

TOP 7:

Gesetz zu dem Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen vom 10. Juni 2013 zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Regierung des Staates Israel andererseits (Vertragsgesetz Europa-Mittelmeer-Israel-Luftverkehrsabkommen - Euromed-ISR-LuftverkAbkG)

Drucksache: 11/15

I. Zum Inhalt des Gesetzes

Auf der Grundlage eines am 8. April 2008 vom Verkehrsministerrat der Europäischen Union erteilten Mandats hat die Kommission mit der Regierung des Staates Israel ein umfassendes Luftverkehrsabkommen verhandelt. Das Abkommen ist am 10. Juni 2013 von der Europäischen Union, den einzelnen Mitgliedstaaten und der Regierung des Staates Israel in Brüssel unterzeichnet worden.

Das Abkommen fällt in den Rahmen der Europäischen Nachbarschaftspolitik (ENP), deren Ziel es ist, den europäischen Luftverkehrsmarkt in der Fläche zu öffnen. Israel zählt zur südlichen ENP, unter der die Mittelmeeranrainerstaaten zusammengefasst werden (die so genannten Euromed-Länder). Das Ziel der in diesem Rahmen geschlossenen Abkommen ist ein gemeinsamer Luftverkehrsraum Europa-Mittelmeer, um eine globale Partnerschaft in diesem Bereich aufzubauen.

Im Einzelnen sieht das Abkommen eine Öffnung des Luftverkehrsmarktes mit Israel, die Angleichung von Rechtsvorschriften Israels an die der Europäischen Union sowie Vorschriften zur Erhöhung der Sicherheit im internationalen Luftverkehr vor.

Das Abkommen gleicht inhaltlich den herkömmlichen bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Drittstaaten, geht jedoch über deren üblichen Regelungsinhalt hinaus. Da die Europäische Union für Einzelbereiche der geregelten Materie keine ausschließliche Zuständigkeit besitzt, handelt es sich um ein gemischtes Abkommen, bei dem neben der Europäischen Union auch ihre Mitgliedstaaten Vertragsparteien Israels sind. Zu seinem Inkrafttreten bedarf das Abkommen daher der innerstaatlichen Umsetzung.

Artikel 2 des Vertragsgesetzes ermächtigt das BMVI, auf Änderungen im Rahmen des Abkommens kurzfristig ohne großen Regelungsaufwand zu reagieren. Änderungen des Abkommens selber und seines Anhangs II (Übergangsbestimmungen), die sich im Rahmen der Ziele des Abkommens halten, können dabei durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft gesetzt werden. Änderungen der Anhänge I, III und IV des Abkommens können durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates vorgenommen werden. Diese Anhänge beziehen sich auf die vereinbarten Flugliniendienste und festgelegten Strecken, die anwendbaren Rechtsvorschriften der Europäischen Union und die Staaten, die nicht Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, auf die jedoch im Abkommen Bezug genommen wird.

Der Bundesrat hat im 1. Durchgang in seiner 927. Sitzung am 7. November 2014 beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung wurde in der 76. Sitzung des Deutschen Bundestages am 18. Dezember 2014 auf Empfehlung seines Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur unverändert angenommen.

II. Empfehlung des Verkehrsausschusses

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, dem Gesetz gemäß Artikel 105 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 2 Nummer 4 und Absatz 3 des Grundgesetzes zuzustimmen.