

April 2016

Strategie für die Luftfahrt — Ferngesteuerte Luftfahrtsysteme

Folgenabschätzung (SWD (2015) 262, SWD (2015) 263 (Zusammenfassung)) zu einem Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (COM (2015)613)

Hintergrund

Im Rahmen dieses Dokuments soll eine erste Bewertung der Stärken und Schwächen der [Folgenabschätzung](#) der Kommission zur sicheren Entwicklung des Einsatzes von Drohnen¹. Dabei handelt es sich um eine von zwei Folgenabschätzungen, die den [Vorschlag](#) über gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 begleiten.² Die andere Folgenabschätzung, die sich mit der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 befasst, wurde in einem separaten Briefing [Aviation strategy — European Union Aviation Safety Agency](#) (Strategie für die Luftfahrt – Europäische Agentur für Flugsicherheit) behandelt.

Der Vorschlag wurde am 7. Dezember 2015 angenommen und an den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr weitergeleitet. Er ist Teil einer breiter angelegten Luftverkehrsstrategie, die von der Kommission zeitgleich angenommen wurde. Zu dieser Strategie, die den Zeitraum 2015 bis 2018 umfasst, gehören geplante Änderungen bestimmter Verordnungen und Durchführungsakte, Leitlinien, Eignungsprüfungen sowie Studien und Bewertungen zu verschiedenen Bereichen wie Flugsicherheit, globale Wettbewerbsfähigkeit europäischer Fluglinien und Flughäfen, Flugverkehrsmanagement, Fluggastrechte und Luftverkehrsabkommen mit Drittländern. Die vorliegende Folgenabschätzung geht mit der [Erklärung von Riga](#) zu ferngesteuerten Luftfahrzeugen³ einher, in der die Grundprinzipien für einen europäischen Ordnungsrahmen für Drohnen festgelegt sind.

Drohnen sind auch als ferngesteuerte Flugsysteme (Remotely Piloted Aircraft Systems, RPAS), unbemannte Luftfahrzeuge (Unmanned Aerial Vehicles, UAVs) und unbemannte Flugsysteme (Unmanned Aircraft Systems, UAS) bekannt.⁴ Die Nutzung von RPAS, die ursprünglich für militärische Zwecke eingesetzt wurden, hat in den letzten Jahren aufgrund technischer Fortschritte⁵ (beispielsweise leichteres und festeres Material, Software-Entwicklung, Datenverarbeitung und Miniaturisierung, [FA, S. 4]) zugenommen. Drohngeräte werden beispielsweise in der Landwirtschaft, in der Fernseh- und Filmindustrie und für Leistungen auf dem Gebiet des Luftverkehrs wie Kontrollen von Pipelines, Eisenbahnstrecken und Stromleitungen eingesetzt. Der FA zufolge wird erwartet, dass der Markt für kleine (zivile) Drohnen in den kommenden Jahren rasch wächst und robuste Zahlen vorlegen kann, die auf einige hundert Millionen bis Milliarden jährlich geschätzt werden (FA, S. 48). Bis 2022 wird Europa einen Anteil von etwa 25 % am Weltmarkt für Drohnen haben. 2012 gab es über 400 Drohnenentwicklungen in 20 europäischen Ländern, an

¹ Im Vorschlag als unbemannte Luftfahrzeuge bezeichnet.

² Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG.

³ Angenommen in Riga am 6. März 2015.

⁴ Weitere Hintergrundformationen zu Drohnen (Arten, Regulierung auf internationaler und EU-Ebene usw.) enthält das Briefing des EPRS von Oktober 2015 zu [Civil drones in the European Union](#) (Zivile Drohnen in der Europäischen Union).

⁵ Weitere Einzelheiten zur Verwendung von Drohnen enthält die Veröffentlichung des EPRS „Auf einen Blick“ von Mai 2015 zum Thema [What if your shopping were delivered by drones?](#) (Was wäre, wenn Ihre Einkäufe von Drohnen geliefert würden?)

denen Unternehmen aller Größen beteiligt waren, von internationalen Luftfahrt- und Rüstungsunternehmen, die umfangreiche Systeme für militärische und staatliche Anwendungen herstellen, bis zu Start-up-Unternehmen, die kleine Systeme für kommerzielle und Unternehmensanwendungen entwickeln (FA, S. 102).

Im [Initiativbericht](#) über den sicheren Einsatz ferngesteuerter Flugsysteme (RPAS), gemeinhin bekannt als unbemannte Luftfahrzeuge (UAVs), im Bereich der zivilen Luftfahrt⁶ forderte das EP „die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass bei der Ausarbeitung politischer Maßnahmen der EU zu RPAS Garantien für den Schutz der Privatsphäre und den Datenschutz aufgenommen werden, indem Folgenabschätzungen, der eingebaute Datenschutz („Privacy by Design“) und datenschutzfreundliche Grundeinstellungen („Privacy by Default“) als Mindestauflage vorgesehen werden.“⁷

Derzeit sind die Mitgliedstaaten für die Regulierung und Zertifizierung von Drohnen unter einem Schwellenwert von 150 kg zuständig. Die Zuständigkeit für Drohnen über 150 kg liegt bei der Europäischen Agentur für Flugsicherheit. Die Aufteilung der Zuständigkeit zwischen den Mitgliedstaaten und der EASA (über 150 kg) gilt der Kommission zufolge als überholt (Begründung, S. 7). Vorschriften und Betriebsvorschriften für Drohnen bestehen in Österreich, der Tschechischen Republik, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Irland, Italien, den Niederlanden, Polen, Spanien, Schweden und dem Vereinigten Königreich. Die Akteure der europäischen Luftfahrt haben in der Erklärung von Riga die Notwendigkeit eines gemeinsamen europäischen Rechtsrahmens für Drohnen und Dienstleistungen für den Drohneneinsatz hervorgehoben. Die Kommission hat auf die in der genannten Erklärung geäußerte Notwendigkeit reagiert, indem sie Bestimmungen über Drohnen in den derzeitigen Vorschlag zur Sicherheit der Zivilluftfahrt aufgenommen hat.

Problemstellung

In der Folgenabschätzung (FA) werden folgende zwei Problemgruppen ermittelt, bei denen Handlungsbedarf auf EU-Ebene besteht:

- 1) Die geltenden Rechtsvorschriften behindern die Entwicklung eines Drohnenmarktes (FA, S. 10);
- 2) Der Betrieb von Drohnen birgt Risiken, die mit den bestehenden Vorschriften nicht angemessen berücksichtigt werden (FA, S. 13).

Problem 1: Im Zusammenhang mit den **Problemen der Marktentwicklung** wird in der FA das bestehende System der Einzelgenehmigungen untersucht, die für den Betrieb von Drohnen benötigt werden; dazu heißt es, dieses Konzept sei angesichts der erwarteten Zunahme der Hersteller und Betreiber von Drohnen nicht nachhaltig. Zudem seien Einzelgenehmigungen ressourcenintensiv für die Verwaltung und teuer für die Antragsteller (FA, S. 12). Betreiber von Drohnen⁸⁹ sind meistens in den Mitgliedstaaten konzentriert, die bereits spezielle Vorschriften für Drohnen eingeführt haben. In den meisten Ländern mit Vorschriften für Drohnen liegt diesen Vorschriften das herkömmliche Konzept für die Luftfahrt zugrunde, dadurch wird der Genehmigungsprozess für Drohnen relativ komplex. Eine neue Möglichkeit der Genehmigung von Drohnen ist das so genannte einsatzorientierte Konzept, bei dem Drohnen im Verhältnis zum Risiko einer besonderen (Art des) Einsatzes von Drohnen genehmigt werden (derzeit verwendet in Finnland, der Schweiz und Österreich¹⁰) (FA, S. 12). In der FA heißt es zudem, durch die Schwierigkeit, Dienstleistungen für den Drohneneinsatz auf den Markt zu bringen, werde auch verhindert, dass Entscheidungen über Investitionen für Konstruktion und Herstellung von Drohnen getroffen werden. Infolgedessen könnte sich der illegale Drohneneinsatz entwickeln, der erhöhte Sicherheitsrisiken birgt (FA, S. 13).

Problem 2: In der FA wird erläutert, dass die **Risiken** des Betriebs von Drohnen, die in den **bestehenden Luftverkehrsvorschriften nicht berücksichtigt werden**, *Flugsicherheit, Luftsicherheit, Wahrung der Privatsphäre und Datenschutz, Umweltschutz und Haftung* betreffen (FA, S. 13).

⁶ 2014/2243(INI), verabschiedet am 25. September 2015 (Berichterstatte(rin): Jacqueline Foster, ECR, UK).

⁷ 2014/2243(INI), verabschiedet am 25.9.2015 (A8-0261/2015), Erwägungsgrund 24.

⁸ „Betreiber“ bezeichnet eine juristische oder natürliche Person, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge oder einen oder mehrere Flugplätze betreibt oder zu betreiben beabsichtigt (Artikel 3 des Vorschlags COM (2015) 613).

⁹ Der FA zufolge nimmt die Anzahl der Drohnenbetreiber rasch zu – beispielsweise nahmen die Genehmigungen, die die polnische Agentur für Zivilluftfahrt (CAA) ausstellte, von 316 Genehmigungen im Jahr 2014 auf bereits mehr als 1000 Genehmigungen bis Mitte 2015 zu.

¹⁰ Das einsatzorientierte Konzept in diesen Ländern wird von den Gemeinsamen Regulierungsbehörden für Unbemannte Flugsysteme (Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems, JARUS) verfolgt, einer Gruppe nationaler Sachverständiger, die sich mit Bestimmungen für unbemannte Systeme befasst (FA, S. 70).

Zu den *Flugsicherheitsrisiken* gehören mögliche Zusammenstöße mit bemannten Luftfahrzeugen, *Luftsicherheitsrisiken* sind dagegen mit möglichen illegalen Aktivitäten von Drohnen verbunden, wie Überwachung oder die Beförderung von Waffen. Die FA enthält jedoch keine Klassifizierung oder genauere Analyse dieser Flugsicherheitsrisiken, die nötig wären, um zwischen der zivilen und militärischen Nutzung von Drohnen zu unterscheiden, insbesondere im Hinblick auf eine mögliche Überschneidung bei einer Dual-Use-Anwendung. Der Vorschlag bezieht sich auf die zivile Nutzung von Drohnen, daher stellt sich die Frage, inwiefern die genannten Beispiele, wie die Beförderung von Waffen, als illegale zivile oder militärische Nutzung oder beides betrachtet werden könnten. In der FA wird dies nicht erläutert.

Im Zusammenhang mit den Datenschutzrisiken enthält die FA eine kurze Beschreibung mit Beispielen, dazu gehören Drohnen, die in die Privatsphäre eindringen, indem sie in einen privaten Garten fliegen. In der FA werden Fragen des Datenschutzes angesprochen, wie Belange der indirekten Privatsphäre aufgrund der gestiegenen Möglichkeiten des Einsatzes von Datenaufzeichnungs- und Erkundungsanlagen in Drohnen.¹¹ In der FA heißt es, mit der vorgeschlagenen neuen [allgemeinen Datenschutzverordnung](#) (laufende Gespräche im Rat) solle den Datenschutzrisiken entgegengewirkt werden, daher müsse der Rechtsrahmen auf EU-Ebene nicht angepasst werden. Ferner heißt es, Risiken im Zusammenhang mit Sicherheit, Privatsphäre und Datenschutz werde bereits durch die bestehenden Rechtsvorschriften Rechnung getragen (wobei die betreffenden Rechtsakte nicht genannt werden), das größte Problem sei ihre wirksame Durchsetzung durch die zuständigen Behörden – beispielsweise könnte die Kategorie leichter Drohnen problemlos erworben und kontrolliert werden, ohne den tatsächlichen Betreiber zu ermitteln (FA, S. 15).

Im Hinblick auf *Umweltrisiken* heißt es in der FA, Lärm sei ein größeres Problem als Emissionen, da die meisten Drohnen Strom verwendeten. In der FA wird darauf hingewiesen, dass möglicherweise spezielle Lärmnormen und/oder Betriebsbeschränkungen für Drohnen erforderlich sind (FA, S. 15). Entsprechen Drohnen herkömmlichen Flugzeugen, müssten entsprechende Normen zu Lärm und gasförmigen Emissionen angewendet werden, um die Umweltauswirkungen zu begrenzen (FA, S. 16).

Haftungsrisiken schließlich entstünden in Situationen, in denen es zu Personen- oder Sachschäden komme, insbesondere, angesichts der derzeitigen Schwierigkeit, die Identität des Besitzers oder Betreibers einer Drohne zu ermitteln. Operierten Drohnen außerhalb der im Luftfahrtsektor geltenden Haftungs- und Entschädigungssysteme, könnten Haftung und Entschädigung problematisch werden (FA, S. 16). Es werden keine anschaulichen Beispiele genannt, um Umwelt- oder Haftungsrisiken besser zu erläutern.

Ziele des Legislativvorschlags

Bestimmungen über Drohnen sind Teil des Vorschlags zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung der EASA und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008. Neben der Flugsicherheit setzt sich der neue Vorschlag auch zum Ziel, einen Beitrag zur Stärkung des Wachstums und für mehr Arbeitsplätze, zur Entwicklung des Binnenmarktes, zur Stärkung der Rolle Europas in der globalen Luftfahrt, zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftfahrtbranche und luftfahrttechnischen Industrie und zur Schaffung eines Rechtsrahmens für die Integration neuer Geschäftsmodelle und die sichere Integration unbemannter Luftfahrzeuge zu leisten (Begründung S. 2).

Im Hinblick auf Drohnen soll allgemein erreicht werden, dass die Entwicklung von Drohnen und von Dienstleistungen für den Drohneneinsatz auf sichere und tragfähige Art und Weise erfolgt und die Grundrechte der Bürgerinnen und Bürger in vollem Umfang gewahrt bleiben (FA, S. 30).

In der Folgenabschätzung werden die folgenden *besonderen* Ziele festgelegt:

- 1) Erlass allgemeiner Vorschriften zur Errichtung eines Binnenmarktes für die Herstellung und den Betrieb von Drohnen, damit die Hersteller ihre Produkte leicht vermarkten und die Betreiber der Wirtschaft Dienstleistungen zum Drohneneinsatz anbieten können;
- 2) Behandlung bestimmter Risiken und Probleme im Zusammenhang mit dem Einsatz von Drohnen, vor allem auf dem Gebiet der Sicherheit, Gefahrenabwehr, und Privatsphäre sowie des Daten- und Umweltschutzes (FA, S. 30).

Es werden fünf *operationelle* Ziele festgelegt, die den zu behandelnden Problemen Rechnung tragen.

¹¹ Ist die Kamera oder der Sensor auf einem anderen Fahrzeug oder einer festen Struktur statt auf der Drohne selbst befestigt, unterliegen sie bereits den allgemeinen Bestimmungen über Privatsphäre und Datenschutz (FA, S. 15).

Umfang der erwogenen Optionen

Neben dem Ausgangsszenario werden in der FA zwei Optionen und eine Teilloption zur Lösung der genannten Probleme vorgelegt:

Politikoption 1 – Ausweitung des bestehenden EU-Luftverkehrsrechts auf alle Drohnentypen (FA, S. 37);

Politikoption 2 – Einsatzorientierte EU-Vorschriften zu Drohnen (FA, S. 38);

Politikoption 2.1 – Teilloption, bei der das EU-Produktrecht auf den Betrieb von Drohnen mit geringem Risiko angewendet wird (FA, S. 40).

In der FA heißt es, die jeweiligen Politikoptionen würden in den neuen Vorschlag zu grundlegenden Normen für die Luftsicherheit über eine Reihe wesentlicher Anforderungen, ähnlich den bereits für die „bemannte Luftfahrt“ bestehenden, einbezogen, die drei Hauptbereiche „Flugtauglichkeit“, „Operationen“ und „Flugpersonal“ würden abgedeckt und ebenfalls Cybersicherheit (Datenverbindung¹²) und Umweltsicherheit (Lärm und Emissionen) umfassen. Die drei in der FA untersuchten Politikoptionen unterscheiden sich im Hinblick auf diese wesentlichen Anforderungen nicht (FA, S. 43). Weiter heißt es, dass es im Rahmen dieser drei Politikoptionen Aufgabe der EASA wäre, besondere Stellungnahmen zum Drohneneinsatz auszuarbeiten (wie es derzeit der Fall ist), auf deren Grundlage die Kommission genaue Regelungen über delegierte Rechtsakte erlässt, beispielsweise, um der Weiterentwicklung in der Technik Rechnung zu tragen. Im Hinblick auf die Industrie müsste jeder Hersteller ein Zertifikat beantragen, bevor er eine Drohne auf den Markt bringt, wobei die gemeinsamen Bestimmungen, auf deren Grundlage diese Zertifikate ausgestellt werden, von der EASA ausgearbeitet werden (FA, S. 37). Die Aufsicht würde von den einzelstaatlichen Luftfahrtbehörden übernommen. Drohnen und Dienstleistungen für den Drohneneinsatz würden innerhalb der EU gegenseitig anerkannt (FA, S. 38).

Option 1: Ausweitung des konventionellen Luftverkehrsrechts der EU auf alle Drohnen

Bei dieser Option würden die Drohnen in den bestehenden Rahmen der Politik für die Luftverkehrssicherheit, insbesondere Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und andere einschlägige Rechtsinstrumente, aufgenommen, indem das herkömmliche Konzept für die Zivilluftfahrt mit den bestehenden Verfahren für Zertifikate und Lizenzen verwendet würde (die Aspekte dieser Verfahren werden in der FA nicht erläutert). Der Geltungsbereich der derzeitigen Verordnung für Drohnen über 150 kg würde auf alle Drohnen ausgeweitet. Die wesentlichen Anforderungen für die bemannte Luftfahrt würden an den Drohneneinsatz angepasst, die Vorschriften und Verfahren für die Zertifizierung des Luftfahrzeugs, die Zertifizierung des Betreibers und die Lizenzen für den Piloten würden in die geänderte Verordnung aufgenommen (FA, S. 37).

Option 2: Einsatzorientiertes Konzept von EU-Vorschriften zu Drohnen

Bei dieser Option würde die Kommission mit Hilfe der EASA ein einsatzorientiertes Konzept entwickeln, um Drohnen in das Luftfahrtsystem der EU zu integrieren. Wie bei Option 1 würde der Geltungsbereich der Verordnung alle Drohnen einschließen (nicht nur Drohnen über 150 kg), die gleichen wesentlichen Anforderungen, wie Zertifizierung des Luftfahrzeugs, Zertifizierung des Betreibers und Lizenz des Piloten, würden ebenfalls aufgenommen. Bei den beiden letzteren würden anpassbare Bestimmungen gelten, die der Vielzahl an Risikoprofilen bei verschiedenen Einsätzen Rechnung tragen, dabei würden die Verfahren zum Nachweis der Einhaltung der Vorgaben durch flexiblere Instrumente, wie Erklärungen des Betreibers statt Zertifikate, ergänzt (FA, S. 39). Wesentliche Bedeutung für dieses politische Konzept hätte das *Risiko einer bestimmten Art des Einsatzes*. Dieses Konzept würde eine Unterscheidung zwischen einem risikoarmen Einsatz und Risiken von Einsätzen ermöglichen, die der „bemannten“ Luftfahrt entsprechen, dadurch würden angemessenere Bestimmungen gelten¹³ (FA, S. 38). Die FA enthält weder Einzelheiten zu den risikoarmen oder risikoreichen Einsätzen noch dazu, nach welchen Kriterien diese Einsätze festgelegt würden, beispielsweise durch eine tatsächliche Bewertung der Risiken des Drohneneinsatzes.¹⁴

¹² Bei mehreren Luftsicherheitsaspekten gibt es starke Überschneidungen mit Flugsicherheitsaspekten, da sowohl bei der absichtlichen als auch bei der unabsichtlichen Störung die gleichen Schwächen ausgenutzt werden können, z. B. Sicherung der Datenverbindung zwischen dem Piloten, der die Fernsteuerung vornimmt, und der Drohne (FA, S. 57).

¹³ In der FA heißt es, dieses Konzept funktioniere in Österreich, Finnland, der Schweiz, dem Vereinigten Königreich und Frankreich.

¹⁴ In der FA heißt es, genaue detaillierte Bestimmungen, die die EASA ausarbeiten und die Kommission annehmen müsste, würden zu einem späteren Zeitpunkt einer geeigneten separaten Folgenabschätzung unterzogen (FA, S. 39). In delegierten Rechtsakten, die auf der Grundlage des neuen Vorschlags zu erlassen seien, müsste festgelegt werden, wie das unterschiedliche Einsatzrisiko bewertet und verringert werden könnte (FA, S. 44).

Option 2.1: Teilloption, bei der das Produktrecht der EU auf Drohnen mit geringem Risiko angewendet wird

Diese Option baut auf Option 2 auf und bezieht Produktsicherheitsmechanismen (einschließlich Marktüberwachungsmechanismen) ein, die in anderen Bereichen des Binnenmarktes für Drohnen verwendet werden, die für Einsätze mit sehr geringem Risiko benutzt werden. In der FA wird erläutert, dass diese Mechanismen¹⁵ für die große Zahl der massengefertigten Drohnen gelten würden, die im Einzelhandel und im Internet für Amateure und bestimmte Fachleute (z. B. Fotografen) angeboten werden (FA, S. 40).

Der FA zufolge unterscheidet sich Option 2.1 von Option 2 lediglich in Bezug auf (massengefertigte) Drohnen für den risikoarmen Einsatz. In der FA werden Beispiele für Produktnormen genannt, die unter Option 2.1 fallen, so insbesondere integrierte Flughöhenbegrenzung, Möglichkeiten zu verhindern, dass die Flügel gefährlich für den Nutzer werden, Möglichkeit der Vermeidung funktechnischer Störungen usw. Für die Bestimmungen über den Einsatz, den Piloten und die Steuerung würde das gleiche Konzept wie in Option 2 für Einsätze mit geringerem Risiko gelten (FA, S. 41). Im Hinblick auf die Industrie kann der Hersteller entscheiden, für welchen Markt er produzieren will; entscheidet sich der Hersteller beispielsweise für die Massenfertigung risikoarmer Drohnen, muss er die für diese Kategorie festgelegten Normen erfüllen und kann sein Produkt dann ohne Beteiligung der Zivilluftfahrtbehörden auf den Markt bringen (FA, S. 41). Zuständige Behörden für die Durchsetzung gemäß Option 2.1 wären Luftfahrtbehörden, Datenschutzbehörden, Polizei und Marktaufsichtsbehörden.

In der FA wird zu jeder Option dargelegt, wie sie mit der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 über die Luftfahrtsicherheit verbunden ist. In der FA heißt es, die Mehrheit der Akteure unterstütze ein stärker einsatzorientiertes Konzept bei Bestimmungen über Drohnen, bei dem auch andere Faktoren berücksichtigt werden, so Geschwindigkeit, Zuverlässigkeit des Systems, Einsatzort, Art des Einsatzes und Befähigung des Drohnenbetreibers (FA, S. 47). Bei der Untersuchung der angebotenen Politikoptionen werden diese Faktoren jedoch nicht beschrieben.

In der FA werden alle drei Optionen im Hinblick auf folgende Kriterien mit der Ausgangssituation verglichen: Wirksamkeit, Effizienz, Kohärenz und Verhältnismäßigkeit. Daraus ergibt sich, dass Option 2.1 die bevorzugte Option ist, die auf der Basis der genannten Kriterien die besten Ergebnisse erzielt (FA, S. 65).

Es ist jedoch unklar, warum Politikoption 1 (Ausweitung der EU-Verordnung für die konventionelle Luftfahrt auf alle Drohnen) für die weitere Untersuchung ausgewählt wurde, da sie nicht den Schwierigkeiten Rechnung zu tragen scheint, die bei der Anwendung der bestehenden Bestimmungen über die Luftfahrtsicherheit auf Drohnen festgestellt wurden.

Als Optionen verworfen wurden freiwillige Initiativen, Beibehaltung der derzeitigen Aufteilung der Aufgaben zwischen EU/EASA und Mitgliedstaaten, neue Aufteilung der Regulierungsaufgaben anhand von Gewichtskategorien und ein eigenständiges System für Drohnen außerhalb der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 über die Sicherheit der Zivilluftfahrt (FA, S. 36). Die Gründe für den Ausschluss der ersten drei Optionen erscheinen plausibel, die Begründung für die Ablehnung eines eigenständigen Systems für Drohnen, das ursprünglich vorgesehen war, ist jedoch weniger überzeugend.

Umfang der Folgenabschätzung

In der FA werden die **wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Folgen** untersucht, die wie folgt näher beschrieben werden:

- 1) Zu den bewerteten *wirtschaftlichen Folgen* gehören die Folgen für den Binnenmarkt, die Wettbewerbsfähigkeit¹⁶, die Innovation und der Verwaltungsaufwand für Hersteller und Betreiber von Drohnen.
- 2) Zu den bewerteten *sozialen Folgen* gehören die Folgen für Flugsicherheit, Beschäftigung (Arbeitsbedingungen und Qualifikationen), Luftsicherheit sowie Privatsphäre und Familienleben.
- 3) Auf ökologische Folgen wird nur kurz eingegangen; in der FA heißt es, durch die Förderung innovativer Aktivitäten von Drohnen würden spezifische Optionen beispielsweise zur Erzeugung grünen Stroms und zu anderen Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz beitragen. Es wird erwartet, dass Teilloption 2.1,

¹⁵ Beispielsweise könnte durch das CE-Kennzeichen die Einhaltung der nicht verbindlichen harmonisierten Normen angezeigt werden, die die Industrie als annehmbare Verfahren für die Einhaltung der Anforderungen entwickelt hat (FA, S. 41).

¹⁶ Siehe unten unter KMU-Test/Wettbewerbsfähigkeit.

gefolgt von den Optionen 2 und 1, günstigere Auswirkungen auf die Umwelt hat als die Ausgangssituation (FA, S. 58). Der FA zufolge gelten die Folgen gegenüber der Ausgangssituation insgesamt als positiv, dabei gibt es keine Unterscheidung zwischen den Optionen. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass eine Zunahme von Luftverkehr, Lärm und Emissionen auch erwartet werden können, dies könnte durch bessere Umweltleistungen (beispielsweise haben die meisten Drohnen Elektromotoren) aufgewogen werden (FA, S. 59).

Im Hinblick auf die **Folgen für den Binnenmarkt** heißt es in der FA, alle Politikoptionen würden den Rahmen für einen Binnenmarkt für Drohnenherstellung und Drohnenleistungen festlegen und damit eine Verbesserung gegenüber dem fragmentierten Markt darstellen (FA, S. 48).

Zu **Innovation** heißt es in der FA, alle drei Optionen würden die Innovation verbessern, da eine klare Richtung für künftige Bestimmungen festgelegt wird, die einen besser vorhersehbaren Markt ermöglichen, der für langfristige Entscheidungen (zu Forschung und Innovation) von Unternehmen notwendig ist (FA, S. 51).

Was den **Verwaltungsaufwand für die Hersteller und Betreiber von Drohnen** angeht, so wird in der FA erläutert, dies hänge mit den Kosten der Konformitätsbewertung, Betriebsgenehmigungen und der Aufrechterhaltung der Zertifikate und Lizenzen zusammen. Durch gemeinsame europäische Vorschriften im Rahmen aller drei Optionen würden die Vorteile eines einzigen Zertifizierungs- und Lizenzierungsverfahrens auf alle Drohnen ausgeweitet, dadurch würden die Verwaltungskosten für Unternehmen beträchtlich sinken (FA, S. 52). Gilt für den Betreiber unter Option 2 nicht das niedrigste Risiko, werden die Kosten durch eine Spezifizierung der Anforderungen nach Art des Einsatzes niedrig gehalten. Dadurch würden insbesondere die Kosten für KMU niedrig gehalten, die den Drohrentyp sehr genau entsprechend ihrer betrieblichen Bedürfnisse auswählen können. Unter Berücksichtigung verschiedener Risiken werden die Kosten für die Betreiber zwischen Null und einigen Tausend Euro schwanken (abhängig von der Komplexität des Einsatzes) (FA, S. 53). Unter Option 2.1 gäbe es begrenzte wiederkehrende Kosten für die Hersteller (zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften). Einmalige negative Folgen könnten durch die Einführung neuer EU-Vorschriften für die Drohnen auftreten, die bereits entsprechend einzelstaatlicher Gesetze auf den Markt gebracht wurden (FA, S. 53).

Zur **Flugsicherheit** heißt es in der FA, alle Optionen zielten darauf ab, vor allem die Luftsicherheit sicherzustellen. Der Unterschied liege in der Wirksamkeit und Effizienz der Sicherheitsstrategien (FA, S. 55). Unter Option 1 besteht jedoch das Risiko, dass die risikoarmen Einsätze durch die bestehende herkömmliche Luftfahrtzertifizierung übermäßig belastet werden und die Lizenzierung zu einem Klima der Gleichgültigkeit gegenüber Vorschriften und illegalen Einsätzen führt. Zu Option 2 wird geltend gemacht, sie decke alle mit Drohnen zusammenhängenden Risiken aufgrund der Anwendung eines risikobasierten Sicherheitsrahmens besser ab als Option 1 (auch wenn sie die Gesamtrisiken erhöht). Teilloption 2.1 betrifft die Sicherheit einiger Kategorien leichter Drohnen (wie massengefertigte Drohnen für Freizeit Zwecke oder einfache professionelle Einsätze), die Herausforderung besteht hier darin, die Produktmarktüberwachung mit der Sicherheitsaufsicht über die Luftfahrt zu verbinden (FA, S. 56).

Zur **Beschäftigung** wird in der FA erklärt, aufgrund des Fehlens entsprechender Studien und einer geeigneten Ausgangsbasis sei es äußerst schwierig, die Auswirkungen auf die Beschäftigung zu bewerten (FA, S. 56-57). Option 1 wird als eher negativ eingestuft, da es für KMU schwierig sein könnte, mit den langwierigen Zertifizierungsverfahren zurechtzukommen. Option 2 und Teilloption 2.1 werden als besonders aussichtsreich dabei eingestuft, den Drohnenmarkt anzukurbeln und dadurch Arbeitsplätze zu schaffen. Stumpfsinnige, schmutzige und gefährliche Einsätze (wie Inspektionen von Infrastrukturen) werden die ersten Bereiche sein, in denen kleine Drohnen verwendet werden, dadurch werden teilweise bessere Arbeitsbedingungen ermöglicht, aber auch einige Arbeitsplätze wegfallen, z. B. bei Hubschraubereinsätzen (FA, S. 57).

Zur **Sicherheit** heißt es in der FA, konkrete Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit könnten „Geofencing“¹⁷ oder eine Identifizierungsfähigkeit sein. Option 1 wird als restriktiver beschrieben, daher träten mögliche Missbräuche mit Auswirkungen auf die Sicherheit weniger häufig als unter Option 2 und Teilloption 2.1 auf (FA, S. 58).

¹⁷ Geofencing ist die Fähigkeit, Drohnen zu verbieten, in einen bestimmten Luftraum zu fliegen, beispielsweise können Flughäfen „geofenced“ sein (FA, S. 22).

Zu **Privatsphäre und Familienleben**¹⁸ heißt es in der FA, es seien keine besonderen materiellrechtlichen Vorschriften im Bereich Privatsphäre und Datenschutz vorgeschlagen; alle Optionen würden Sicherheitsmaßnahmen zulassen, die auch dazu beitragen, Vorschriften zur Wahrung der Privatsphäre und zum Datenschutz durchzusetzen, insbesondere Identifizierungserfordernisse und Geofencing (FA, S. 58).

Subsidiarität/Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag basiert auf Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g AEUV, welcher besagt, dass der Verkehr eine geteilte Zuständigkeit zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten ist. Artikel 100 Absatz 2 legt fest, dass es für die EU eine Möglichkeit gibt, im Bereich des Luftverkehrs tätig zu werden. In der FA heißt es, lediglich grundlegende Vorschriften der EU für das gesamte Spektrum an Drohnen böten einen kohärenten Rechtsrahmen für die Herstellung und den Einsatz von Drohnen auf dem Binnenmarkt der EU und könnten zur Bewältigung der wichtigsten, in der FA genannten Probleme beitragen (FA, S. 29). In Übereinstimmung mit den Leitlinien zur besseren Rechtsetzung enthält die FA einen Abschnitt zur Verhältnismäßigkeit. In der FA wird festgestellt, Option 1 schneide beim Kriterium der Verhältnismäßigkeit schlecht ab, da sie keine deutliche Vereinfachung langwieriger Verfahren im Rahmen der „bemannten“ Luftfahrt für Drohneneinsätze mit sehr geringem Risiko ermögliche (FA, S. 63). Option 2 und Teilloption 2.1 werden im Hinblick auf die Verringerung des mit dieser Verordnung verbundenen Aufwands für Behörden und Industrie als verhältnismäßig beschrieben, da ein Konzept angewendet wird, das im Verhältnis zum Risiko steht und einen aufwändigen übermäßigen Schutz verhindert (FA, S. 63).

[Begründete Stellungnahmen](#) zum Legislativvorschlag wurden vom italienischen Senat und vom maltesischen Repräsentantenhaus vorgelegt. Der italienische Senat brachte in seiner Stellungnahme zu Drohnen Vorbehalte darüber zum Ausdruck, dass die Lizenzierung von Piloten und die Zertifizierung nicht Teil des Vorschlags sind, dies wecke Zweifel an seiner Effizienz bei der Erhaltung und Verbesserung der Flugsicherheit.

Auswirkungen auf den Haushalt oder die öffentlichen Finanzen

Die FA enthält eine allgemeine Beschreibung der Auswirkungen auf die Ressourcen der nationalen Behörden, der EASA und der Kommission (FA, S. 53). Laut FA besteht, da alle drei vorgeschlagenen Optionen zur Öffnung des Drohnenmarktes führen würden, die Gefahr, dass die Arbeitsbelastung für Aufsichtsbehörden gegenüber der Ausgangssituation zunimmt. Zusätzliche Zertifizierungstätigkeiten der EASA würden durch von der Industrie entrichtete Gebühren und Abgaben finanziert (FA, S. 54). Eine weitere Belastung für nationale Behörden könnte sich durch die Überwachung des Datenschutzes ergeben. Der FA zufolge würde Option 2.1 die niedrigsten Kosten für nationale Luftfahrtbehörden mit sich bringen. Diese Option beruht auf einem Marktaufsichtsmechanismus, allerdings wird in der FA – vielleicht etwas überraschend – festgestellt, eine Beurteilung, ob diese Stellen über angemessene Ressourcen verfügen, um die neuen Technologien von Drohnen zu bewältigen, sei nicht Aufgabe dieser Folgenabschätzung (FA, S. 55).

KMU-Test/Wettbewerbsfähigkeit

KMU haben einen Anteil von über 80 % an den Unternehmen, die an der Entwicklung, Herstellung und Nutzung leichter Drohnen beteiligt sind (FA, S. 102). Mit allen drei Optionen würde die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Drohnenindustrie gegenüber dem Ausgangsszenarium verbessert und der Zugang zu Märkten in Drittländern erleichtert (FA, S. 49). Im Zusammenhang mit Option 1 wird in der FA die Ansicht vertreten, das Zertifikat der EASA sei ein entscheidender Vorteil, wenn sich Produkte und Betreiber auf fremden Märkten etablierten. Im Falle risikoarmer Drohnen sei ein förmliches Zertifizierungsverfahren jedoch möglicherweise zu zeit- und kostenaufwändig für Hersteller aus der EU, dadurch werde ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt beeinträchtigt. Insbesondere KMU, die mit den Anforderungen des Sicherheitssystems in der Zivilluftfahrt nicht vertraut sind, würden davon abgehalten, Drohneneinsätze in ihre Geschäftsprozesse aufzunehmen (FA, S. 50). Option 2 biete eine angemessenere Möglichkeit, sich an die Vielzahl operationeller Risiken und sich rasch entwickelnder Technologien anzupassen und ermögliche dadurch den schnelleren Einsatz neuer Technologien und eine bessere Wettbewerbsfähigkeit. Option 2.1 biete der Industrie mehr Flexibilität dabei, risikoarme Drohnen auf dem EU-Markt anzubieten (FA, S. 51).

Zudem heißt es in der FA, KMU und Kleinstunternehmen könnten keine allgemeinen Ausnahmen oder Befreiungen gewährt werden, da alle Drohnenaktivitäten Sicherheitsfragen betreffen (FA, S. 53).

¹⁸ Weitere Einzelheiten enthält die eingehende Analyse der GD IPOL von Juni 2015, [‘Privacy and Data Protection Implications of the Civil Use of Drones’](#).

Vereinfachung und sonstige Regelungswirkungen

Der Vorschlag soll die bestehende Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ersetzen. In der FA wird darauf hingewiesen, dass sich die vorliegende Initiative nicht auf den Erlass neuer materiellrechtlicher Vorschriften zu Privatsphäre, Datenschutz und Haftung bezieht (FA, S. 35). Zu Haftungsproblemen heißt es in der FA beispielsweise, die Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber biete auch für Drohneneinsätze ausreichenden Versicherungsschutz. Im Hinblick auf die Luftfahrtsicherheit werde die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 durch andere Rechtsinstrumente ergänzt, wobei folgende die größte Bedeutung für den Sicherheitsbereich hätten: 1) Regeln für den Luftverkehr, die festlegen, wie Luftfahrzeuge sicher fliegen (auf der Grundlage des [einheitlichen europäischen Luftraums](#)¹⁹); 2) Vorschriften zur Untersuchung von Unfällen; 3) Vorschriften über die Meldung von Störungen, um Lehren für die Sicherheit aus gemeldeten Störungen ziehen zu können (FA, S. 90-91).

Qualität der Daten, Untersuchungen und Analysen

Die Kommission hat sich bei der Erstellung der Folgenabschätzung auf mehrere externe Studien gestützt, insbesondere eine Studie, in der der Rechtsrahmen aus Sicht der [Einbeziehung leichter RPAS in den europäischen Luftraum](#) untersucht wird, eine Studie zu [Risiken für Privatsphäre und Datenschutz](#) und eine Studie zu [Versicherungsaspekten von RPAS](#) (FA, S. 75). Diese Studien wurden nur teilweise für die Entwicklung der Politikoptionen verwendet, bei denen beispielsweise die Einbeziehung von Drohnen in den europäischen Luftraum überhaupt nicht untersucht wird.

Die Folgenabschätzung ist größtenteils qualitativ, in der FA heißt es, es sei schwer, Zugang zu Daten zu erhalten und Hypothesen in diesem neuen Bereich der Verwendung von Drohnen aufzustellen, da kaum offizielle Berichte vorlägen, in denen die Folgen quantifiziert werden (FA, S. 47). Dennoch sind die Anzahl der Studien und das vorhandene Referenzmaterial beeindruckend, auch wenn es nur zum Teil zur Bewertung der möglichen Folgen verwendet wird.

Die bestehenden Probleme werden recht allgemein beschrieben, dies erschwert es, direkt einen genauen und informativen Einblick in ihre Auswirkungen zu erhalten. Beispielsweise werden bei der Problemdefinition Betriebsbeschränkungen im Rahmen von Einzelgenehmigungen sehr eingeschränkt beschrieben, sie werden lediglich in Klammern genannt; eine bessere Erläuterung dieser Beschränkungen würde ein genaueres Verständnis der derzeitigen Probleme bei der Verwendung von Drohnen ermöglichen. Im Abschnitt zu den Auswirkungen werden tendenziell die gleichen Informationen wiederholt, die bereits bei der Problemdefinition und der Beschreibung der Politikoptionen vorgelegt wurden, dabei wird nicht genügend Aufschluss darüber gegeben, welche praktischen Maßnahmen diese Optionen tatsächlich umfassen. Dieses Vorgehen ist etwas planlos und für den Leser möglicherweise irreführend.

Die angeführten Beispiele ermöglichen nicht immer ein besseres Verständnis der derzeitigen Probleme, wie dies beispielsweise die Erwähnung der Tatsache zeigt, dass die meisten Drohnen in Japan in der Landwirtschaft eingesetzt werden. Das definierte Problem ist in der FA nicht überzeugend dargestellt, Beispiele können unklar sein, beispielsweise Beschreibungen von Drohnen, die Bomben als Nutzlast befördern.²⁰ Im Vorschlag wird die zivile Nutzung von Drohnen erörtert, in der FA wird jedoch nicht auf die mögliche Überschneidung militärischer und ziviler Nutzung von Drohnen eingegangen.

In der FA heißt es, in Vorschriften müssten die genauen Kriterien für die Unterscheidung zwischen „risikoarmen“ und „risikoreichen“ Einsätzen festgelegt werden. Diese Kriterien sollten in den Rechtsakten der Kommission erarbeitet werden, da sie voraussichtlich stark von der technischen Entwicklung und Marktentwicklungen abhängen, die schwer vorhersehbar seien. Dies wäre nicht möglich, wenn diese Kriterien in der Basisverordnung zur Flugsicherheit festgelegt würden (FA, S. 45). In der FA wird jedoch nicht einmal eine allgemeine Vorstellung dazu vorgelegt, was diese Kriterien umfassen würden.

¹⁹ Weitere Einzelheiten enthält das Briefing des EPRS von April 2015 zum [einheitlichen europäischen Luftraum](#).

²⁰ Nutzlast ist der Fachbegriff, der verwendet wird, um alle Gegenstände zu beschreiben, die eine Drohne befördern kann, beispielsweise Fracht, Kameras oder Sensoren (FA, S. 14).

Konsultation der Interessenträger

In der Folgenabschätzung wird festgestellt, dass folgende Interessenträger von dem Vorschlag betroffen sind: Bürgerinnen und Bürger der EU, Hersteller und Betreiber von Drohnen, Mitgliedstaaten (Zivilluftfahrt-, Datenschutz- und Durchsetzungsbehörden), Industrie im Allgemeinen sowie Nutzer des Luftraums (FA, S. 24). Unter Option 1 werden in der FA weitere Gruppen von Akteuren genannt, wie Softwareentwickler und Wartungsunternehmen sowie Anbieter von Schulungen und Inspektoren (FA, S. 37). Eine öffentliche Konsultation fand vom 14. August bis 25. Oktober 2014 statt und wurde auf „Ihre Stimme in Europa“ veröffentlicht; 253 Personen (23 %) und Organisationen nahmen an der öffentlichen Online-Konsultation zu RPAS teil. Bei den Organisationen handelte es sich hauptsächlich um Betreiber von RPAS (21 %), F&E-Organisationen und -Beratungsunternehmen (18 %), Flugzeugkonstruktion, Hersteller und Wartung (13 %), Luftfahrtverbände (8 %) und nationale Regulierungsstellen (6 %) (FA, S. 80).

Die FA bezieht sich im gesamten Bericht auf die Konsultation der Akteure und die dabei geäußerten Standpunkte; es wird jedoch nicht durchgängig angegeben, welche Gruppen zu einem bestimmten Thema welche Ansichten vertraten.

Überwachung und Bewertung

Die FA enthält ein Kapitel zur Überwachung und Bewertung (FA, S. 67), in dem auch Überwachungsindikatoren festgelegt sind. Zu diesen Indikatoren gehören Zertifizierung von Drohnen (EASA), Bewegungen von Drohnen (Eurostat), Übersicht über nationale Listen zugelassener Betreiber (nationale Behörden), Störfälle und Unfälle (Unfallberichte und Ereignismeldungen), Größe des Drohnenmarktes und seine Wachstumsrate (FA, S. 69). Die Bewertung der Wirksamkeit europäischer Vorschriften wird, wie bei allen Vorschriften zur Zivilluftfahrt, von der Kommission und der EASA vorgenommen, das „Gremiumsbeurteilung nach Artikel 62“²¹ genannte Verfahren findet alle fünf Jahre statt (FA, S. 68).

Ausschuss für Regulierungskontrolle der Kommission

Der Ausschuss für Folgenabschätzung²² der Kommission gab seine erste, negative Stellungnahme zu einem Entwurf der Folgenabschätzung am 14. Oktober 2015 ab und nannte mehrere erhebliche Mängel, die der Verbesserung bedurften. In der zweiten positiven Stellungnahme des Ausschusses für Folgenabschätzung, angenommen am 5. November 2015²³, wurde betont, dass einige wichtige Aspekte weiter untersucht werden müssen, insbesondere, um mögliche Probleme bei der Umsetzung der Politikoptionen ausführlicher zu beschreiben und die Standpunkte der verschiedenen Gruppen von Akteuren besser aufzugliedern. In der endgültigen Fassung der FA scheinen diese Mängel nicht vollständig behoben zu sein.

Kohärenz zwischen dem Gesetzgebungsvorschlag der Kommission und der FA

In der FA wird das bevorzugte weitere Vorgehen deutlich beschrieben (S. 65-67) und erklärt, die bevorzugte Politikoption würde lediglich den Rechtsrahmen vorgeben, an den sich genauere Regeln und Normen anschließen müssten (FA, S. 67). In dieser Hinsicht scheinen sich die FA und der Teil des Vorschlags, der Drohnen betrifft, zu entsprechen.

Bei einigen Bestimmungen im Vorschlag zu wesentlichen Anforderungen, wie Konstruktion, Herstellung, Instandhaltung und Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge, wird die Verbindung zur FA jedoch nicht unmittelbar deutlich, da in der FA wesentliche Anforderungen eher aus Sicht der Flugsicherheit, der Luftsicherheit und Umweltleistung, der Flugtauglichkeit, der Drohneneinsätze und des Flugpersonals untersucht werden.

Schlussfolgerungen

Die Hauptstärken der FA sind ihre solide Informationsgrundlage, einschließlich der drei unterstützenden Studien, sowie die Darstellung der Ergebnisse der öffentlichen Konsultation im gesamten Bericht und die Untersuchung

²¹ Artikel 62 der Grundverordnung Nr. 216/2008 schreibt vor, dass der Verwaltungsrat (errichtet in Artikel 33) der Agentur regelmäßig eine unabhängige externe Bewertung der Durchführung der Verordnung in Auftrag gibt. (EASA Artikel 62 Abschlussbericht der Gremiumsbeurteilung, S. 3)

²² Den neuen Leitlinien zur besseren Rechtsetzung zufolge heißt der Ausschuss für Folgenabschätzung nun Ausschuss für Regulierungskontrolle.

²³ Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Briefings war keine der Stellungnahmen des Ausschusses für Regulierungskontrolle auf der Website der Kommission öffentlich zugänglich.

der Optionen anhand des Kriteriums der Verhältnismäßigkeit gemäß den neuen Leitlinien für bessere Rechtsetzung.

Die Zahl der Optionen ist jedoch recht begrenzt und die Beschreibungen sind so allgemein, dass ihre Bewertung und ihr Vergleich sehr schwierig sind; beispielsweise werden die Kriterien für die Kategorisierung der Risiken von Drohnen und die Frage, wie und von wem die Zertifikate ausgestellt werden, überhaupt nicht erläutert. In der FA wird durchgängig wiederholt, dass bestimmte Fragen, wie die Kategorisierung der Drohnenrisiken, oder Faktoren, mit denen ein einsatzorientiertes Konzept für die Regulierung von Drohnen definiert wird, Themen neuer Folgenabschätzungen sein werden, die zu künftigen delegierten Akten vorgelegt werden. Das Fehlen weiterer Angaben zum voraussichtlichen Inhalt der Maßnahmen, die durch delegierte Rechtsakte oder zur Anwendung dieser delegierten Rechtsakte ergriffen werden müssen, ist bedauerlich. Dennoch hätte die Kategorisierung der Risiken (risikoarmer und risikoreicher Einsatz) genauer erläutert werden können, da nicht jeder Aspekt der Drohnenvorschriften allein von der technischen Entwicklung abhängen dürfte.

Eine besser dargestellte und erläuterte Problembeschreibung sowie ausführlichere Beschreibungen der Politikoptionen hätten zu einem besseren und klareren Verständnis des neuen Vorschlags beigetragen, insbesondere für Leser, die mit den bestehenden Sicherheitsvorschriften für die Zivilluftfahrt möglicherweise nicht vertraut sind.

In diesem Themenpapier, das vom Referat Ex-ante-Folgenabschätzungen für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments verfasst wurde, wird analysiert, ob die Folgenabschätzung den Hauptkriterien der Leitlinie der Kommission für Folgenabschätzungen sowie den zusätzlichen Faktoren, die das Parlament in seinem Handbuch für Folgenabschätzungen festgelegt hat, gerecht wird. Es wird kein Anspruch auf eine inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Vorschlag erhoben. Es wurde zu Informationszwecken und als Hintergrundinformation konzipiert und soll die entsprechenden parlamentarischen Ausschüsse und Mitglieder bei ihrer Arbeit unterstützen.

E-Mail-Kontaktadresse des Referats Ex-ante-Folgenabschätzungen: EPRS-ExAnteImpactAssessment@ep.europa.eu

Redaktionsschluss: April 2016. Brüssel, © Europäische Union, 2016.

Die hier vertretenen Auffassungen geben die Meinung des Verfassers wieder und entsprechen nicht unbedingt dem Standpunkt des Europäischen Parlaments. Nachdruck und Übersetzung der Veröffentlichung – außer zu kommerziellen Zwecken – mit Quellenangabe gestattet, sofern der Herausgeber vorab unterrichtet und ihm ein Exemplar übermittelt wird.

www.europarl.europa.eu/thinktank (Internet) – www.eptthinktank.eu (Blog) – www.eprs.sso.ep.parl.union.eu (Intranet)