

Studie für den PECH-Ausschuss

Workshop zur Zukunft der Fischereiflotte der EU – Erste Bewertung der EMFAF-Programme der Mitgliedstaaten für den Zeitraum 2021-27



Hintergrund

In diesem Workshop des PECH-Ausschusses wird gezeigt, wie der derzeitige Europäische Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds (EMFAF) und seine möglichen Nachfolgefonds dazu beitragen können, die Zukunft der Fischereiflotte der EU positiv zu gestalten. Der Schwerpunkt liegt dabei konkret auf drei Artikeln der EMFAF-Verordnung: Artikel 17 zum „Ersterwerb eines Fischereifahrzeugs“, Artikel 18 zu „Austausch oder Modernisierung einer Haupt- oder Hilfsmaschine“ und Artikel 19 zu „Erhöhung der Bruttoreaumzahl eines Fischereifahrzeugs zur Verbesserung der Sicherheit, der Arbeitsbedingungen oder der Energieeffizienz“.

Der Workshop ist in vier Teile gegliedert, die sich auf vier von unabhängigen Wissenschaftlern durchgeführte Studien stützen. In der **Zusammenfassung zu den Küstenmitgliedstaaten** (Teil I) wird ein allgemeiner Überblick über die EMFAF-Verordnung und den Stand der Umsetzung der nationalen Programme gegeben. Dieser Überblick wird durch drei Fallstudien zu **Spanien** (Teil II), **Frankreich** (Teil III) und den **Niederlanden** (Teil IV) ergänzt, in denen nationale Besonderheiten hinsichtlich der Struktur der Fischereifлотten und des Stands der Umsetzung des EMFAF in diesen Mitgliedstaaten erörtert werden.

Teil I: Zusammenfassung zu den Küstenmitgliedstaaten

Die grundlegende Idee bei der Ausarbeitung der EMFAF-Verordnung war es, eine einfache Struktur zu schaffen, ohne Maßnahmen und detaillierte Förderfähigkeitsbestimmungen auf Unionsebene im Vorfeld festzulegen und den Mitgliedstaaten einen beträchtlichen Entscheidungsspielraum

Dieses Dokument ist eine Zusammenfassung des Workshops zum Thema „Zukunft der Fischereiflotte der EU – Erste Bewertung der EMFAF-Programme der Mitgliedstaaten für den Zeitraum 2021-27“. Das vollständige Workshopdokument ist in englischer Sprache unter folgendem Link abrufbar: <https://bit.ly/3Zb3d4w>

einzuräumen. Im Gegensatz dazu sind **die Regelungen in den Artikeln 17, 18 und 19 eher präskriptiv**. Dadurch soll vermieden werden, Überkapazitäten und Überfischung durch ambivalente Maßnahmen zu fördern. Dieser strikte Ansatz steht jedoch im Widerspruch zu der angestrebten Flexibilität und der potenziellen Wirksamkeit der Maßnahmen, da jegliche Einschränkungen zwangsläufig die Anwendbarkeit der Förderinstrumente verringern.

Die überwiegende Mehrheit der aktiven Fischereifahrzeuge der EU-Flotte (96 %) würde aufgrund ihrer allgemeinen Eigenschaften, insbesondere ihrer Länge von höchstens 24 Metern (Daten von 2022), für eine Unterstützung gemäß den Artikeln 17 bis 19 in Betracht kommen. Diese Schiffe entsprechen jedoch nur 34 % der Gesamtkapazität der Fischereiflotte der EU (in Bruttoreaumzahl) und 67 % ihrer Gesamtmaschinenleistung (in kW). Sie erbringen nach Gewicht 29 % und nach Wert 48 % der Gesamtanlandungen der EU-Flotte (Daten von 2021). In Wahrheit ist ein erheblicher Teil dieser Schiffe außerdem gar nicht förderfähig, da die Flottensegmente, zu denen sie gehören, kein Gleichgewicht in Bezug auf die verfügbaren Ressourcen aufweisen. Den genauen Anteil der förderfähigen Schiffe zu ermitteln, ist im Rahmen dieser Studie angesichts der Komplexität der einschlägigen Vorschriften und Berechnungen nicht möglich. Der Umstand, dass ein **beträchtlicher Teil der Flotte aufgrund der Regeln nicht für eine Förderung infrage kommt**, schränkt die potenzielle Wirksamkeit der Maßnahmen von Anfang an ein.

In den nationalen EMFAF-Programmen werden die Unterstützung des Generationswechsels und der Dekarbonisierung der Fischereiflotte als wichtige Prioritäten angeführt. Allerdings haben **nur 12 der 22 Küstenmitgliedstaaten Fördermittel für Maßnahmen nach Artikel 17 oder 19 vorgesehen, für Maßnahmen nach Artikel 18 sind es 16 der Küstenmitgliedstaaten**. Allgemein stellen die drei Artikel eher komplementäre Instrumente für eine begrenzte Anzahl von Fällen dar.

Bis Juni 2024 wurden nur **13 Vorhaben gemäß Artikel 17, 39 Vorhaben gemäß Artikel 18 und keines gemäß Artikel 19 umgesetzt**. Bislang haben nur fünf Mitgliedstaaten von Artikel 17 und/oder 18 des EMFAF Gebrauch gemacht. Zwar wird es bestimmt auch weiterhin Bedarf geben, aber die Förderung im Rahmen dieser drei Artikel wird ziemlich sicher auch in Zukunft nur einen kleinen Teil der Unterstützung für die EU-Flotte im Rahmen des EMFAF ausmachen.

Teil II: Fallstudie zu Spanien

Mit 7 635 aktiven Schiffen (Stand 2022) gehört die spanische Flotte zu den größten einzelstaatlichen Fischereifloten in der EU. Die meisten spanischen Schiffe haben eine Länge von weniger als 24 Metern und sind daher gemäß den Artikeln 17 bis 19 des EMFAF förderfähig. Zwar sind nur 9 % der Schiffe länger als 24 Meter und fallen daher nicht in den Anwendungsbereich dieser Artikel, dieser Teil der Flotte zeichnet aber für mehr als 60 % der Anlandungen Spaniens und mehr als 50 % der nationalen Fangkapazität in Bruttoreaumzahl verantwortlich. Da die spanische Flotte ein Durchschnittsalter von über 35 Jahren hat, muss sie erneuert und modernisiert werden, um die Schiffe sicherer, effizienter und komfortabler zu machen. Das wäre von entscheidender Bedeutung, um das Dekarbonisierungsziel zu erreichen, und es würde als Anreiz für künftige Generationen von Fischern dienen.

Das spanische EMFAF-Programm sieht mehr als 19 Mio. EUR gemäß den Artikeln 17 und 19 und 3,7 Mio. EUR gemäß Artikel 18 vor. Bislang wurde in Spanien noch kein Vorhaben gemäß diesen Artikeln erfasst.

Teil III: Fallstudie zu Frankreich

Im Jahr 2022 bestand die auf dem Festland registrierte französische Fischereiflotte aus 4 223 Fischereifahrzeugen, davon 81 % mit einer Länge von weniger als zwölf Metern. Das Durchschnittsalter der Flotte von ca. 30 Jahren und die geringe Erneuerungsrate von unter 1 % pro Jahr verdeutlichen die Notwendigkeit einer Modernisierung.

Im Rahmen des EMFAF-Programms Frankreichs sind 6,3 Mio. EUR für Vorhaben gemäß Artikel 18 und 17,4 Mio. EUR für Vorhaben gemäß Artikeln 17 und 19 vorgesehen. Bisher wurden 26 bzw. 10 Vorhaben als EMFAF-Maßnahmen zur Modernisierung gemäß Artikeln 17 bzw. 18 durchgeführt. Diese konnten erfolgreich Anreize für die kleine Küstenfischerei schaffen, blieben aber vergleichsweise wirkungslos in anderen Flottensegmenten. Bislang gab es kein Interesse an EMFAF-Maßnahmen im Rahmen von Artikel 19, da diese angesichts des technischen Zustands der Fischereiflotte als nicht relevant angesehen wurden.

Teil IV: Fallstudie zu den Niederlanden

Im Jahr 2022 umfasste die niederländische Fischereiflotte 508 Schiffe. Davon waren 380 Schiffe unter einer Länge von 24 Metern und befischten Grundfischarten, 120 waren Grundfischfänger mit einer Länge von mehr als 24 Metern und 8 Schiffe waren große Trawler mit pelagischen Schleppnetzen, darunter auch Gefrierschiffe. Die niederländische Fischereiflotte befindet sich in einer schwierigen wirtschaftlichen Lage und steht gleichzeitig vor großen ökologischen, technologischen und sozialen Herausforderungen. Daher wird die Flotte immer kleiner und das Durchschnittsalter der Schiffe steigt.

Im Rahmen des niederländischen EMFAF-Programms wurden 7 Mio. EUR für die Unterstützung von Projekten nach Artikel 18 bereitgestellt. Voraussichtlich werden 100 Projekte unterstützt, die nach 2024 umgesetzt werden sollen. Die Niederlande planen nicht, von den Artikeln 17 und 19 Gebrauch zu machen.

Politische Empfehlungen zur Anpassung der Fördervorschriften

Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus den vier Studien werden im Workshop die folgenden Bündel von politischen Empfehlungen vorgestellt:

Empfehlungen auf der Grundlage der zusammenfassenden Studie zu allen EU-Mitgliedstaaten

- Bei künftigen Förderinstrumenten für die Fischerei sollten **weniger strenge Bedingungen** erwogen werden, wenn es um Unterstützung für den Ersterwerb eines Fischereifahrzeugs, für die Erneuerung oder den Austausch von Maschinen und für Verbesserungen an Schiffen, die eine zusätzliche Bruttoreaumzahl erfordern, geht. Dies kann dazu beitragen, die Instrumente wirksamer zu machen und gleichzeitig auf andere Art mögliche negative Auswirkungen zu verhindern.
- Es sollte erwogen werden, Beschränkungen zur Vermeidung von Überkapazitäten oder Überfischung **auf der Ebene von einzelnen Segmenten oder der gesamten nationalen Flotte** anzuwenden. Gleichzeitig sollte es den einzelnen Fischereifahrzeugen ermöglicht werden, sich an die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Erfordernisse anzupassen.

Empfehlungen auf der Grundlage der Fallstudie zu Spanien

- Es sollte eine **gemeinsame Dekarbonisierungsstrategie** für die EU-Fischereiflotte – sowohl für handwerkliche als auch für industrielle Fischerei – ausgearbeitet werden.
- Der **Bau neuer Fischereifahrzeuge**, die energieeffizienter sind und bessere Arbeitsbedingungen an Bord bieten, sollte erlaubt sein.

- Es sollte ein **Notfall-Investitionsfonds** eingerichtet werden, um schneller auf den Investitionsbedarf bei der Umsetzung der Energiewende reagieren zu können.

Empfehlungen auf der Grundlage der Fallstudie zu Frankreich

- Der **Zugang zu Finanzierung** sollte verbessert werden, indem die Bedingungen für den Austausch oder die Modernisierung von Maschinen von Fischereifahrzeugen, die nicht unter die kleine Küstenfischerei fallen, angepasst werden. Dabei sollten die Antriebstechnologien berücksichtigt werden, die den verschiedenen Kategorien von Fischereifahrzeugen ab dem Jahr 2027 zur Verfügung stehen, und es sollte möglich sein, eine unterschiedliche Behandlung entsprechend den jeweiligen Umweltkriterien zu definieren.
- Es sollten **Investitionen in neue Schiffe** unterstützt werden, indem Finanzierungsmöglichkeiten ausgelotet werden, um die Eingliederung neuer energieeffizienter Fischereifahrzeuge im Einklang mit den WTO-Regeln über Fischereisubventionen zu fördern und dem Trend zur Überalterung der Fischereiflotte entgegenzuwirken, da die Modernisierung alternder Schiffe technisch und finanziell ihre Grenzen hat.
- Die Mitgliedstaaten und die zu unterstützenden Begünstigten sollten nötigenfalls im Wege von Durchführungsrechtsakten der Kommission oder offiziellen Leitlinien **Erläuterungen zu den Fördervoraussetzungen**, die unterschiedliche Auslegungen zulassen, erhalten.

Empfehlungen auf der Grundlage der Fallstudie zu den Niederlanden

- Die Anpassung des EMFAF nach 2027 sollte **mehr Flexibilität bei der Unterstützung** bringen, damit auf nationaler oder gar lokaler Ebene entschieden werden kann, welche Unterstützung sich am besten zur Bewältigung bestimmter Herausforderungen eignet.
- Der **Schwellenwert von 24 Metern für die Förderfähigkeit** sollte entweder angehoben werden oder gänzlich entfallen, da in den Niederlanden größere Schiffe für die Nahrungsmittelerzeugung wichtig sind.

Weitere Informationen

Diese Zusammenfassung ist in den folgenden Sprachen verfügbar: Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch und Spanisch. Das Workshopdokument – in englischer Sprache – und die Zusammenfassungen können abgerufen werden unter: <https://bit.ly/3Zb3d4w>

Weitere Informationen über Studien der Fachabteilung für den PECH-Ausschuss sind abrufbar unter: <https://research4committees.blog/pech/>

Follow @PolicyPECH

Haftungsausschluss und Urheberrechtsschutz: Die hier vertretenen Auffassungen geben die Meinung der Verfasser wieder und entsprechen nicht unbedingt dem Standpunkt des Europäischen Parlaments. Nachdruck und Übersetzung – außer zu kommerziellen Zwecken – mit Quellenangabe gestattet, sofern das Europäische Parlament vorab unterrichtet und ihm ein Exemplar übermittelt wird. © Europäische Union, 2024.

© Bilder auf Seite 1 unter Lizenz von Adobe Stock verwendet.

Verwaltungsrat für Forschung: Marcus BREUER, Irina POPESCU

Redaktionsassistentin: Ginka TSONEVA

Kontakt: Poldep-cohesion@ep.europa.eu

Dieses Dokument ist im Internet unter folgender Adresse abrufbar: <http://www.europarl.europa.eu/supporting-analyses>