig‘ und ‚speziell‘ betrieben werden, sofern sie nicht unter eine Erklärung fallen

(1) Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung von UAS erfordern eine Zulassung, wenn die UAS eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

- a) ihre charakteristische Abmessung beträgt mindestens 3 m und sie sind so konstruiert, dass sie über Menschenansammlungen betrieben werden können;
- b) sie sind für die Beförderung von Menschen konstruiert;
- c) sie sind für den Transport gefährlicher Güter konstruiert und erfordern ein hohes Maß an Robustheit zur Minderung der Risiken für Dritte bei einem Unfall;
- d) sie sind für den Betrieb in der in Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 festgelegten Kategorie „speziell“ bestimmt, und aus der von

der zuständigen Behörde nach einer Risikobewertung nach Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erteilten Betriebsgenehmigung geht hervor, dass das Betriebsrisiko ohne eine Zulassung der UAS nicht angemessen abgemildert werden kann.

- (2) Ein zulassungspflichtiges UAS muss den geltenden Anforderungen genügen, die in den Verordnungen (EU) Nr. 748/2012, (EU) 2015/640 und (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission festgelegt sind.
- (3) Sofern das UAS nicht nach Absatz 1 zulassungspflichtig ist, muss ein UAS, das in der Kategorie „speziell“ eingesetzt wird, über die technischen Fähigkeiten verfügen, die in der von der zuständigen Behörde erteilten Betriebsgenehmigung aufgeführt sind, oder dem Betreiberzeugnis für Leicht-UAS (Light UAS Operator Certificate, LUC) nach Teil C des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 genügen.
- (4) Sofern nicht privat hergestellt, müssen alle nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 nicht registrierungspflichtigen UAS mit einer eindeutigen Seriennummer versehen sein, die der Norm ANSI/CTA-2063-A-2019 (Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers, 2019) genügt.
- (5) Jedes UA, das für den Betrieb in der ‚speziellen‘ Kategorie und in einer Höhe von unter 120 Metern bestimmt ist, muss mit einem Fernidentifizierungssystem ausgerüstet sein, das Folgendes ermöglicht:
 - a) Es ermöglicht das Hochladen der UAS-Betreibernummer nach Artikel 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 sowie sonstiger zusätzlicher Nummern, die das Registrierungssystem vorsieht. Das System führt eine Konsistenzprüfung durch, um die Integrität der vollständigen Zeichenkette, die dem UAS-Betreiber zum Zeitpunkt der Registrierung zur Verfügung gestellt wird, zu überprüfen. Bei Unstimmigkeiten sendet das UAS eine Fehlermeldung an den UAS-Betreiber.
 - b) Es ermöglicht, dass während der gesamten Flugdauer mindestens die folgenden Daten in Echtzeit regelmäßig so übermittelt werden, dass sie von vorhandenen Mobilfunkgeräten empfangen werden können:
 - i) die UAS-Betreibernummer und der vom Mitgliedstaat während des Registrierungsverfahrens bereitgestellte Überprüfungscode, es sei denn, die Konsistenzprüfung nach Buchstabe a wird nicht bestanden;
 - ii) die eindeutige Seriennummer des UA nach Absatz 4 oder, wenn das UA privat hergestellt wurde, die eindeutige Seriennummer des Zusatzgeräts nach Teil 6 des Anhangs;
 - iii) der Zeitstempel, die geografische Position des UA und seine Höhe über der Oberfläche oder dem Startpunkt;
 - iv) der Streckenverlauf, gemessen im Uhrzeigersinn vom geografischen Norden, sowie die Geschwindigkeit über Grund des UA;
 - v) die geografische Position des Fernpiloten sowie
 - vi) ein Hinweis auf den Notstatus des UAS.
 - c) Es erschwert eine Manipulation der Funktion des Systems zur direkten Fernidentifizierung.“

27. Der Anhang wird durch den Anhang der vorliegenden Verordnung ersetzt.

Artikel 2
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 27.4.2020

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN