

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu der Unterrichtung

– Drucksache 19/1252 Nr. C.61 –

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates KOM(2015) 613 endg.; Ratsdok. 14991/15*

hier: Einvernehmensherstellung gemäß § 8 Absatz 4 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bundesregierung und Deutschem Bundestag in Angelegenheiten der Europäischen Union

A. Problem

Die Europäische Kommission (EU-KOM) hat im Dezember 2015 eine Luftverkehrsstrategie vorgestellt, um die Wettbewerbsfähigkeit und die nachhaltige Entwicklung der europäischen Luftverkehrsbranche zu stärken (KOM(2015) 613 endg.; Ratsdok. 14991/15).

Zu der entsprechenden Vorlage hat der Deutsche Bundestag am 14. April 2016 eine Stellungnahme gegenüber der Bundesregierung gemäß Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes verabschiedet (s. Drucksache 18/8103). Er hat damit unter anderem die Absicht der EU-Kommission begrüßt, mit der Revision der Grundverordnung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) als Teil der Luftverkehrsstrategie zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors der EU beizutragen, den Rechtsrahmen der EU für die Flugsicherheit auf die Herausforderungen der nächsten 10 bis 15 Jahre vorzubereiten und weiterhin einen sicheren und umweltfreundlichen Luftverkehr zu gewährleisten. Er hat jedoch den Vorschlag der EU-Kommission zur Revision der EASA-Grundverordnung und die damit verbundene Übertragung delegierter Rechtsetzungsbefugnisse auf die EU-Kommission abgelehnt. Die Bundesregierung hat er aufgefordert, in den weiteren Verhandlungen auf europäischer Ebene auf maßgebliche Verbesserungen der

* Von einer Drucklegung der Anlagen des Ratsdokuments wird abgesehen; diese sind in der bundestags-internen EU-Datenbank EuDoX unter Ratsdok. 14991/15 abrufbar.

Verordnung hinzuwirken. Unter anderem hat er die Bundesregierung aufgefordert, die Einführung von delegierten Rechtsakten zu verhindern.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Bundestag im Dezember 2017 darüber unterrichtet, dass die Stellungnahme des Bundestages im Wesentlichen in dem nun vorliegenden, abschließenden Entwurf der Verordnung nach Abschluss des sogenannten Trilog-Verfahrens berücksichtigt worden sei. Ein Punkt aus der Stellungnahme des Bundestages, die Verhinderung von delegierten Rechtsakten, habe aber nicht in vollem Umfang durchgesetzt werden können. Vor diesem Hintergrund habe die Bundesregierung im Ausschuss der Ständigen Vertreter am 20. Dezember 2017 im Sinne von § 8 Absatz 4 Satz 1 EUZBBG einen Parlamentsvorbehalt eingelegt. Der Entwurf sehe nun vor, dass Rechtsetzungsbefugnisse nur befristet (fünf Jahre) an die EU-Kommission delegiert würden. Diese Delegation verlängere sich automatisch, sofern das Europäische Parlament oder der Rat nicht vor Ablauf der fünf Jahre widerspreche. Die Bundesregierung beabsichtige nunmehr, der Verordnung zuzustimmen. Sie sei zu der Auffassung gelangt, dass als Ergebnis einer Gesamtbetrachtung der mit der Verordnung erreichbare Sicherheitsgewinn die Nachteile der mit der Ermächtigung der Europäischen Kommission zu delegierten Rechtsakten verbundene Kompetenzübertragung überwiege. Zudem stelle der Entwurf sicher, dass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit hätten, die Sachlage nach Ablauf eines fünfjährigen Erfahrungszeitraums neu beurteilen zu können.

B. Lösung

Annahme einer EntschlieÙung, mit der der Deutsche Bundestag das Einvernehmen mit der Bundesregierung gemäß Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes in Verbindung mit § 8 Absatz 4 EUZBBG herstellt, dass die Bundesregierung bei der abschließenden Entscheidung im Rat ihre Zustimmung zu dem Kompromisstext (Entwurf der Verordnung nach Abschluss des sogenannten Trilog-Verfahrens) erteilen kann.

Annahme einer entsprechenden EntschlieÙung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Feststellung, dass bei dem Kompromisstext zu dem Verordnungsvorschlag die wesentlichen Belange der EntschlieÙung des Deutschen Bundestages vom 14. April 2016 nicht hinreichend berücksichtigt worden sind und Herstellung des Einvernehmens, dass die Bundesregierung bei der abschließenden Entscheidung im Rat den Kompromisstext abzulehnen hat.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 19/1252 Nr. C.61 sowie in Kenntnis des Berichts des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 22. Dezember 2017 über die Einlegung eines Parlamentsvorbehalts gemäß § 8 Absatz 4 EUZBBG (Ausschussdrucksache des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur 19(15)14 – abgedruckt unter Teil IV Nr. 2 des nachstehenden Berichts) folgende EntschlieÙung anzunehmen:

- „I. Der Deutsche Bundestag nimmt zur Kenntnis, dass sich die Europäische Kommission, das Europäische Parlament und die Präsidentschaft auf einen Kompromisstext zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates – KOM(2015) 613 endg. – geeinigt haben, bei dem die wesentlichen Belange der EntschlieÙung des Deutschen Bundestages vom 14. April 2016 zu diesem Verordnungsentwurf hinreichend berücksichtigt worden sind.
- II. Unter Bezugnahme auf den von der Bundesregierung bei den Verhandlungen zu der Unterrichtung auf Drucksache 19/1252 Nr. C.61 eingelegten Parlamentsvorbehalt stellt der Deutsche Bundestag Einvernehmen her, dass die Bundesregierung bei der abschließenden Entscheidung im Rat ihre Zustimmung zu dem Kompromisstext erteilen kann.“

Berlin, den 18. April 2018

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Arno Klare
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Arno Klare

I. Überweisung

Das Ratsdokument 14991/15 wurde mit **Drucksache 19/1252 Nr. C.61** am 16. März 2018 gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Innenausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Tourismus und an den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

Bereits in der 18. Wahlperiode wurde die Vorlage mit Drucksache 18/7422 Nr. A.22 dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie dem Innenausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie, dem Ausschuss für Tourismus sowie dem Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Vorschlag für eine Verordnung ist Teil der Luftverkehrsstrategie der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2015. Die Kommission verfolgt damit das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsektors der EU zu stärken und den EU-Rechtsrahmen für die Flugsicherheit auf die Herausforderungen der nächsten 10 bis 15 Jahre vorzubereiten. Angesichts der für Europa prognostizierten Zunahme des Luftverkehrs – bis zum Jahr 2035 gegenüber 2012 um 50 Prozent – will die Kommission dafür sorgen, dass die Unfallhäufigkeit weiterhin auf einem niedrigen Niveau verbleibt, die Sicherheit gewährleistet wird und der EU-Luftfahrtsektor auch in Zukunft wachsen und seinen Wettbewerbsvorteil ausbauen kann.

Der Verordnungsvorschlag des Europäischen Parlaments und des Rates enthält Sicherheitsvorschriften, die unter anderem darauf abzielen, noch vorhandene Sicherheitslücken zu schließen und die Zusammenhänge zwischen der Flugsicherheit und anderen technischen Regulierungsbereichen stärker zu berücksichtigen. Mit der vom Europäischen Parlament und dem Rat beabsichtigten Umstellung auf ein risiko- und leistungsabhängiges Konzept für die Regulierung und Aufsicht sollen die Mitgliedstaaten und die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) veranlasst werden, neue Fähigkeiten und Kompetenzen zu entwickeln und mit den neuesten Technologien Schritt zu halten. Zur Erreichung dieser Ziele werden verbesserte Modalitäten für die Koordinierung und den Aufbau von Forschung und Ausbildung in der Luftfahrt vorgeschlagen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Innenausschuss** hat die Vorlage auf Drucksache 19/1252 Nr. C.61 in seiner 8. Sitzung am 18. April 2018 beraten und empfiehlt, diese zur Kenntnis zu nehmen.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat die Vorlage auf Drucksache 19/1252 Nr. C.61 in seiner 6. Sitzung am 21. März 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen der AfD und FDP die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)18 in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 19/1252 Nr. C.61. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er die Ablehnung des Entschließungsantrags der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)19.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Vorlage in seiner 5. Sitzung am 21. März 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und DIE LINKE.

bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)18 in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 19/1252 Nr. C.61.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat die Vorlage in seiner 5. Sitzung am 21. März 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 19/1252 Nr. C.61 (Ratsdok. 14991/15) die Annahme der Entschließung der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)18. Den Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)19 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD, FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

1. Beschlussfassung in der 18. Wahlperiode

Auf die Beschlussempfehlung und den Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Drucksache 18/8103 hin hat der Deutsche Bundestag in seiner 164. Sitzung am 14. April 2016 eine Entschließung angenommen, welche unter anderem beinhaltet, dass er den Vorschlag der EU-Kommission zur Revision der EASA-Grundverordnung und die damit verbundene Übertragung delegierter Rechtsetzungsbefugnisse auf die EU-Kommission ablehnt und er die Bundesregierung auffordert, sich für die Beibehaltung von Durchsetzungsrechtsakten der Kommission einzusetzen und die Einführung von delegierten Rechtsakten zu verhindern.

2. Unterrichtung über die Einlegung eines Parlamentsvorbehaltes

Mit Schreiben vom 22. Dezember 2017 an den Präsidenten des Deutschen Bundestages, nachrichtlich an das Sekretariat des Hauptausschusses, hat Staatssekretär Michael Odenwald für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Folgendes mitgeteilt (Ausschussdrucksache 19(15)14):

„Sehr geehrter Herr Bundestagspräsident,

der Bundestag hatte mit im Bezug genanntem Dokument zu einem Rechtsetzungsakt der Europäischen Union Stellung im Sinne von Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes genommen. Diese Stellungnahme wurde von der Bundesregierung bei den Verhandlungen auf europäischer Ebene berücksichtigt. Der Bundestag wurde über den Fortgang der Verhandlungen unterrichtet. Die Stellungnahme des Bundestages ist im Wesentlichen in dem nun vorliegenden, abschließenden Entwurf der Verordnung nach Abschluss des sogenannten Trilog-Verfahrens berücksichtigt worden.

Ein Punkt aus der Stellungnahme des Bundestags, die Verhinderung von delegierten Rechtsakten, konnte nicht in vollem Umfang durchgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung im Ausschuss der Ständigen Vertreter am 20. Dezember 2017 im Sinne von § 8 Absatz 4 Satz 1 EUZBBG einen Parlamentsvorbehalt eingelegt. Im AStV wurden allerdings noch Verbesserungen erreicht. Der Entwurf sieht nun — anders als von Europäischer Kommission und Europäischem Parlament lange Zeit verlangt — vor, dass Rechtsetzungsbefugnisse nur befristet (fünf Jahre) an die EU-Kommission delegiert werden. Diese Delegation verlängert sich automatisch, sofern das Europäische Parlament oder der Rat nicht vor Ablauf der fünf Jahre widersprechen.

Die Bundesregierung beabsichtigt nunmehr, der Verordnung zuzustimmen. Sie ist zu der Auffassung gelangt, dass als Ergebnis einer Gesamtbetrachtung der mit der Verordnung erreichte Sicherheitsgewinn die mit der Ermächtigung der Europäischen Kommission zu delegierten Rechtsakten verbundene Kompetenzübertragung überwiegt. Zudem stellt der Entwurf sicher, dass die Mitgliedsstaaten die Möglichkeit haben, die Sachlage nach Ablauf eines fünfjährigen Erfahrungszeitraums neu beurteilen zu können.

Mit vorzüglicher Hochachtung

gez. Michael Odenwald“.

3. Ausschussberatung in der 19. Wahlperiode

In seiner 6. Sitzung am 21. März 2018 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur die Vorlage unter Berücksichtigung des Berichts der Bundesregierung über den eingelegten Parlamentsvorbehalt (Ausschussdrucksache 19(15)14) beraten.

Zu der Beratung haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD einen Antrag (Ausschussdrucksache 19(15)18) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus Teil V dieses Berichts (Begründung zu der Entschliebung) ergibt.

Die Fraktion DIE LINKE. hat zu der Vorlage den folgenden Antrag (Ausschussdrucksache 19(15)19) eingebracht:

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle dem Deutschen Bundestag den folgenden Beschluss empfehlen:

„In Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 19/1252 C.61 sowie in Kenntnis des Berichts des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Einlegung eines Parlamentsvorbehalts gemäß § 8 Absatz 4 EUZBBG vom 22. Dezember 2017 (Ausschussdrucksache 19(15)14) wolle der Bundestag gemäß Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes in Verbindung mit § 8 Absatz 4 EUZBBG folgende Entschliebung annehmen:

- I. Der Deutsche Bundestag nimmt zur Kenntnis, dass sich die Europäische Kommission, das Europäische Parlament und die Präsidentschaft auf einen Kompromisstext zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates – KOM(2015) 613 endg. – geeinigt haben, bei dem die wesentlichen Belange der Entschliebung des Deutschen Bundestages vom 14. April 2016 zu diesem Verordnungsentwurf nicht hinreichend berücksichtigt worden sind.*
- II. Unter Bezugnahme auf den von der Bundesregierung bei den Verhandlungen zu der Unterrichtung auf Drucksache 19/1252 C.61 eingelegten Parlamentsvorbehalt stellt der Deutsche Bundestag Einvernehmen her, dass die Bundesregierung bei der abschließenden Entscheidung im Rat den Kompromisstext abzulehnen hat.“*

Begründung:

Die Ablehnung des Verordnungsvorschlages (Ratsdok.Nr. 14991/15) durch den Deutschen Bundestag basierte im Wesentlichen auf zwei Kritikpunkten.

Zum einen lehnte der „Deutsche Bundestag (...) die Übertragung delegierter Rechtsetzungsbefugnisse bezüglich der Festsetzung grundlegender Anforderungen auf die EU-KOM ab“ und forderte daher „die Bundesregierung auf, sich für die Beibehaltung von Durchsetzungsrechtsakten der Kommission einzusetzen und die Einführung von delegierten Rechtsakten zu verhindern“ (BT-Drucksache 18/8103). Ausweislich des letzten veröffentlichten Verhandlungsstandes vom 15. Dezember 2017 sind jedoch noch zahlreiche Ermächtigungen der EU-Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte enthalten, wodurch eine Zustimmungsfähigkeit zum vorgelegten Kompromisstext nicht gegeben ist. Die Befristung dieser Ermächtigungen heilt diese unverhältnismäßige Kompetenzverschiebung in keiner Weise.

Zum anderen wurden die mit in Art. 53 und Art. 55 geschaffenen Möglichkeiten der temporären Kompetenzübertragungen von hoheitlichen Aufgaben auf die Kommission (Art. 55) oder einen anderen Mitgliedsstaat der EU (Art. 53) abgelehnt. Es muss festgestellt werden, dass Art. 55 noch immer – zwar in abgeschwächter Form – Bestandteil des Verordnungstextes ist und Art. 53 in fast unveränderter Form erhalten geblieben ist.

Nach wie vor erscheint es aufgrund unterschiedlichster nationaler Verwaltungsverfahren äußerst bedenklich, z.B. Überwachungsaufgaben im Luftfahrtsektor eines anderen Staates übernehmen zu können, hier sind nicht zuletzt Vollzugsprobleme bei der Anwendung einer fremden Rechtsordnung abzusehen.

Darüber hinaus ist zu befürchten, dass die temporären Kompetenzübertragungen dazu genutzt werden, Streikmaßnahmen in Flugsicherungsorganisationen durch den Einsatz von Personal aus anderen EU-Mitgliedstaaten zu unterlaufen.

Von daher stellt eine temporäre Kompetenzübertragung nicht nur eine Gefahr für die Flugsicherheit dar, sondern greift potenziell tief in die Tarifautonomie ein. Die Verhinderung von Streiks – der sich die EU-Kommission ihrer letzten Mitteilung zum Luftverkehr sowie deren Begleitunterlagen intensiv widmet - wäre zudem mit mildereren Mitteln zu erreichen, allen voran die Verstaatlichung der vor Jahren privatisierten Flugsicherungen und anschließender Verbeamtung der Beschäftigten.

Berlin, den 20. März 2018.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, bei der Verordnung gehe es um eine Verbesserung des Wettbewerbs im Luftverkehr auf der EU-Ebene. Von den kritischen Punkten in dem ursprünglichen Entwurf seien zwar in dem jetzt vorliegenden Entwurf einzelne Punkte erhalten geblieben, eine Reihe kritischer Punkte sei aber entfallen. Der einzige Punkt, der noch gegen eine Annahme sprechen könne, sei, dass die EASA durch zahlreiche delegierte Rechtsakte die Verordnung eigenständig ändern und ergänzen könne. Dies sei zwar an sich nicht akzeptabel, es sei aber in dem überarbeiteten Entwurf eingeschränkt und zeitlich begrenzt worden. Daher sei auch sie der Auffassung, dass der zu erwartende Sicherheitsgewinn die verbleibenden Bedenken überwiege und man daher dem Kompromiss zustimmen könne.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, dass in der Kompromissfassung zu der Verordnung eine zeitliche Begrenzung für die Möglichkeit des Erlasses delegierter Rechtsakte enthalten sei. Mit der vorgesehenen Regelung zu den Bodenverkehrsdiensten sei nach ihren Informationen auch die Gewerkschaft Ver.di einverstanden. In Bezug auf die Flugsicherung geschehe im Rahmen des ETM-Masterplans erst einmal nichts und Single European Sky sei auch ohne eine übergeordnete Instanz zu realisieren. Für sie sei auch besonders wichtig, dass eine Limitierung der Wet-Lease-Möglichkeiten vorgesehen sei, denn Wet-Lease bilde ein Einfallstor für Dumping-Wettbewerb. Vor diesem Hintergrund könne man der jetzt vorliegenden Kompromissfassung zustimmen und die Bundesregierung ermächtigen, den Parlamentsvorbehalt aufzuheben.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, die Kompatibilität der einzelnen technischen Systeme sei fraglich, so dass technische Probleme bei der Umsetzung der Verordnung zu erwarten seien. Zudem würden durch die Annahme der Verordnung nationale Souveränität und Kompetenzen aufgegeben, wofür es keine Notwendigkeit gebe. Die zeitliche Begrenzung für delegierte Rechtsakte halte man in der gegebenen Form für nicht ausreichend, da keine automatische Beendigung vorgesehen sei, sondern eine automatische Fortsetzung, sofern sich keine Mehrheit gegen eine Fortsetzung finde. Daher sehe man die Kompromissfassung der Verordnung nicht als zustimmungswürdig an.

Die **Fraktion der FDP** begrüßte, dass es gelungen sei, von den Forderungen des Deutschen Bundestages aus dem Jahr 2016 eine Reihe von Punkten umzusetzen. Es sei aber nicht gelungen, die Forderungen in Bezug auf die delegierten Rechtsakte durchzusetzen, was aus ihrer Sicht eine entscheidende Frage sei. In Anbetracht der erreichten Ergebnisse werde sie sich aber in Bezug auf den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD der Stimme enthalten. Den Antrag der Fraktion DIE LINKE. werde sie hingegen ablehnen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** bemerkte, der im Jahr 2016 vom Deutschen Bundestag an dem Verordnungsentwurf geübten Kritik werde mit der nun vorliegenden Fassung nicht ausreichend Rechnung getragen. Insbesondere betreffe dies die Frage der delegierten Rechtsakte. Die Bedenken würden hier auch nicht durch die vorgesehene zeitliche Befristung ausgeräumt. Ein weiterer Kritikpunkt betreffe die Regelungen zu den temporären Kompetenzübertragungen nach den Artikeln 53 und 55. Dass die Kommission sich nun zunehmend um Streikmaßnahmen bei Flugsicherungsorganisationen Sorge, gebe Anlass zur Aufmerksamkeit und werfe die Frage auf, was sich dahinter verberge.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, die Intention, die Luftraumintegration sowie die Zusammenarbeit von Flugsicherungsdiensten voranzubringen und die Fragmentierung im europäischen Luftraum zu verringern, sei vernünftig. Durch die Befristung der Regelung zu delegierten Rechtsakten sei dem Anliegen des Deutschen Bundestages auch durchaus Rechnung getragen worden. Die Integrationsbemühungen dürften sich aber nicht auf den sicherlich wichtigen Sicherheitsaspekt beschränken, sondern müssten auch andere Aspekte umfassen, wie etwa den aktiven Lärmschutz, Schadstoffemissionen und die sonstigen Auswirkungen des Luftverkehrs, die man endlich im europäischen Maßstab angehen müsse.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Antrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)19 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)18 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Die Vorlage Ratdok. 14991/15 (Überweisungsdrucksache 19/1252 Nr. C.61) wurde zur Kenntnis genommen.

V. Begründung zu der Entschließung

Am 7. Dezember 2015 hat die Europäische Kommission den „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates – KOM(2015) 613 endg.“ vorgelegt. Erklärtes Ziel der umfassenden Überarbeitung der EASA-Grund-Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ist es, die wesentlichen Anforderungen an die Sicherheit im Luftverkehr übersichtlicher zu strukturieren als bisher und bestehende Sicherheitslücken zu schließen. Dabei werden auch die bisher auf EU-Ebene ungeregelten unbemannten Luftfahrzeuge in die Regelungen aufgenommen.

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 164. Sitzung am 14. April 2016 zu diesem Verordnungsentwurf eine Entschließung angenommen (Bundestagsdrucksache 18/8103). Darin wird die Bundesregierung u. a. gebeten, dafür Sorge zu tragen, dass die geplanten Ermächtigungen der Kommission zum Erlass von delegierten Rechtsakten verhindert werden.

Die Bundesregierung hat in den Beratungen auf EU-Ebene (Ratsarbeitsgruppe Luftverkehr, Ausschuss der Ständigen Vertreter, Verkehrsministerrat) die in der Entschließung des Deutschen Bundestages aufgeführten Punkte zugrunde gelegt und den Deutschen Bundestag hierüber fortlaufend unterrichtet. Mit dem umfassenden Berichtsbogen vom 10. November 2016 berichtete die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag, dass die Zielrichtung des Verordnungsvorschlags und die erreichten Verhandlungsfortschritte positiv gesehen werden und dass aus Sicht der Bundesregierung die wesentlichen Belange aus der Entschließung des Deutschen Bundestages berücksichtigt seien. Die Bundesregierung hat folglich der Allgemeinen Ausrichtung des Rates vom 1. Dezember 2016 zugestimmt. In dieser hat der Rat – mit Ausnahme der Anpassung der Umweltauflagen an den Stand der ICAO-Standards – der Europäischen Kommission ausschließlich Durchführungsbefugnisse nach Artikel 291 AEUV übertragen.

Im Laufe des Jahres 2017 wurden wegen der Forderung des Europäischen Parlaments im Rahmen der Trilogie zur Einigung über den Rechtssetzungsakt die Ermächtigungen der Europäischen Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte (Artikel 290 AEUV) in den Entwurf der Verordnung wieder aufgenommen.

In dem Ende 2017 von der Ratspräsidentschaft vorgelegten Kompromisspaket finden sich die wesentlichen Punkte der Stellungnahme des Deutschen Bundestages wieder; dabei konnte allerdings die Forderung des Deutschen Bundestages, delegierte Rechtsakte zu verhindern, nicht in vollem Umfang durchgesetzt werden. Vielmehr sind nun neben der Ermächtigung der Europäischen Kommission zum Erlass von Durchführungsrechtsakten (Artikel 291 AEUV) auch Ermächtigungen zum Erlass von delegierten Rechtsakten (Artikel 290 AEUV) enthalten. Mit den Durchführungsrechtsakten soll die einheitliche Anwendung der grundlegenden Anforderungen unterstützt werden, während mit den delegierten Rechtsakten nur die grundlegenden Anforderungen an den aktuellen Stand der Technik und die internationalen Standards angepasst werden können.

Die Bundesregierung hat daraufhin im Ausschuss der Ständigen Vertreter am 20. Dezember 2017 einen Parlamentsvorbehalt eingelegt. Im Bericht gemäß § 8 Abs. 4 EUZBBG vom 22. Dezember 2017 hat sie den Deutschen Bundestag darüber unterrichtet, dass beabsichtigt sei, dem finalen Kompromisstext zuzustimmen. Zur Begründung wurde durch die Bundesregierung ausgeführt, dass Verbesserungen am Text bezüglich der delegierten Rechtsakte verhandelt werden konnten: Es konnte erreicht werden, dass – anders als von Europäischer Kommission und Europäischem Parlament lange Zeit verlangt – die Rechtsetzungsbefugnisse nur befristet (fünf Jahre) an die Europäische Kommission delegiert werden. Diese Delegation verlängert sich automatisch, wenn nicht das Europäische Parlament oder der Rat vor Ablauf von fünf Jahren widersprechen.

Die Bundesregierung ist zu der Auffassung gelangt, dass der mit der Revision der Verordnung erreichte Sicherheitsgewinn für die zivile Luftfahrt die mit der Ermächtigung der Europäischen Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte verbundene Kompetenzübertragung überwiegt. Die Bundesregierung hat daher dem Deutschen Bundestag mitgeteilt, dass sie beabsichtigt, der Revision der Verordnung zuzustimmen.

Lösung

Annahme einer Entschlieung, mit der der Deutsche Bundestag erklärt, dass die in seiner Entschlieung vom 14. April 2016 aufgeführten wesentlichen Belange hinreichend Berücksichtigung gefunden haben und dass das Einvernehmen gemäß § 8 Abs. 4 EUZBBG hergestellt ist.

Alternativen

Feststellung, dass die in seiner Entschlieung vom 14. April 2016 aufgeführten wesentlichen Belange mit Blick auf die Verhinderung von delegierten Rechtsakten nicht hinreichend Berücksichtigung gefunden haben und dass daher ein Einvernehmen gemäß § 8 Abs. 4 EUZBBG nicht hergestellt ist.

Bitte an die Bundesregierung, aufmerksam zu verfolgen, wie die Europäische Kommission von der Möglichkeit des Erlasses delegierter Rechtsakte Gebrauch machen wird, um rechtzeitig entscheiden zu können, ob einer Verlängerung der Fünf-Jahres-Frist widersprochen werden sollte.

Berlin, den 18. April 2018

Arno Klare
Berichterstatter

