

Keine EU-Beihilfen für die Modernisierung und den Neubau von Fischereifahrzeugen

Plenarabstimmung am 23. Oktober 2013 über den Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF)

Berichterstatter: Alain Cadec (EPP) A7-0282/2013 - 2011/0380(COD)

Wir haben zwei Schwerpunktbereiche ermittelt, in denen Änderungen am EMFF dringend erforderlich sind:

- Erhöhung der Finanzhilfen für Maßnahmen zur Datenerhebung sowie zur Kontrolle und Durchsetzung der Vorschriften
- Streichung von Subventionen, die einen Anreiz für Überfischung bieten.

Schwerpunkt dieses Briefings ist die Streichung von Subventionen, die einen Anreiz für Überfischung bieten, sowie weitere Möglichkeiten, den Übergang hin zu nachhaltiger Fischerei zu fördern.

Anfang dieses Jahres hat die EU mit überwältigender Zustimmung des Europäischen Parlaments eine neue Gemeinsame Fischereipolitik (GFP) verabschiedet, die darauf abzielt, die bereits stark dezimierten Fischpopulationen wiederherzustellen, die durch Fischerei verursachten Schäden an Meeresökosystemen zu minimieren und einen nachhaltigen Fischereisektor wiederaufzubauen.¹ Die bevorstehenden Entscheidungen zum neuen EMFF bieten die einzigartige Gelegenheit, diesen Übergang hin zu einer nachhaltigen Fischerei zu fördern – vorausgesetzt, die Verteilung der öffentlichen Mittel unterstützt die erklärten Ziele der GFP, statt ihr Hauptanliegen, die Wiederherstellung der europäischen Fischbestände, zu unterlaufen.

Es herrscht weitgehend Einigkeit² darüber, dass die EU bislang den Aufbau von Überkapazitäten subventioniert hat,³ und zwar in solch einem Ausmaß, dass einige Fangflotten eine bei nachhaltiger Fischerei angemessene Größe um das Zwei- bis Dreifache überschreiten.⁴

Wir fordern die Mitglieder des Europäischen Parlaments daher auf:

- **Stimmen Sie gegen Beihilfen für die Flottenerneuerung (Art. 32 b neu), (Fischereiausschuss gespalten mit 12:11 Stimmen).**
- **Stimmen Sie gegen Änderungsanträge, die Maßnahmen für die Aufrechterhaltung und den Ausbau von Überkapazitäten vorsehen, d.h. Beihilfen für den Austausch von Motoren (Art. 39), für zeitweilige Stilllegungen (Art. 33 a neu) und für Anlagefonds (Art. 33 b neu).**
- **Stimmen Sie für die Verwendung öffentlicher Mittel zugunsten der Ziele der GFP wie Datenerhebung sowie Überwachung und Durchsetzung der Vorschriften.**

Tatsache ist, dass die Subventionierung des Neubaus von Fischereifahrzeugen bereits seit 2004 verboten ist, weil es sich als unmöglich erwiesen hat, die Auswirkungen der Neubauförderung auf die gesamte Fangkapazität der Flotte zu kontrollieren. Die EU selbst hat der WTO-Verhandlungsgruppe „Regeln“ einen Vorschlag zum Verbot der Vergabe von Fördermitteln für den Neubau oder die Modernisierung von Fischereifahrzeugen unterbreitet.⁵ Entsprechend sieht der Vorschlag der Europäischen Kommission diese Art von Fördermitteln, d.h. für den Austausch von Motoren und für zeitweilige Stilllegungen, nicht vor. Die Wiedereinführung solcher Maßnahmen stünde hierzu in klarem Widerspruch.

¹ Obwohl die Fischbestände Anzeichen einer beginnenden Erholung aufweisen, sind 33 % der untersuchten Bestände im Atlantik und 88 % der Bestände im Mittelmeer noch immer überfischt. Mitteilung der Kommission an den Rat: Konsultation zu den Fangmöglichkeiten für 2014, <http://bit.ly/16v0xRi>.

² Im Jahr 2011 warnte der Europäische Rechnungshof, dass „Förderungen für Investitionen an Bord von Fischerbooten deren Fangkapazitäten erhöhen“ könnten und „Mitgliedsstaaten nicht ausreichend prüfen, ob [solche] Investitionen die Kapazitäten ... Fische zu fangen, erhöhen“. Er wies zudem hin auf den „möglichen Widerspruch zwischen der Subventionierung von Investitionen an Bord von Fischerbooten und der Auflage, dass diese Investitionen nicht die Fangkapazitäten erhöhen“.

³ http://cfp-reformwatch.eu/wp-content/uploads/2013/07/Call-on-the-Members-of-the-European-Parliament-to-stop-funding-overfishing_July2013.pdf.

⁴ Arbeitsdokument der Kommission (2008): *Reflection on further reform of the Common Fisheries Policy*.

⁵ Siehe TN/RL/GEN/134, übermittelt im Mai 2006.

Vier Gründe für Investitionen in den Übergang hin zu mehr Nachhaltigkeit statt für Flottenbau und die Modernisierung von Fangschiffen

1. Investitionen in Fischereifloten erhöhen die Fangkapazitäten, was zu Überfischung führt

Die Modernisierung von Fischereifahrzeugen und der Austausch von Motoren gehen üblicherweise mit einer Steigerung von Effizienz und Fangkapazität einher: das Phänomen des sogenannten „technological creep“ (schleichende technologische Neuerung).⁶ Erst kürzlich zeigte ein Bericht des Europäischen Rechnungshofes auf, dass Schiffe mit sogenannten kraftstoffsparenden Motoren für noch intensivere Fischereitätigkeit eingesetzt wurden, zum Beispiel durch noch mehr Betriebsstunden auf See.⁷ Zudem ist allgemein bekannt, dass es relativ einfach ist, die Leistung von Schiffsmotoren faktisch zu erhöhen, etwa durch Änderung der Kraftstoffeinspritzung oder Verbesserung des Antriebs, in offiziellen Erklärungen aber als niedriger anzugeben. Nach Einschätzung der Europäischen Kommission und des Europäischen Rechnungshofs ist dieses Problem weitverbreitet.⁸ Vor diesem Hintergrund sind die behaupteten Sicherungsmaßnahmen für den subventionierten Austausch von Motoren oder ganzer Schiffe durchaus fragwürdig. Investitionen in die Flottenmodernisierung bergen zudem das Risiko, zur Aufrechterhaltung von Überkapazitäten beizutragen, z. B. wenn Mitgliedstaaten Entscheidungen über die Vergabe von Fischereisubventionen nicht auf der Grundlage einschlägiger Informationen – etwa hinsichtlich der befischten Arten – treffen.⁹

Öffentliche Beihilfen sollten vielmehr dazu dienen, Fischer, Wissenschaftler und Küstenregionen bei der Anpassung an die Managementziele einer reformierten GFP zu unterstützen, etwa durch die Bereitstellung von Mitteln für:

- Die Erforschung und Erprobung selektiverer Fangausrüstungen und -methoden zur Verhinderung von Beifang (z. B. Änderungsantrag 291 zu Art. 36.1 a und Änderungsantrag 292 zu Art. 36.1 aa neu).
- Die Förderung von Humankapital und sozialem Dialog, einschließlich lebenslangem Lernen und Verbreitung von Wissen (Änderungsanträge 257 – 260 zu Art. 30 und Änderungsantrag 261 – 263 zu Art. 31).
- Schulungsmaßnahmen, einschließlich Unterstützung bei der Überarbeitung von Geschäftsplänen oder dem Umgang mit selektiverer Fangausrüstung für Fischer, die als Folge eines Flottenanpassungsplans ihre Praktiken ändern müssen (Änderungsanträge 261 – 263 zu Art. 31 bzw. Änderungsantrag 302 zu Art. 37.1).

2. Der Ersatz menschlicher Arbeitskraft durch neue Technologien ist wahrscheinlich

Die subventionierte Modernisierung und Erneuerung von Schiffen wird vermutlich keine neuen Arbeitsplätze schaffen, da neue Schiffe und Schiffsausrüstungen ganze Gruppen älterer Schiffe ersetzen und weniger Hände an Deck erforderlich machen werden. Tatsache ist hingegen, dass Schiffe mit selektiverer Fangausrüstung im Verhältnis mehr Arbeitsplätze pro Tonne gefangenen Fisches bieten als stärker mechanisierte Schiffe. Ein Flottenanpassungsplan wird daher im Vergleich zu einer subventionierten Modernisierung der Flotten mit großer Wahrscheinlichkeit mehr Arbeitsplätze sichern. Darüber hinaus wird die neue GFP die Mitgliedsstaaten zu einer gerechteren und transparenteren Vergabe von Fangquoten auf der Grundlage ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Kriterien verpflichten. Bei korrekter Umsetzung sollte dieser Schritt die Ressourcen an eine erheblich größere Anzahl von Personen neu verteilen und im Wesentlichen der Küstenfischerei zugute kommen. Öffentliche Beihilfen sollten dazu dienen, den Wert von Fischereiprodukten zu steigern, vielseitige Beschäftigungsmöglichkeiten in Küstenregionen zu schaffen und den Aufbau von Systemen zu fördern, nach denen Fangmöglichkeiten bevorzugt an sozialere und umweltbewusstere Fischereibetriebe vergeben werden. Maßnahmen, die es zu unterstützen gilt, sind u. a.:

- Die Schaffung vielfältigerer Beschäftigungsmöglichkeiten und zusätzlicher Arbeitsplätze.
- Die Wertsteigerung von Fischereiprodukten, siehe Änderungsantrag 448 zu Art. 71.1 a iii a neu, AM 451 zu Art. 71.1 b ii, Änderungsantrag 452 zu Art. 71.1. b ii a neu.

⁶ J. Fitzpatrick: *Technology and Fisheries Legislation*. In: FAO (1996): Precautionary approach to fisheries Part 2, FAO Fisheries Technical Paper 350/2, S. 191–199.

⁷ EU-Rechnungshof (2011): *Have EU measures contributed to adapting the capacity of the fishing fleet to available fishing opportunities?* Abschnitte 43–47.

⁸ EU-Kommission (2006): *Methods for measuring fishing power of vessels*, abrufbar unter <http://cfp-reformwatch.eu/wp-content/uploads/2012/09/Methods-for-measuring-fishing-power-of-vessels.pdf>.

⁹ Ecologic (2011): *EFF Sustainability Criteria*, abrufbar unter <http://www.ecologic.eu/4328>.

- Die umweltverträgliche Erschließung von Fanggebieten (Kapitel III).

3. Die Sicherheit an Bord kann durch andere Mittel als durch Investitionen in Flotten oder neue Fangschiffe verbessert werden

Der geplante EMFF (Artikel 33) sieht Investitionen in Sicherheitsschulungen und Schutzausrüstungen an Bord von Schiffen vor, die den geforderten Standard noch übersteigen. Diese Investitionen sind nicht ausschließlich an den Bau neuer Schiffen gebunden, wie der Fischereiausschuss nahelegt. Beihilfen für den Schiffsneubau würden die Sicherheit nicht signifikant erhöhen, da Fischereiunfälle weniger auf das Alter der Schiffe als vielmehr größtenteils auf menschliches Versagen zurückzuführen sind bzw. auf den allgemeinen „Wettlauf um den Fisch“, der Crewmitglieder zu gefährlichen Praktiken zwingt. Der effektivere Weg zur Sicherung von Arbeitsplätzen und zu erhöhter Sicherheit auf See sind Investitionen in Crew- und Gemeinschaftsmaßnahmen statt in Schiffe und Maschinen, z. B.:

- **Sicherheitsschulungen für Besatzungsmitglieder, Rettungsmittel und Notdienste (Änderungsantrag 279 zu Art. 33.1, Änderungsantrag 280 zu Art. 33.1 a neu); und**
- **Lebenslanges Lernen und der Erwerb neuer Fachkenntnisse zum Thema Sicherheit (Änderungsanträge 261 – 263 zu Art. 31).**

4. Investitionen in Schiffe sind kostspielig, und ihr Nutzen beschränkt sich auf einzelne Eigentümer bzw. Unternehmen

EU-Beihilfen zur Modernisierung von Schiffen kamen bislang nicht dem gesamten Fischereisektor zugute, sondern in der Regel einem spezifischen Flottensegment. Die höchste EU-Förderung für den Neubau eines Schiffes betrug mehr als 6,2 Mio. Euro, während der durchschnittliche Betrag pro Schiff bei 204.528 Euro lag. Im Durchschnitt erhielten unter der früheren Finanzierungsregelung (2000 – 2006) nur 14 Prozent der EU-Schiffe Finanzmittel für Modernisierung oder Neubau, und der Großteil der EU-Beihilfen floss in Schiffe mit einer Länge von über 12 Metern.¹⁰ Tatsache ist, dass die große Mehrheit der europäischen Fischer, die kleinere Fangschiffe betreiben, mehr von einem Wiederaufbau bzw. einer Erholung der Fischbestände und einer gerechten Verteilung von Fangmöglichkeiten profitieren würde als von zusätzlichen Subventionen für den Neubau von Schiffen. Wenn sich die Fischbestände erholten, würden die Mehr-Anlandungen für Fischereien allein im Nordostatlantik ein zusätzliches jährliches Einkommen von mehr als 3 Milliarden Euro generieren, was wiederum mehr als 100.000 Arbeitsplätze sichern könnte.¹¹

Im Vergleich zur Vergabe von Fördermitteln an einzelne Flotten sind Direktinvestitionen in Finanzierungspläne, die dem gesamten Fischereisektor bzw. ganzen Regionen zugute kommen, oftmals kostengünstiger und sowohl im öffentlichen als auch privaten Interesse. Gute Beispiele sind Investitionen in:

- **Die Datenerhebung, die Bestandserfassung und den Wiederaufbau von Beständen (Änderungsantrag 488 zu Art. 79.1, Änderungsantrag 490 zu Art. 79.2 b, Änderungsantrag 492 zu Art. 79.2 c);**
- **Maßnahmen zur Rückverfolgbarkeit und Kennzeichnung, die die Produktvermarktung fördern (Änderungsantrag 447 zu Art. 71.1 a ii, Änderungsantrag 451 zu Art. 71.1 b ii, Änderungsantrag 452 zu Art. 71.1 b Punkt ii a neu);**
- **die Zusammenarbeit zwischen Fischern und Wissenschaftlern (Änderungsanträge 257 – 260 zu Art. 30);**
- **die Entwicklung selektiverer Fangtechnik (Änderungsantrag 291 zu Art. 36.1 a, Änderungsantrag 292 zu Art. 36.1 aa neu); sowie**
- **effektive Kontrolle und Durchsetzung der Vorschriften, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle zu schaffen und illegale Praktiken zu verhindern (Änderungsantrag 477 zu Art. 78.1, Änderungsantrag 482 zu Art. 78.2 Punkt g).**

¹⁰ Poseidon (2010): FIFG 2000–2006 Shadow Evaluation, abrufbar unter http://www.pewtrusts.org/uploadedFiles/wwwpewtrustsorg/Reports/Protecting_ocean_life/FIFG-evaluation.pdf, S. 36.

¹¹ nef (new economics foundation) (2012): *Arbeitsplätze – Auf See verschollen (Jobs Lost at Sea)*. London, <http://www.neweconomics.org/node/1968>.

Schlussfolgerung

Öffentliche Beihilfen für die Modernisierung und den Bau von Fangschiffen bergen das Risiko, die Überfischung voranzutreiben. Gleichzeitig stünden weniger Finanzmittel für die Umsetzung einer reformierten GFP und für Maßnahmen zur Förderung der Nachhaltigkeit etwa mittels verstärkter Selektivität, Datenerhebung und Schulung zur Verfügung. Konkret könnten die Änderungsanträge zur Förderung des Schiffsneubaus dazu führen, dass 1,6 Milliarden Euro aus den ohnehin beschränkten Mitteln des EMFF für den Bau von Schiffen aufgewendet werden, statt Maßnahmen zu unterstützen, die die Nachhaltigkeit fördern und ganzen Küstenregionen bzw. dem Fischereisektor insgesamt zugute kommen. Bitte stimmen Sie daher gegen Beihilfen für die Modernisierung und den Bau von Schiffen und unterstützen Sie Änderungsanträge, die den Übergang hin zu nachhaltiger Fischerei ermöglichen.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:

Johanna Karhu	BirdLife Europe	+32 (0)478 887 288	johanna.karhu@birdlife.org
Saskia Richartz	Greenpeace	+32 (0)2 274 19 02	Saskia.Richartz@greenpeace.org
Cathrine Schirmer	OCEAN2012	+32 (0)483 66 69 67	cschirmer@pewtrusts.org
Vanya Vulperhorst	Oceana	+32 (0)479 92 70 29	vvulperhorst@oceana.org
Roberto Ferrigno	WWF	+32 (0)2 27438811	rferrigno@wwf.eu