

AUFDECKUNG DES MYTHOS DER FISCHEREISUBVENTIONEN: MODERNISIERUNG UND ERNEUERUNG DER FLOTTE

In den jüngsten Debatten von Parlament und Rat über die Zukunft des Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF) ertönten Stimmen, die Flottenmodernisierung durch EU-Beihilfen, insbesondere für den Austausch von Motoren und für neue Fischereifahrzeuge, zu unterstützen. Solche Maßnahmen sollten NICHT durch öffentliche Gelder gefördert werden. Die GFP-Reform von 2002 führte zu einer schrittweisen Abschaffung der Zuschüsse für die Modernisierung von Fischereifloten. 2012 erneuerte die internationale Gemeinschaft, einschließlich der EU, beim Rio+20-Gipfel ihr Versprechen, Subventionen auslaufen zu lassen, die zur Überfischung beitragen. Außerdem würden diese Maßnahmen dem EU-Vorschlag in der WTO-Verhandlungsgruppe zur Stärkung der Regeln widersprechen, Subventionen für den Bau neuer sowie die Renovierung bestehender Fischereifahrzeuge zu untersagen¹.

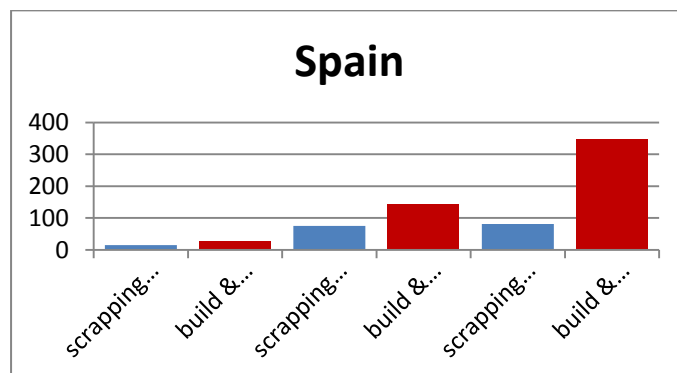
Mythos: Der EU-Fischereifonds nützt der gesamten Branche

Wahrheit: Die EU-Beihilfen zur Modernisierung der Fischereifahrzeuge haben vorwiegend einen sehr spezifischen Teil der Flotte unterstützt, nicht den gesamten Sektor. Unter der bisherigen Finanzierungsregelung, dem Finanzinstrument für die Ausrichtung der Fischerei (FIAP), erhielten von 2000-2006 nur durchschnittlich 14 % der EU-Fischereifahrzeuge Finanzierungshilfen für Modernisierung oder Neubauten.²

Mythos: EU-Beihilfen fördern die handwerkliche Fischerei

Wahrheit: In der Vergangenheit war der größte Teil der EU-Beihilfen auf Boote über 12 m Länge ausgerichtet. Die nachstehende Abbildung zeigt, dass Spanien das FIAP nutzte, um seine Flotte durch den Bau und die Modernisierung von Booten über 24 m umzugestalten, wobei hauptsächlich kleine Boote abgewrackt wurden. Mit anderen Worten: Öffentliche Gelder wurden zur Reduzierung und nicht zur Unterstützung der Kleinfischerei verwendet.

Gesamte FIAP-Finanzierung für Verschrottung, Neubau und Modernisierung nach Bootslänge in Spanien (Millionen €)³



¹ Siehe TN/RL/GEN/134 vom Mai 2006.

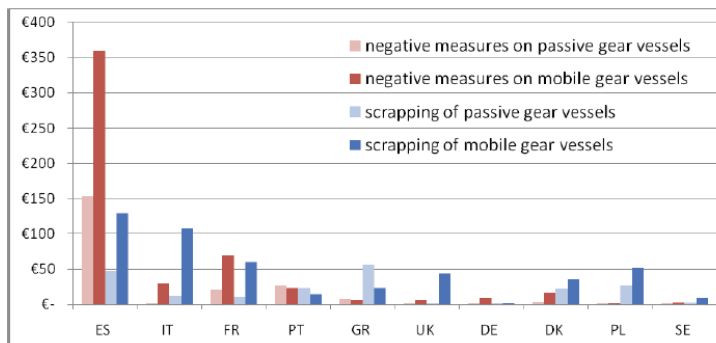
² Poseidon (2010) FIG 2000–2006 Schattenevaluierung verfügbar unter http://www.pewtrusts.org/uploadedFiles/wwwpewtrustsorg/Reports/Protecting_ocean_life/FIFG-evaluation.pdf, S. 36.

³ Poseidon (2010), S. 40.

Mythos: Die EU-Fischereisubventionen führen nicht zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Fischereifloten der Mitgliedstaaten

Wahrheit: Der Gesamtbetrag der Subventionen, den die einzelnen Mitgliedstaaten erhalten, unterscheidet sich stark, ebenso wie die Nutzung der ihnen zugewiesenen Fördermittel. Die nachstehende Tabelle zeigt, dass Spanien mit Abstand die meisten FIAF-Mittel in die Fischereiflotte investiert hat, gefolgt von Italien und Frankreich. Während jedoch Italien sowie die meisten anderen Mitgliedstaaten die Mittel zur Verkleinerung ihrer Flotte nutzten (Abwrackbeihilfe), wurde sie von Spanien und Frankreich größtenteils zum Aufbau und zur Modernisierung ihrer Flotten verwendet (in der nachstehenden Tabelle wegen des Risikos der Beibehaltung oder sogar Steigerung von Überkapazitäten als negative Maßnahmen zusammengefasst).

FIAF-Ausgaben für Flottenmaßnahmen⁴



Mythos: EU-Fischereibeihilfen tragen nicht zur Überfischung bei

Wahrheit: Beihilfen für die Modernisierung und den Neubau von Fischereifahrzeugen haben zum Erhalt oder sogar zur Verstärkung der Überfischung beigetragen. Die Mitgliedstaaten haben beispielsweise Millionen von Euro an EU-Subventionen vergeben, um die europäische Fangflotte für Blauflossenthunfisch auszubauen und zu modernisieren. Dies geschah trotz des kritischen Erhaltungszustands dieses Bestands, der fortgesetzten Reduzierung der EU-Quoten und der Vereinbarung der Internationalen Kommission für die Erhaltung der Thunfischbestände im Atlantik (ICCAT), die Flottenkapazität zu reduzieren. Auch anderen Flotten, deren Fangtätigkeit auf bereits überfischte Bestände ausgerichtet war, wurden hohe Subventionen zugewiesen.⁵

Mythos: Die Erneuerung und Modernisierung der Flotte zieht keine erhöhten Verwaltungskosten nach sich

Wahrheit: Durch die Modernisierung der Flotte und den Neubau von Fischereifahrzeugen entstehen zusätzliche Verwaltungskosten, denn um sicherzustellen, dass die zugewiesenen Gelder weder die Fangkapazität der einzelnen Fischereifahrzeuge erhöhen noch zu einer bereits bestehenden Überkapazität beitragen, müssen sie streng überwacht werden. In der EU ist die Angabe zu geringer Maschinenkraft ein verbreitetes Problem. Es ist nahezu unmöglich, die wahre Kraftausgabe von Motoren zu kontrollieren, sobald sie eingebaut sind, da die Einstellung der Kraftstoffeinspritzung leicht geändert werden kann.⁶ Die Mitgliedsstaaten verlangen derzeit von ihren Subventionsempfängern auch nicht die notwendigen Informationen, um sicherzustellen, dass Beihilfen nicht zur Erhaltung einer bestehenden

⁴ Negative Maßnahmen umfassen Modernisierung und Bau von Schiffen, Poseidon (2010), S. 26.

⁵ Poseidon (2010), S. 23.

⁶ EU Kommission (2006) Methoden zur Messung der Fischereikraft von Booten, verfügbar unter <http://cfp-reformwatch.eu/wp-content/uploads/2012/09/Methods-for-measuring-fishing-power-of-vessels.pdf>.

Überkapazität beitragen. So sind beispielsweise Informationen über die Zielarten der Fangschiffe selten Teil der Kriterien, auf deren Grundlagen über die Vergabe von Zuwendungen entschieden wird.⁷

In Anbetracht der oben dargelegten Fakten bitten wir Sie dringend, die EU-Subventionierung für Austauschmotoren, andere Modernisierungsmaßnahmen bzw. den Bau neuer Fangschiffe abzulehnen, da diese zur Fortsetzung der Überfischung beitragen. Vielmehr empfehlen wir, darauf hinzuwirken, dass EU-Beihilfen künftig dazu verwendet werden, den Übergang zu einer nachhaltigen Fischerei durch Maßnahmen wie Datensammlung, Kontrolle und Durchsetzung sowie die Erforschung selektiveren Fanggeräts zu unterstützen.

Kontakte:

Johanna Karhu	BirdLife Europe	+32 (0)2 238 50 93	johanna.karhu@birdlife.org
Vanya Vulperhorst	Oceana	+32 (0)479 92 70 29	vvulperhorst@oceana.org
Cathrine Schirmer	OCEAN2012 Coalition	+32 (0)483 666 967	cschirmer@pewtrusts.org
Saskia Richartz	Greenpeace	+32 (0)2 274 19 02	saskia.richartz@greenpeace.org
Rita Santos	WWF EPO	+32 (0)761 04 22	rsantos@wwf.eu

⁷ EFF-Kriterien zur ökologischen Nachhaltigkeit (2011) verfügbar unter <http://www.ecologic.eu/4328>.