Europäisches Parlament
2024-2029

ANGENOMMENE TEXTE

P10_TA(2025)0344

Dekarbonisierung und Modernisierung der EU-Fischerei sowie Verbesserung und Einsatz von Fanggeräten

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 18. Dezember 2025 zur Dekarbonisierung und Modernisierung der EU-Fischerei sowie über die Verbesserung und den Einsatz von Fanggeräten (2024/2123(INI))

Das Europäische Parlament,

– gestützt auf die Artikel 3, 4, 9, 38, 174 und 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

– unter Hinweis auf das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 25. Mai 1980,

– unter Hinweis auf das Übereinkommen über die Internationale Seeschifffahrts-Organisation vom 17. März 1958,

– unter Hinweis auf das Übereinkommen zur Errichtung der Internationalen Arbeitsorganisation,

– unter Hinweis auf das Übereinkommen, das am 12. Dezember 2015 auf der 21. Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen in Paris geschlossen wurde („Übereinkommen von Paris“),

– unter Hinweis auf die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft[1],

[1] ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die Gemeinsame Fischereipolitik[2],

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2019/1241 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 mit technischen Maßnahmen für die Erhaltung der Fischereiressourcen und den Schutz von Meeresökosystemen[3],

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“)[4],

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2021/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 über den Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds[5],

– unter Hinweis auf den Beschluss (EU) 2022/591 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. April 2022 über ein allgemeines Umweltaktionsprogramm der Union für die Zeit bis 2030[6],

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe[7],

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr[8],

– unter Hinweis auf die Richtlinie (EU) 2023/2413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Verordnung (EU) 2018/1999 und der

---

2 ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1380/oj.
3 ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1241/oj.
4 ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj.
5 ABl. L 247 vom 13.7.2021, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1139/oj.
6 ABl. L 114 vom 12.4.2022, S. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/591/oj.
7 ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj.
8 ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.

Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen[9],

– unter Hinweis auf die Verordnung (EU) 2023/2842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. November 2023 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1967/2006 und (EG) Nr. 1005/2008 des Rates sowie der Verordnungen (EU) 2016/1139, (EU) 2017/2403 und (EU) 2019/473 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Fischereikontrolle[10],

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ (COM(2019)0640),

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Januar 2020 zu dem Thema „Der europäische Grüne Deal“[11],

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 17. Mai 2021 über einen neuen Ansatz für eine nachhaltige blaue Wirtschaft in der EU – Umgestaltung der blauen Wirtschaft der EU für eine nachhaltige Zukunft (COM(2021)0240),

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 21. Februar 2023 über die Energiewende im Fischerei- und Aquakultursektor der EU (COM(2023)0100),

– unter Hinweis auf den Leitfaden der Kommission vom November 2023 mit dem Titel „Guide on Financing opportunities for the Green Energy Transition of Fisheries and Aquaculture – Supporting the energy transition in fisheries and aquaculture through EU funding opportunities under the 2021-2027 multiannual financial framework, NextGenerationEU and beyond“ (Leitfaden zu Finanzierungsmöglichkeiten für die grüne Energiewende in der Fischerei und der Aquakultur – Unterstützung der Energiewende in der Fischerei und der Aquakultur durch EU-Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen des mehrjährigen Finanzrahmens 2021-2027, NextGenerationEU und darüber hinaus),

– unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 21. Februar 2023 mit dem Titel „EU-Aktionsplan: Schutz und Wiederherstellung von Meeresökosystemen für eine nachhaltige und widerstandsfähige Fischerei”,

---

9 ABl. L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj.

10 ABl. L, 2023/2842, 20.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2842/oj.

11 ABl. C 270 vom 7.7.2021, S. 2.

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 14. September 2021 zum Thema „Eine stärkere Partnerschaft mit den EU-Gebieten in äußerster Randlage“[12],

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 16. September 2021 zu dem Thema „Fischer für die Zukunft: eine neue Generation von Arbeitskräften für die Fischerei gewinnen und Arbeitsplätze in Küstengemeinschaften schaffen“[13],

– unter Hinweis seine Entschließung vom 3. Mai 2022 zu der Rolle der Fischerei und der Aquakultur beim Übergang zu einer nachhaltigen blauen Wirtschaft in der EU[14],

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 19. Januar 2023 zur Lage der handwerklichen Fischerei in der EU und Zukunftsaussichten[15],

– unter Hinweis auf seine Entschließung vom 18. Januar 2024 zum aktuellen Stand der Umsetzung der Gemeinsamen Fischereipolitik und den Zukunftsaussichten[16],

– unter Hinweis auf den Bericht des Europäischen Rechnungshofs aus dem Jahr 2022 mit dem Titel „Analyse 01/2022: Energiebesteuerung, CO_2-Bepreisung und Energiesubventionen“ und auf den Sonderbericht 26/2020 des Europäischen Rechnungshofes aus dem Jahr 2020 mit dem Titel „Meeresumwelt: EU-Schutz ist weit gefasst, aber nicht tiefgreifend“,

– unter Hinweis auf den Sonderbericht 25/2023 des Europäischen Rechnungshofs mit dem Titel „Aquakulturpolitik der EU: Stagnierende Produktion und unklare Ergebnisse trotz höherer EU-Förderung“,

– unter Hinweis auf den Bericht des Referats Wissenschaftliche Vorausschau des Europäischen Parlaments vom Juni 2023 mit dem Titel „Decarbonising the fishing sector: Energy efficiency measures and alternative energy solutions for fishing vessels“ (Dekarbonisierung des Fischereisektors: Energieeffizienzmaßnahmen und alternative Energielösungen für Fischereifahrzeuge),

– unter Hinweis auf die Empfehlungen des Beirats für die Ostsee vom 3. Oktober 2023 zur Energiewende im Fischereisektor in der Ostsee,

---

12 ABl. C 117 vom 11.3.2022, S. 18.
13 ABl. C 117 vom 11.3.2022, S. 67.
14 ABl. C 465 vom 6.12.2022, S. 2.
15 ABl. C 214 vom 16.6.2023, S. 150.
16 ABl. C, C/2024/5734, 17.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/5734/oj.

– unter Hinweis auf die Empfehlungen des Beirats für die nordwestlichen Gewässer vom 28. November 2023 zu der Mitteilung der Kommission über die Energiewende im Fischerei- und Aquakultursektor der EU,

– unter Hinweis auf den Bericht des Copernicus-Dienstes zur Überwachung des Klimawandels und der Weltorganisation für Meteorologie vom 15. April 2025 mit dem Titel „European State of the Climate 2024“ (Europäischer Klimazustandsbericht 2024),

– unter Hinweis auf die Empfehlungen des Beirats für die Nordsee vom 19. Mai 2025 zur Bewertung der Gemeinsamen Fischereipolitik,

– unter Hinweis auf den Bericht des Europäischen Wissenschaftlichen Beirats für Klimawandel vom 2. Juni 2025 mit dem Titel „Scientific advice for amending the European Climate Law – Setting climate goals to strengthen EU strategic priorities“ (Wissenschaftliche Empfehlungen zur Überarbeitung des Europäischen Klimagesetzes – Festlegung von Klimazielen zur Stärkung der strategischen Prioritäten der EU),

– gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,

– unter Hinweis auf den Bericht des Fischereiausschusses (A10-0236/2025),

A. in der Erwägung, dass die Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 einen ambitionierten, sozioökonomisch gerechten, inklusiven und nachhaltigen Wandel des Fischereisektors in der EU erfordert, der auf Ausgewogenheit zwischen Umweltschutz, sozialer Gerechtigkeit und wirtschaftlicher Tragfähigkeit ausgerichtet ist und durch öffentliche Investitionen und Innovationen unterstützt wird;

B. in der Erwägung, dass die Bewältigung sowohl klima- als auch umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris Hauptgegenstand der Mitteilung der Kommission von 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ sind;

C. in der Erwägung, dass etwa 30 % der weltweiten Kohlendioxidemissionen von den Meeren absorbiert werden;

D. in der Erwägung, dass die Fischereiflotte der EU den ungünstigsten Schätzungen zufolge 0,015 % der weltweiten CO_2-Emissionen ausstößt; in der Erwägung, dass die EU-Flotte ihre Emissionen bereits um mehr als 52 % im Vergleich zum Jahr 1990 gesenkt hat;

E. in der Erwägung, dass dieser erhebliche Rückgang auf die Verkleinerung der EU-Flotte, die Verbesserung der Energieeffizienz der Schiffe und die Steigerung der Fangerträge zurückzuführen ist; in der Erwägung, dass der Fischereisektor dennoch mit

Dekarbonisierungsanforderungen konfrontiert ist, die unverhältnismäßig hohe Kosten im Sektor verursachen könnten;

F. in der Erwägung, dass Energieerzeugnisse, die zur Verwendung als Kraftstoff für die Schifffahrt in EU-Gewässern, unter anderem für die Fischerei, geliefert werden, derzeit gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie vollständig von der Steuer befreit sind;

G. in der Erwägung, dass der Fischereisektor der EU mit erheblichen Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel konfrontiert ist, von ungünstigeren Wetterbedingungen auf See bis hin zur Migration von Fischbeständen aufgrund höherer Meerestemperaturen;

H. in der Erwägung, dass die Bekämpfung des Klimawandels dringend und notwendig ist, um die Dreifachkrise des Planeten anzugehen, die sich auf die Meere auswirkt, weitere negative Auswirkungen auf Gesellschaft und Wirtschaft zu vermeiden und sicherzustellen, dass künftige Generationen, unter anderem im Bereich der Fischerei, besser gerüstet sind, um den unvermeidbaren Auswirkungen des Klimawandels zu begegnen;

I. in der Erwägung, dass Fisch und Meeresfrüchte die gesündeste Quelle tierischer Proteine weltweit sind und den geringsten CO_2-Fußabdruck aufweisen, die EU jedoch nach wie vor für mehr als 70 % ihres Fisch- und Meeresfrüchteverbrauchs von Einfuhren abhängt;

J. in der Erwägung, dass der Übergang zu alternativen Kraftstoffen und CO_2-armen Antriebssystemen bedeutende Investitionen in die technologische Entwicklung, die Gestaltung von Schiffen, die Ausbildung der Besatzung und die Hafeninfrastruktur erfordert und mit der Bereitstellung öffentlicher Mittel einhergehen muss, damit die erfolgreiche Entwicklung, die Umsetzung, die Zugänglichkeit und die Erschwinglichkeit für alle Flottensegmente, insbesondere für die kleine und handwerkliche Fischerei, sichergestellt werden;

K. in der Erwägung, dass derzeit kein alternativer Kraftstoff und keine Technologie eine endgültige, zugängliche und skalierbare Lösung für die vollständige Dekarbonisierung der Fischereiflotte bietet, dass jedoch Entwicklungen und Fortschritte durch Forschung, Demonstrationsprojekte und gezielte öffentliche und private Investitionen aktiv unterstützt werden müssen, damit der Übergang auf gerechte Weise und zeitnah umgesetzt werden kann;

L. in der Erwägung, dass die 2023 ins Leben gerufene Partnerschaft für die Energiewende eine wertvolle Plattform dafür ist, die Energiewende im Fischerei- und Aquakultursektor der EU zu beschleunigen und relevante Interessenträger zusammenzubringen;

M. in der Erwägung, dass im 8. Umweltaktionsprogramm die Zusicherung der EU dargelegt ist, Subventionen für fossile Brennstoffe in der EU schrittweise abzuschaffen;

N. in der Erwägung, dass die Flotte der kleinen Küstenfischerei zwar 76 % aller aktiven Fischereifahrzeuge in der EU ausmacht, sie jedoch weiterhin vor anhaltenden Herausforderungen bei der Modernisierung der Flotte steht; in der Erwägung, dass trotz der Anzahl der Schiffe nach wie vor begrenzte technologische Entwicklungen vorliegen, insbesondere in Bezug auf geeignete neue Hybridmotoren, und dass die hohen Kosten für alternative Kraftstoffe im Vergleich zu fossilen Brennstoffen den Übergangsprozess verzerren; in der Erwägung, dass dringend gezielte Maßnahmen erforderlich sind, um den Übergang in der handwerklichen Fischerei zu unterstützen;

O. in der Erwägung, dass Fischer, insbesondere Kleinunternehmer, wichtige Partner beim Schutz der Meeresökosysteme sind und uneingeschränkt in die Umsetzung und Überwachung von Maßnahmen zur Unterstützung des Übergangs zu nachhaltigen und umweltschonenden Fangmethoden einbezogen werden sollten;

P. in der Erwägung, dass die Gemeinsame Fischereipolitik (GFP) darauf abzielt, die ordnungsgemäße Erhaltung und Bewirtschaftung der biologischen Meeresressourcen zu gewährleisten und sicherzustellen, dass die Fischerei langfristig umweltverträglich ist und auf eine Art und Weise betrieben wird, die mit den Zielen, einen wirtschaftlichen, sozialen und beschäftigungspolitischen Nutzen zu erreichen und einen Beitrag zur Ernährungssicherheit zu leisten, vereinbar ist;

Q. in der Erwägung, dass der Europäische Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds (EMFAF) Bestimmungen zur Förderung von Dekarbonisierung, Innovation und sozialer Nachhaltigkeit im Fischereisektor enthält, sein wirksamer Beitrag jedoch von einem gerechten Zugang, einem geringeren Verwaltungsaufwand und einer vollständigen Ausrichtung an den Zielen für einen gerechten und inklusiven Übergang abhängt;

R. in der Erwägung, dass Verbesserungen der Sicherheit und der Energieeffizienz grundsätzlich mit EU-Mitteln im Rahmen des EMFAF und im Einklang mit den GFP-Vorschriften gefördert werden können; in der Erwägung, dass jedoch weniger restriktive Bedingungen in Betracht gezogen werden müssen, um sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten und Regionen in der Lage sind, den Dekarbonisierungs- und Modernisierungsbedarf ihrer Fischereiflotten zu decken und zugleich Überkapazitäten oder Überfischung auf der Ebene einzelner Segmente oder der gesamten nationalen Flotte zu vermeiden;

S. in der Erwägung, dass der Europäische Rechnungshof festgestellt hat, dass „[d]er EMFAF […]nicht genutzt werden [sollte], um Maßnahmen zur Erhöhung der Fangkapazitäten eines Fischereifahrzeugs zu finanzieren“[17];

T. in der Erwägung, dass bei der Umsetzung die große regionale Vielfalt der EU-Fischereiflotte geachtet werden sollte und insbesondere in den Gebieten in äußerster Randlage kein Pauschalansatz verfolgt werden darf;

U. in der Erwägung, dass die Gebiete in äußerster Randlage besonderen Einschränkungen wie Abgelegenheit, Insellage, kleinen Märkten und einer begrenzten Anbindung unterworfen sind, die bei der Umsetzung der Fischereipolitik umfassend berücksichtigt werden müssen, unter anderem durch angepasste Förderkriterien im Rahmen des EMFAF und Flexibilität bei den Vorschriften für die Kapazitäten und die Flottenerneuerung;

V. in der Erwägung, dass innovative Fanggeräte und -techniken eine wichtige Rolle bei der Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit, der operativen Effizienz und der Senkung des Kraftstoffverbrauchs spielen können und mit gezielten öffentlichen und privaten Investitionen, Wissensaustausch und schnelleren Bewertungsverfahren gefördert werden sollten, damit sie breiter eingesetzt werden können;

W. in der Erwägung, dass bei innovativen Fanggeräten nun von der Prototyp- zur Demonstrationsphase übergegangen werden muss, damit ihre Effizienz und Wirksamkeit unter realen Bedingungen mit Unterstützung des EMFAF überprüft werden können;

X. in der Erwägung, dass bestimmte derzeit eingesetzte Fangtechniken sehr kraftstoffintensiv sind, was erhebliche Kosten für den Sektor und einen besonders hohen CO_2-Fußabdruck verursacht;

Y. in der Erwägung, dass die Art und Weise, wie bestimmte Fangtechniken angewandt werden, unterschiedliche Auswirkungen auf die Kohlenstoffbindung im Meer hat und je nach Faktoren wie der Art der Fischerei von der Wissenschaft auch als nachhaltig und mit der Verwirklichung der Ziele zur Erhaltung des Meeresbodens vereinbar eingestuft werden kann;

Z. in der Erwägung, dass es von entscheidender Bedeutung ist, die Forschung und Entwicklung im Bereich alternativer Motoren und Kraftstoffe und ihres wirksamen Einsatzes, der Verbesserung der Energieeffizienz von Schiffen durch Nachrüstung oder innovative Schiffsarchitektur und der Entwicklung neuer nachhaltiger

---

17 Europäischer Rechnungshof: „Meeresumwelt – EU-Schutz ist weit gefasst, aber nicht tiefgreifend.“, Amt für Veröffentlichungen, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2865/134960.

Fanggeräte und -methoden sowie von Technologien zur Verringerung von Beifängen, zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz und zur Minimierung von Störungen des Meeresbodens zu fördern und in diese zu investieren, um einen gerechten und wissenschaftlich fundierten Übergang zu einer nachhaltigen Fischerei zu unterstützen und die Ziele der EU-Fischereivorschriften zu erreichen;

AA. in der Erwägung, dass die Notwendigkeit, zu modernisieren, zu dekarbonisieren und für eine gerechte Energiewende zu sorgen, auch eine Chance hinsichtlich der Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord bietet, was unerlässlich dafür ist, das Wohlergehen der Fischer sicherzustellen, neue Generationen für den Sektor zu gewinnen und eine Tätigkeit in der Fischerei insbesondere für Frauen und junge Menschen inklusiver zu gestalten;

AB. in der Erwägung, dass für einen erfolgreichen gerechten Übergang im Fischereisektor eine inklusive Governance auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse und die aktive Beteiligung von relevanten Interessenträgern, einschließlich Fischern, Küstengemeinden, Forschern und regionaler Behörden, erforderlich sind;

AC. in der Erwägung, dass eine nachhaltige Meeres- und Süßwasseraquakultur sowie Muschel- und Algenzucht zu einer umfassenderen Dekarbonisierung des Sektors der aquatischen Lebensmittel in der EU beitragen und den CO_2-Fußabdruck von Einfuhren verringern kann;

Dekarbonisierung und Energiewende

1. betont, dass für die Verwirklichung der Klimaneutralität spätestens 2050 im Einklang mit den Zielen im Rahmen des europäischen Grünen Deals, den EU-Rechtsvorschriften und dem Übereinkommen von Paris ein strukturierter, inklusiver und gerechter Übergang in sämtlichen Fischerei- und Aquakultursektoren der EU erforderlich ist;

2. betont, dass mit diesem Übergang ein erheblicher Beitrag zu den Klimazielen der EU geleistet werden muss, ohne die Widerstandsfähigkeit oder die soziale und wirtschaftliche Stabilität der Fischereigemeinden zu untergraben, und zugleich der Schutz ihrer Lebensgrundlagen im Einklang mit den drei Säulen der nachhaltigen Entwicklung sichergestellt werden muss;

3. betont, dass ein realistischer, abgestufter Fahrplan für die Dekarbonisierung auf der Grundlage der besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse und Daten erforderlich ist, bei dem technologische Entwicklungen, logistische Verbesserungen, die Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe und legislative Fristen

aufeinander abgestimmt werden, um eine durchführbare und wirksame Umsetzung in allen Flottensegmenten sicherzustellen;

4. fordert koordinierte und langfristige politische Rahmen, wie die in der Mitteilung der Kommission vom 5. Juni 2025 mit dem Titel „Der Europäische Pakt für die Meere“ (COM(2025)0281) dargelegten Prioritäten, um die Fischerei und die Aquakultur zu dekarbonisieren und sicherzustellen, dass kein Flottensegment und keine Region zurückbleibt;

5. stellt fest, dass die Dekarbonisierung und die Energiewende eine große Herausforderung für den Fischereisektor darstellen, insbesondere für Kleinunternehmer mit begrenzten finanziellen und technischen Ressourcen; weist erneut darauf hin, dass für die Verwirklichung eines inklusiven und gerechten Übergangs strukturelle Zugangshürden beseitigt werden müssen, die unter anderem die hohen Zugangskosten, fehlende Fortbildungsprogramme und die unzureichende Hafeninfrastruktur betreffen; betont, dass ein Pauschalansatz wegen der EU-weiten Vielfalt der Flotten, Regionen und sozioökonomischen Kontexte nicht geeignet ist; weist darauf hin, dass 76 % der aktiven EU-Flotte im Jahr 2021 auf die Flotte der kleinen Küstenfischerei entfielen und diese fast die gesamte Flotte in den Gebieten in äußerster Randlage der EU ausmachte;

6. betont, dass erhebliche Einschränkungen und Hindernisse für Investitionen in die Modernisierung, Energieeffizienz und Nachhaltigkeit innerhalb der EU-Flotte bestehen; betont daher, dass nicht nur über die Modernisierung, sondern auch über Möglichkeiten zur Erneuerung der Fischereifahrzeuge nachgedacht werden muss, um die Dekarbonisierungsziele der EU zu erreichen, zumal die Flotte im Durchschnitt 31,5 Jahre alt ist;

7. schlägt daher vor, die Anreize für Erneuerungsprogramme in Zusammenarbeit mit privaten Akteuren mit Unterstützung durch nationale und EU-Mittel zu fördern und so die Erneuerung der Flotte mit moderneren, sichereren und umweltfreundlicheren Schiffen zu erleichtern, die Attraktivität zu erhöhen, um den Generationswechsel besser zu vollziehen, und Vertrauen zwischen der Fischereiindustrie, öffentlichen Einrichtungen, Behörden und Investoren aufzubauen;

8. bedauert, dass die Möglichkeiten einer öffentlichen Unterstützung durch den derzeitigen Rahmen der GFP und des EMFAF stark eingeschränkt werden, was auch den Privatsektor von Investitionen in die Erneuerung der Fischereifahrzeuge abhält und die für die Dekarbonisierung der EU-Fischereiflotte erforderlichen Entwicklungen verhindert; fordert daher Änderungen am derzeitigen Rechtsrahmen; bedauert, dass die derzeitigen finanziellen Anreize nicht dem Bedarf des Sektors entsprechen, und bekräftigt, dass neue

Mechanismen für die Bereitstellung finanzieller Hebel entwickelt und umgesetzt werden müssen;

9. fordert die Kommission auf, über den EMFAF hinaus zusätzliche und ausreichende Finanzierungsinstrumente, einschließlich innovativer Finanzierungsmodelle, zu ermitteln und einzurichten, um dem immensen Investitionsbedarf des Sektors in Bezug auf die Dekarbonisierung und die Energiewende zu begegnen;

10. empfiehlt der Kommission, die Forschung im Bereich Schiffsbau zu unterstützen, unter anderem in Bezug auf Innovationen, die über Antriebssysteme hinausgehen, etwa verbesserte Hydrodynamik des Schiffsrumpfs, leichte Verbundwerkstoffe und Ersatz hydraulisch-mechanischer Systeme durch elektrische Antriebe;

11. stellt fest, dass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, im Einklang mit Artikel 17 der GFP-Verordnung in Erwägung zu ziehen, Dekarbonisierungsbemühungen in die Kriterien für die Zuteilung von Fangquoten an Wirtschaftsteilnehmer aufzunehmen, sobald technische Lösungen und ausreichende finanzielle Unterstützung zur Verfügung stehen;

12. betont, dass die Energiewende inklusiv gestaltet und allen Segmenten des Sektors zugänglich sein muss und sie deshalb bei der Entwicklung der politischen Maßnahmen der EU voll und ganz berücksichtigt werden muss, insbesondere im Hinblick auf die kleine und handwerkliche Fischerei, und durch öffentliche Investitionen, Fortbildungsprogramme und Wissenstransfer zu unterstützen ist;

13. stellt fest, dass derzeit keine Antriebs- oder Kraftstofftechnologie als endgültige Lösung für die Dekarbonisierung des Fischereisektors und seine Energiewende infrage kommt, da es viele verschiedene Schiffstypen und Einsatzprofile sowie erhebliche regionale Vielfalt gibt;

14. weist darauf hin, dass ein Pauschalansatz nicht geeignet sein wird, da es neue Technologien wie Lösungen für alternative Kraftstoffe nicht ermöglichen werden, den Bedarf aller Flotten zu decken; betont, dass die Energiesituation von Fischereifahrzeugen bewertet werden muss, um ihre Effizienz möglichst stark zu erhöhen, und dass der jeweilige Bedarf der einzelnen Flotten berücksichtigt werden muss;

15. betont, dass angemessene Unterstützung und Investitionen bereitgestellt werden müssen, um steigenden Kraftstoffkosten vorzubeugen, und dass – bis saubere Antriebstechnologien oder alternative Energiequellen in kommerziellem Umfang zur Verfügung stehen und der Rechtsrahmen an ihre Umsetzung angepasst ist – keine Vorschriften auf EU-Ebene zur Kraftstoffbesteuerung der Fischereiflotte der EU eingeführt werden sollten, da solche Maßnahmen die sozioökonomischen Herausforderungen, mit denen

Fischereiunternehmen aufgrund der hohen Energiepreise und der Inflation ohnehin konfrontiert sind, verschärfen würden;

16. betont, dass eine Änderung des Antriebssystems neben einer Anpassung der Fischereifahrzeuge notwendigerweise auch erhebliche Änderungen an den Hafeninfrastrukturen und -einrichtungen erfordert;

17. fordert die Kommission auf, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten Programme in Betracht zu ziehen, mit denen Investitionen in saubere Energie unter Anpassung an die lokalen Gegebenheiten und Bedürfnisse stärker erleichtert und unterstützt werden, um die Energiewende zu fördern und einen gerechten Übergang zur Dekarbonisierung und Energiewende der Flotte sicherzustellen;

18. betont, dass die Maßnahmen zur Modernisierung und Dekarbonisierung sowie für die Energiewende der Notwendigkeit genau zugeschnittener und zugänglicher Förderregelungen Rechnung tragen müssen, um die ökologische und wirtschaftliche Tragfähigkeit der Flotte sicherzustellen; betont, dass es von wesentlicher Bedeutung ist, dass mit EU-Mitteln wie dem EMFAF zusammen mit staatlichen Beihilfen und privaten Mitteln die erforderlichen Investitionen in Häfen, Energieinfrastrukturen und Schiffe von der Konzeption bis zur Lieferung finanziert werden, um für den erforderlichen Raum für die Dekarbonisierung und die Energiewende zu sorgen, die Sozialräume auf Schiffen mit angemessenen Arbeits- und Pausenbereichen für die Besatzung zu vergrößern und für eine geeignete Ausbildung der Besatzung zu sorgen sowie zur nachhaltigen Nutzung der Meeresressourcen beizutragen;

19. betont, dass die Tätigkeit der kleinen und handwerklichen Fischerei im Allgemeinen mit geringeren Umweltauswirkungen und CO_2-Emissionen einhergeht und daher je nach Region für das ökologische und soziale Gefüge der jeweiligen Region eine wesentliche Rolle spielt; fordert die Kommission auf, in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten Mechanismen zur Unterstützung der kleinen Fischerei, der handwerklichen Fischerei und der Küstenfischerei zu schaffen und umzusetzen, mit denen es ermöglicht wird, die spezifischen Probleme anzugehen, mit denen dieser Teil des Sektors konfrontiert ist;

20. betont, dass der Finanzierungsbedarf eine eingehende Untersuchung durch die Kommission sowie Lösungen erforderlich macht, die auch Sparprodukte für die europäischen Bürger sowie spezialisierte Banken wie Seehandelsbanken umfassen, die mit Unterstützung einer europäischen Garantie für diese Finanzprodukte und der Europäischen Investitionsbank entsprechende Finanzierung bereitstellen;

21. fordert, dass die GFP vollständig umgesetzt wird, um sicherzustellen, dass die Fischerei- und Aquakulturtätigkeiten auf gerechte Weise gesteuert werden, sozioökonomische Vorteile schaffen, zur Verfügbarkeit von Nahrungsmitteln beitragen, die Auswirkungen der jeweiligen Tätigkeiten auf die Lebensräume und Meeresökosysteme so gering wie möglich halten und zugleich die Populationen der befischten Arten wiederherstellen und sie über dem Niveau halten, das den höchstmöglichen Dauerertrag erbringt; ist der Auffassung, dass bei ihrer Umsetzung die spezifischen Merkmale der verschiedenen Meeresbecken berücksichtigt werden müssen; betont, dass es wichtig ist, den EMFAF zur Unterstützung der Umsetzung der GFP und der Energiewende der Flotte umfassend in Anspruch zu nehmen; bedauert, dass die GFP und der EMFAF strenge Kapazitätsgrenzen auf der Grundlage der Bruttoraumzahl vorschreiben, was die Installation neuer Antriebssysteme und die Lagerung von Kraftstoffen einschränkt, und Verbesserungen der Sicherheit, der Arbeitsbedingungen und des grundlegenden Komforts der Fischer dadurch behindert werden;

22. weist darauf hin, dass bei der laufenden Bewertung der GFP und ihrer möglichen Überprüfung die Lage der EU-Flotte und die erforderlichen Verbesserungen bewertet und berücksichtigt werden sollten; betont, dass es in der Verantwortung der Mitgliedstaaten liegt, ihre nationalen Kapazitätsobergrenzen gemäß der GFP zu verwalten; weist darauf hin, dass durch die Anwendung dieser Obergrenzen sowie des restriktiven Ansatzes der Mitgliedstaaten im Fischereisektor Hürden bei der Dekarbonisierung der Flotte und ihrer Energiewende entstanden sind; betont, wie wichtig die Unterstützung im Rahmen der GFP und des EMFAF dabei ist, eine nachhaltige Fischereiflotte der EU in ihren drei Dimensionen zu verwirklichen, untermauert durch angemessene und erforderliche Mittel aus dem künftigen mehrjährigen Finanzrahmen;

23. begrüßt, dass im derzeitigen EMFAF die Möglichkeit eingeführt wird, zur Verbesserung der Arbeits-, Lebens- und Sicherheitsbedingungen auf EU-Schiffen beizutragen, ohne ihre Fangkapazität zu erhöhen, und dabei ein besonderes Augenmerk auf Schiffe der kleinen und handwerklichen Küstenfischerei gelegt wird; betont, dass der EMFAF zur Nachhaltigkeit der Fischerei und der blauen Wirtschaft beiträgt und damit einen Beitrag zur Umsetzung des Ziels der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung Nr. 14 leistet; bringt jedoch seine Besorgnis darüber zum Ausdruck, dass diese Möglichkeiten von den Mitgliedstaaten bislang nicht umfassend genutzt werden, und ist der Ansicht, dass zu restriktive Vorschriften in dieser Hinsicht Hindernisse geschaffen haben;

24. ist der Ansicht, dass die EU durch die Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen bei der Entwicklung, dem Bau und der Modernisierung der EU-Flotte nicht von Drittländern abhängig werden sollte; weist darauf hin, dass die strategische

Autonomie der EU bei allen politischen Maßnahmen, unter anderem der Dekarbonisierung, der Energiewende und der Modernisierung der Flotte und insbesondere im Rahmen der künftigen Industriestrategie für die maritime Wirtschaft, im Mittelpunkt stehen muss;

25. fordert, die Fischereiflotte in das Ziel der Industriestrategie für die maritime Wirtschaft einzubeziehen, das darin besteht, die blaue Wirtschaft zu unterstützen und dafür zu sorgen, dass Europa im Bereich Meerestechnik weltweit führend bleibt oder wieder führend wird;

26. betont, dass ein ganzheitlicher Ansatz entlang der gesamten maritimen Wertschöpfungskette (einschließlich Reedereien, Häfen, Energieversorgern, Werften, Planungsbüros, Ausrüstern, Klassifikationsgesellschaften, Geldgebern, Forschern usw.) erforderlich ist, um konkrete, realistische Möglichkeiten der Modernisierung und Dekarbonisierung der Flotte zu ermitteln, und hierfür eine Zusammenarbeit im Rahmen von Initiativen und Programmen zur Förderung von emissionsfreien Schiffen und Hafeninfrastrukturen nötig ist;

27. betont in diesem Zusammenhang, welche Bedeutung Maßnahmen, mit denen die Nachfrage nach nachhaltigen Schiffskraftstoffen angekurbelt wird, z. B. dem Einsatz politischer Instrumente und Ziele der EU, sowie der Schaffung von Anreizen und der Erleichterung des Aufbaus der erforderlichen Infrastruktur zukommt;

28. begrüßt in diesem Zusammenhang die Arbeit der von der Kommission im Jahr 2023 ins Leben gerufenen Partnerschaft für die Energiewende in der Fischerei und Aquakultur der EU, die als Plattform für die Zusammenarbeit dienen soll, mit der die Energiewende im Fischerei- und Aquakultursektor der EU beschleunigt werden soll; unterstreicht, dass die Zusammenarbeit und der Dialog im Rahmen dieser Partnerschaft zwar wichtig sind, betont jedoch, dass sie zu konkreten Verbesserungen im Bereich der für die Dekarbonisierung erforderlichen Voraussetzungen führen muss, damit die Ziele erreicht werden können;

29. weist darauf hin, dass die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors gestärkt und sein nachhaltiger Wandel gefördert werden muss, indem ein neuer strategischer Pakt zwischen der EU und dem Fischerei- und Aquakultursektor geschlossen wird, sodass die Unternehmen und die Gemeinden der Küstenregionen einer tragfähigen Zukunft entgegensehen können;

30. betont, dass Anreize für die angewandte Forschung und technologische Innovation im Bereich der Kreislaufwirtschaft im Fischereisektor – unter anderem mit Blick auf Fanggeräte –

geschaffen werden müssen, indem Pilotinitiativen und territoriale Projekte gefördert werden, mit denen Synergieeffekte zwischen Unternehmen im Fischereisektor, lokalen Fischereiaktionsgruppen, Abfallbehandlungsunternehmen, Recyclingunternehmen und anderen Wirtschaftsakteuren gefördert werden, um die Ressourceneffizienz zu steigern, die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors zu verbessern und neue Beschäftigungsmöglichkeiten vor Ort zu schaffen;

31. betont, dass die geografische Abgeschiedenheit, die Insellage und die geringe Größe der Gebiete in äußerster Randlage eine differenzierte Vorgehensweise bei der Dekarbonisierung ihrer Fischereisektoren erfordern, wobei den Schwierigkeiten Rechnung getragen werden muss, mit denen ihre Flotten bei der Befolgung des mit dem technologischen und nachhaltigen Wandel verbundenen Dekarbonisierungs- und Modernisierungsprozesses zu kämpfen haben; betont, dass bei früheren Finanzierungsinstrumenten wie etwa dem Programm zur Lösung der spezifisch auf Abgelegenheit und Insellage zurückzuführenden Probleme der Fischerei den in Artikel 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union genannten besonderen Merkmalen dieser Gebiete Rechnung getragen wurde; betont, dass dies künftig umfassend berücksichtigt werden muss, wenn es gilt, Finanzierungsinstrumente, Rechtsrahmen und Innovationsstrategien zu konzipieren und umzusetzen;

32. stellt fest, dass die Fischereiflotten der Gebiete in äußerster Randlage überwiegend klein und veraltet und mit zunehmenden Sicherheitsrisiken und sich verschlechternden Arbeits- und Lebensbedingungen konfrontiert sind; stellt außerdem fest, dass das Problem ihrer strukturellen Bedingungen und der der Abgeschiedenheit geschuldeten zusätzlichen Kosten durch die zunehmenden Auswirkungen extremer Witterungsbedingungen noch verschärft wird; betont, dass dadurch der Zugang zu Ressourcen eingeschränkt wird und die Ernährungssicherheit und die lokale Wirtschaft in diesen Gebieten bedroht werden;

33. fordert, dass die Förderfähigkeitskriterien und Investitionsprioritäten im Rahmen des EMFAF und anderer EU-Instrumente angepasst werden, um den strukturellen Zwängen und ökologischen Anfälligkeiten der Gebiete in äußerster Randlage Rechnung zu tragen, und so sicherzustellen, dass die Energiewende die Ungleichheiten nicht verschärft und die sozioökonomische Tragfähigkeit dieser Gebiete nicht beeinträchtigt;

34. betont, dass die kleine Küstenfischerei insbesondere in Inselgebieten und Gebieten in äußerster Randlage ein Eckpfeiler der Ernährungssicherheit und des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Gefüges zahlreicher Gemeinden vor Ort ist, in denen der Zugang zu frischen und gesunden Proteinquellen eng mit der

Tragfähigkeit der Fischereitätigkeit vor Ort verbunden ist; fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass die Umweltziele uneingeschränkt mit der wirtschaftlichen Tragfähigkeit der kleinen Küstenfischereibetriebe vereinbar sind;

35. fordert eine Ausweitung der Zusammenarbeit mit Drittstaaten, die in denselben Meeresgebieten und -becken tätig sind, wobei diese Zusammenarbeit insbesondere im Rahmen der regionalen Fischereiorganisationen – sofern angezeigt und wo eine solche Organisation bereits geschaffen wurde – stattfinden sollte, um sich über bewährte Verfahren auszutauschen, Investitionen abzustimmen und gemeinsame Ziele für die Dekarbonisierung, die Energiewende und die ökologische Nachhaltigkeit der Fischerei festzulegen, damit sichergestellt ist, dass gemeinsame Regeln angewandt werden und gleichzeitig der Grundsatz der Gegenseitigkeit und fairer Bedingungen für alle Wirtschaftsteilnehmer geachtet wird;

36. stellt fest, dass Hochseeflotten, die in Entwicklungsländern und auf hoher See im Einsatz sind, vor dem unüberwindlichen Hindernis stehen, dass Infrastrukturen wie Häfen, Werften und Lagerzentren für neue Kraftstoffe und Antriebssysteme in diesen Ländern nicht für die Erfordernisse dekarbonisierter Schiffe gerüstet oder geeignet sind;

37. schlägt der Kommission vor, den CO_2-Fußabdruck und die Umweltauswirkungen sämtlicher Fischerei- und Aquakultureinfuhren zu ermitteln, damit es nicht zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen mit globalen Wettbewerbern kommt, die weder einer ähnlich strengen Regulierung noch gleichwertigen Umwelt-, Gesundheits- und Sozialstandards unterliegen;

Modernisierung

38. betont, dass die Modernisierung der EU-Fischereiflotte ein Schlüsselelement des Übergangs zu einem nachhaltigeren und widerstandsfähigeren Sektor ist und dass im Zuge dessen Herausforderungen sowohl in Bezug auf die Technologie als auch mit Blick auf den Menschen angegangen werden sollten, wobei sicherzustellen ist, dass Energieeffizienz, digitale Kapazitäten und Betriebssicherheit mit der Verbesserung der Arbeitsbedingungen an Bord einhergehen;

39. bekräftigt, dass eine höhere Bruttoraumzahl oder eine geänderte Ausführung der Schiffe mit dem Ziel, alternative Antriebssysteme einzubauen oder die Sicherheit zu verbessern, nicht als Beitrag zu einer höheren Fangkapazität und somit auch nicht als Beitrag zum Risiko der Überfischung eingestuft werden sollte; betont, dass die Entkopplung von Fangkapazität und Bruttoraumzahl zum Zwecke der Dekarbonisierung, der Energiewende oder von

Sicherheitsverbesserungen unerlässlich für einen fairen und auf Fakten beruhenden politischen Rahmen ist;

40. fordert, dass öffentliche Gelder in erster Linie für Schiffsumrüstungen genutzt werden, die sowohl ökologische Vorteile und sozialen Fortschritt bringen als auch eine Erhöhung der Kapazitäten für die ordnungsgemäße Haltbarmachung der Fänge an Bord, etwa in Form von Kühllager- und Konservierungssystemen, zur Folge haben, wobei die nationalen Kapazitätsobergrenzen zu beachten sind;

41. fordert die Mitgliedstaaten auf, die finanzielle Unterstützung der EU und nationale Mittel zu nutzen, um den Modernisierungsstrategien Vorrang einzuräumen, bei denen die langfristige Lebensfähigkeit der Fischereiunternehmen gestärkt wird, lokale Wertschöpfungsketten gefördert werden und sichergestellt wird, dass die Fischer weiterhin unter fairen, berechenbaren und wirtschaftlich tragfähigen Bedingungen arbeiten können;

42. hebt seinen Standpunkt hervor, dass der Generationenwechsel mit den Zielen des europäischen Grünen Deals und dem Erfordernis, in der blauen Wirtschaft für den digitalen Wandel zu sorgen, im Einklang stehen kann; stellt fest, dass dies nicht nur die Gewinnung junger Menschen für den Fischereisektor erfordert, sondern auch dafür gesorgt werden muss, dass die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord verbessert werden, indem eine bessere Unterbringung und bessere Einrichtungen geboten werden, die zum Wohlbefinden der Besatzung beitragen, für geeignete Ausbildungs- und Informationsangebote gesorgt wird und attraktive Karriereaussichten sowie die Gelegenheit geboten werden, die persönliche Situation zu verbessern, indem insbesondere faire und dauerhafte Einkommensmöglichkeiten geschaffen werden und Tragfähigkeit gewährleistet wird;

43. hebt hervor, dass junge Generationen von Fischern insbesondere in den abgelegensten Küstenregionen und in den Gebieten mit weniger Erwerbsmöglichkeiten zum Zusammenhalt ihrer Gemeinschaften vor Ort beitragen, sodass sie wirtschaftliche, soziale und ökologische Verbesserungen in der Branche vorantreiben können; hält es außerdem für geboten, die Rolle von Frauen in dieser Branche zu stärken, und zwar im Wege einer besseren Mobilität und besserer Erwerbsmöglichkeiten in der gesamten EU, wobei es nicht zu Problemen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit der Anerkennung ihrer Kompetenzen und ihrer Ausbildung kommen sollte; stellt fest, dass auf diese Weise ein Beitrag dazu geleistet würde, das Ansehen der Branche zu verbessern und sie attraktiver zu machen;

44. vertritt die Ansicht, dass der Generationenwechsel nicht zu einem Konflikt zwischen den Generationen führen darf und Fischer aller

Altersgruppen einbeziehen sollte, um für eine ausgewogene Vorgehensweise beim grünen und beim digitalen Wandel zu sorgen und so sicherzustellen, dass der Erfahrungsschatz nicht verloren geht;

45. hebt die strategische Rolle der Digitalisierung hervor, wenn es gilt, die Fischereiflotte zu modernisieren, zu dekarbonisieren und die Energiewende in diesem Bereich umzusetzen, wobei die Digitalisierung auch die operative Effizienz, die Sicherheit auf See und die Arbeitsbedingungen der Fischer verbessern wird; betont, dass die Förderung digitaler Instrumente und Systeme, mit denen Navigation, Wettervorhersagen, Kommunikation und Rückverfolgbarkeit insbesondere bei handwerklichen Flotten verbessert werden, außerdem zur Senkung der Kraftstoffkosten und zu einem wirtschaftlich tragfähigeren Dekarbonisierungsprozess beitragen wird; betont, dass der digitale Wandel mit angemessenen Fortbildungsprogrammen, dem Aufbau von Kapazitäten und der Konzeption inklusiver Technologien einhergehen muss, wobei die Vielfalt der Nutzer zu berücksichtigen ist und dafür gesorgt werden muss, dass digitale Lösungen zu einem besseren Arbeitsumfeld beitragen und der damit einhergehende technologische Nutzen allen Akteuren in der Branche gleichermaßen zugutekommt;

46. betont, dass im Rahmen des EMFAF Energieaudits von Fischereifahrzeugen durchgeführt werden müssen; hebt hervor, dass Optimierungs- und Umrüstungsmaßnahmen gefördert werden müssen, wo immer dies möglich ist, um die Energieeffizienz der Fischereifahrzeuge zu verbessern und den Einsatz von Technologien und insbesondere KI zur Optimierung der Fischereirouten zu fördern, sodass die Fischerei kostengünstiger dekarbonisiert wird;

47. betont, wie wichtig es ist, die Erhebung, Zugänglichkeit und Nutzung von ökologischen, sozioökonomischen und operativen Daten im Fischereisektor unter anderem durch digitale Instrumente und durch Konzepte der partizipativen Überwachung zu verbessern; hebt hervor, dass gültige, aktuelle Daten für eine wissenschaftlich fundierte Entscheidungsfindung und für die Anpassung politischer Strategien an sich verändernde ökologische und wirtschaftliche Bedingungen unerlässlich sind; fordert eine engere Integration von Wissenssystemen, einschließlich wissenschaftlicher Forschung, traditionellem ökologischem Wissen und operativer Echtzeitdaten, um eine reaktionsfähigere, gerechtere und nachhaltigere Fischereipolitik zu unterstützen;

48. fordert – zusätzlich zu den Bemühungen um die Dekarbonisierung und die Energiewende – die Zuweisung gesonderter Mittel zur Förderung von Schiffsanpassungen, die den Mindeststandards für das Wohlergehen der Arbeitskräfte – im Einklang mit den Anforderungen an Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz und mit internationalen Seearbeitsübereinkommen wie dem

Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation von 2007 über die Arbeit im Fischereisektor – entsprechen, wozu auch der Zugang zu Trinkwasser, eine sichere Unterbringung, eine angemessene Ernährung, der Schutz vor Ermüdung und medizinische Versorgung gehören; hält diese Verbesserungen für unerlässlich, um die Würde am Arbeitsplatz zu sichern, Unfälle zu verhüten und die soziale Nachhaltigkeit des Sektors zu fördern;

49. betont, dass Modernisierung, Dekarbonisierung und Energiewende auch zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit, zu Beschäftigungsmöglichkeiten und zur Wettbewerbsfähigkeit des EU-Fischereisektors beitragen sollten und weder die Rentabilität des Sektors noch die strategische Ernährungsautonomie der EU gefährden dürfen;

50. hebt hervor, dass Investitionen in Schiffsanpassungen, digitale Instrumente und Möglichkeiten, Fischereierzeugnisse an Bord zu konservieren, dazu beitragen können, Betriebskosten und Emissionen zu senken, die Produktqualität zu verbessern und den Marktwert der Fänge zu erhöhen, sofern Bemühungen um die Verwirklichung festgelegter Ziele von einer wissenschaftlich fundierten und abgestimmten Steuerung über Regionen hinweg, von einer öffentlichen und einer privaten Finanzierung und von gut etablierten Marktinstrumenten untermauert werden;

51. bekräftigt, dass die Modernisierung, die Dekarbonisierung und die Energiewende in der Fischerei als Teil einer umfassenderen Strategie für die Entwicklung von Küsten- und Seegebieten zu sehen sind, zu der auch die maritime Raumplanung, der Erhalt der Artenvielfalt, der Klimaschutz bzw. die Anpassung an den Klimawandel sowie der Einsatz von Energie aus erneuerbaren Quellen gehören; hebt hervor, dass es einer ausgewogenen und abgestimmten Vorgehensweise bedarf, damit keine Fischereigemeinschaften ausgeschlossen werden; hebt das Potenzial für positive Synergieeffekte zwischen nachhaltiger Fischerei, Meeresschutz, sauberer Energie und lokaler Entwicklung hervor, wenn die Bewirtschaftung in einem ganzheitlichen, inklusiven, wissenschaftlich fundierten und territorial angepassten Rahmen erfolgt;

52. weist darauf hin, dass der Bericht[18] über einen vor Kurzem durchgeführten Workshop des Europäischen Parlaments darauf hindeutet, dass bei künftigen Förderinstrumenten für die Fischerei weniger strenge Bedingungen für die Unterstützung des Ersterwerbs eines Fischereifahrzeugs, der Erneuerung oder des Austauschs von

---

18 Europäisches Parlament: „Workshop zur Zukunft der Fischereiflotte der EU – Erste Bewertung der EMFAF-Programme der Mitgliedstaaten für den Zeitraum 2021-27“, Fachabteilung Struktur- und Kohäsionspolitik, 19. November 2024.

Maschinen und von Verbesserungen auf Fischereifahrzeugen, für die eine Erhöhung der Bruttoraumzahl erforderlich ist, vorgesehen werden sollten, während gleichzeitig Beschränkungen angewandt werden sollten, um Überkapazitäten oder eine Überfischung auf der Ebene einzelner Flottensegmente oder der gesamten nationalen Flotte zu verhindern; betont, dass einzelne Fischereifahrzeuge gleichzeitig an die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Erfordernisse angepasst werden können sollten;

53. fordert deshalb eine Überarbeitung der derzeit in den Artikeln 13, 17, 18 und 19 der EMFAF-Verordnung festgelegten Förderfähigkeitsbestimmungen, um die Bereitstellung öffentlicher Mittel für die Umrüstung oder den Austausch eines Fischereifahrzeugs zu ermöglichen, wenn damit ausschließlich eine Verbesserung der Sicherheits-, Arbeits- und Lebensbedingungen und der Energieeffizienz sowie die Einführung nachhaltiger Fangtechniken angestrebt werden; hebt hervor, dass diese Unterstützung nicht zu einer höheren Fangkapazität oder einem höheren Fischereiaufwand führen und an die Einhaltung hoher Umwelt- und Sozialstandards geknüpft werden sollte und für wirtschaftliche Tragfähigkeit und den Generationenwechsel gesorgt werden sollte, wobei dies insbesondere für Gebiete in äußerster Randlage und für Küstengebiete gilt, für die aus der Flottenbewertung hervorgeht, dass der Fischereiaufwand auf die verfügbaren Ressourcen abgestimmt ist;

54. hält eine Halbzeitüberprüfung des EMFAF und eine gezielte Überarbeitung der Vorschriften der GFP sowie der einschlägigen Leitlinien für geboten, damit die für die Lagerung alternativer Kraftstoffe, die Speicherung von Energie und die Unterbringung von Antriebssystemen erforderlichen Anforderungen an Raum und Konstruktion aufgenommen werden können und der Rahmen für staatliche Beihilfen für den Bau und die Modernisierung von Fischereifahrzeugen flexibler gestaltet wird; fordert die Einrichtung eines gesonderten Nothilfefonds, um die Flottenerneuerung zu beschleunigen und auf diese Weise einen realistischen Übergang zu Technologien mit sauberer Energie zu ermöglichen;

55. unterstreicht, dass dringend gegen den Mangel an überdachten Arbeitsbereichen, sanitären Einrichtungen, angemessenen Ruheräumen und Sicherheitsausrüstung vorgegangen werden muss, von dem derzeit viele Schiffe der kleinen und handwerklichen Fischerei betroffen sind; stellt fest, dass bei den derzeitigen EU-Definitionen der Fangkapazität nicht zwischen Betriebsbereichen auf dem Schiff und Bereichen unterschieden wird, die der Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen und der Sicherheit an Bord dienen; betont, dass dies ein Hemmnis schafft, in wesentliche Verbesserungen wie geschützte Arbeitsräume, Ruhezonen und sanitäre Einrichtungen zu investieren, die für die Gewährleistung angemessener Arbeits- und Lebensbedingungen von entscheidender

Bedeutung sind; fordert die Kommission auf, eine Lösung zu suchen, mit der Ausgewogenheit zwischen den Bedürfnissen der Beschäftigten auf Fischereifahrzeugen und der Notwendigkeit, sicherzustellen, dass die Fangkapazität der EU-Flotte nicht erhöht wird, erzielt wird, indem insbesondere die Tonnage für „Soziales und Sicherheit“ aus der Berechnung der Fangkapazität ausgeklammert wird;

56. fordert die Kommission auf, zu diesem Zweck eine eingehende Überprüfung der Indikatoren vorzunehmen, mit denen die Fangkapazität und die Auswirkungen der Fischerei erfasst werden, und dabei einen Rahmen und Grenzen zu beachten, die eine Überfischung verhindern;

57. betont, dass die Energiewende im Fischereisektor hohe Investitionen erfordert, die von kleinen Unternehmen, die nur über Mittel im üblichen Maß verfügen, nicht immer gestemmt werden können; fordert die Kommission auf, die Dekarbonisierung zu einem Instrument der Unterstützung einer tragfähigen Küstenfischerei in der EU zu machen und – um Investitionen zu fördern – in bestimmten Fällen eine befristete Erhöhung der Obergrenze der „De-minimis-Beihilfen“ im Fischerei- und Aquakultursektor in Erwägung zu ziehen, um in der gesamten Lieferkette die Einführung emissionsarmer Technologien, eine nachhaltige Flottenerneuerung bzw. -anpassung und Energieeffizienz zu fördern, wobei diese Maßnahmen gemeinsam mit Fachleuten in diesem Flottenbereich durchgeführt werden sollten;

Entwicklung und Einsatz von Fanggeräten

58. hebt hervor, dass Innovationen bei Fanggeräten und -techniken auf den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhen sollten und mit ihnen klare Umweltziele verfolgt werden sollten, sodass sie dazu beitragen, die Selektivität zu verbessern, Beifänge oder unerwünschte Fänge zu reduzieren, das Risiko verloren gegangener oder aufgegebener Fanggeräte zu minimieren, die Routen der Schiffe und die Rentabilität zu optimieren und die Auswirkungen auf die Meeresumwelt zu verringern; unterstreicht, dass gezielte öffentliche und private Investitionen getätigt werden müssen und regulatorische Unterstützung nötig ist, um die Entwicklung, Erprobung und breite Anwendung von Fanggeräten zu fördern, mit denen sowohl bessere ökologische Ergebnisse erzielt werden als auch die operative Tragfähigkeit nachhaltiger Flotten verbessert wird;

59. fordert die Kommission auf, Innovationen durch Investitionen in eine bessere Selektivität von Fanggeräten, die Verbesserung der Hafeninfrastruktur und die Umrüstung von Fischereifahrzeugen zum Zwecke der Verbesserung des Gesundheitsschutzes, der Sicherheit und der Arbeitsbedingungen, der Erhöhung der Energieeffizienz, der

Senkung der Emissionen und der Steigerung der Qualität der Fänge zu unterstützen;

60. weist darauf hin, dass bei der Entwicklung und dem Einsatz innovativer Fanggeräte und -techniken nach dem Vorsorgeprinzip zu verfahren ist; betont, dass dies unerlässlich ist, um ein ökosystemorientiertes Konzept zu fördern, wenn es gilt, innovative Fanggeräte und -technologien zu entwickeln und einzusetzen, mit denen Beifänge gesenkt werden, unerwünschte Fänge möglichst gering gehalten werden, die Auswirkungen auf den Meeresboden reduziert werden und die Kraftstoffeffizienz verbessert wird; hebt hervor, dass für Pilotprojekte und für die Versuchsfischerei auch künftig eine Begrenzung der Dauer und der Zahl der Fischereifahrzeuge gelten sollte, um neue Fanggeräte und Antriebstechnologien zu testen und sicherzustellen, dass erst dann ein großmaßstäblicher Einsatz erfolgt, wenn die ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen umfassend wissenschaftlich und unabhängig bewertet wurden und nachgewiesen wurde, dass die Fanggeräte und Antriebstechnologien sicher und nachhaltig sind;

61. hebt hervor, dass Fangtechnologien finanziell gefördert werden und zum Einsatz kommen müssen, die unerwünschte Fänge reduzieren, die Selektivität verbessern und Störungen des Ökosystems auf ein Mindestmaß begrenzen; betont, dass technologische Neuerungen in dem Sektor zeitlich effizienter vorangetrieben werden müssen und sich an Technologieneutralität und soliden wissenschaftlichen Erkenntnissen einschließlich sämtlicher Aspekte der Nachhaltigkeit orientieren müssen; fordert, dass die Entscheidungsprozesse in Bezug auf die Zulassung von Fanggeräten, die Förderfähigkeit und die regulatorische Flexibilität auf den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhen, an allen einschlägigen Strategien und Bestimmungen ausgerichtet sind und zu den drei Säulen der Nachhaltigkeit beitragen;

62. fordert die Kommission auf, den Besonderheiten der einzelnen Meeresbecken und den regionalen Unterschieden Rechnung zu tragen, die mehrjährigen Bewirtschaftungspläne regionaler zu gestalten und sie stärker an diese Selektivitätsziele anzupassen, dem Einsatz von Fanggeräten mit geringeren Auswirkungen auf die Ökosysteme den Vorzug zu geben und diesbezüglich eng mit den beratenden Ausschüssen und mit Flotten vor Ort zusammenzuarbeiten und gleichzeitig den sozioökonomischen Auswirkungen und dem Klimawandel Rechnung zu tragen;

63. hält gesonderte Haushaltslinien im künftigen mehrjährigen Finanzrahmen – etwa bei dem Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit und bei Horizont Europa – für geboten, aus denen Forschungstätigkeiten im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung und der Energiewende finanziert werden;

64. betont, dass das Maß, in dem wissenschaftliche Innovationen bei den Fischern ankommen, beeinträchtigt werden kann, wenn die Angehörigen der entsprechenden Berufe Gefahr laufen, während der Versuchsphasen einen Einkommensverlust zu erleiden; fordert die Kommission auf, eine finanzielle Unterstützung zur Minderung dieses Risikos zu prüfen und den Einsatz von selektiveren und schonenderen Fanggeräten voranzutreiben;

65. würdigt den wachsenden Beitrag von Fischern zum Klima- und Umweltschutz, den sie beispielsweise durch das Einsammeln von Meeresabfällen, einschließlich verloren gegangener oder aufgegebener Fanggeräte, leisten; betont, dass diese Rolle durch gezielte Anreize, eine angemessene Hafeninfrastruktur und die Schaffung ergänzender Einkommensströme im Zusammenhang mit den Zielen der Kreislaufwirtschaft gestärkt und unterstützt werden sollte; betont, dass durch die Förderung des ökologischen Beitrags der Fischer die Akzeptanz dieses Berufsstands in der Gesellschaft verbessert, die Rolle der Fischer als Hüter der Meere gestärkt und dazu beigetragen wird, umfassende Ziele mit Blick auf Nachhaltigkeit und die Wiederherstellung der Meere zu verwirklichen;

66. fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass alle einschlägigen Interessenträger, einschließlich der handwerklich tätigen Fischer, der Erzeugerorganisationen und der Küstengemeinschaften, in den Entwurf, die Entwicklung und die Bewertung innovativer Fanggeräte einbezogen werden und keine pauschale Vorgehensweise verfolgt wird; hebt hervor, dass die partizipative Governance die Legitimität, Praxistauglichkeit und Akzeptanz von Vorschriften stärkt und gleichzeitig die Einbeziehung von lokalem ökologischem Wissen und gelebter Erfahrung ermöglicht;

67. fordert politische Maßnahmen und Finanzierungsinstrumente, mit denen Fischer und Gemeinden, die nachhaltige Fanggeräte und -methoden einsetzen, die zur Erhaltung der Artenvielfalt und zur langfristigen Ressourcenstabilität beitragen, vorrangig unterstützt werden; unterstreicht, dass es von zentraler Bedeutung ist, nachhaltige Techniken und eine ökosystemorientierte Vorgehensweise in der Fischerei zu würdigen und zu fördern, damit die Widerstandsfähigkeit von Küstengemeinden sichergestellt, das überlieferte Wissen erhalten und ein gerechter und inklusiver Wandel des Sektors gefördert wird;

68. fordert die Einbindung von auf KI beruhenden technologischen Systemen für das Ermitteln von Fangmöglichkeiten, um selektive Fangmethoden zu fördern, Fangdaten zu verbessern und unerwünschte Fänge zu reduzieren; ist der Ansicht, dass mit der Kombination aus intelligenten Technologien und innovativen Fanggeräten die Selektivität und die Umweltleistung verbessert werden können;

69. betont, dass die Regelung von Fanggeräten und -techniken in inklusiven, flexiblen ordnungspolitischen Rahmen verankert sein sollte, die der Vielfalt der Flotten, Meeresbecken und Fangmethoden in der gesamten EU gerecht werden, und weist darauf hin, dass sichergestellt werden muss, dass dieser Regulierungsrahmen klar und berechenbar ist und mit ihm auf lange Sicht ausgelegte politische Ziele verfolgt werden; erachtet es als notwendig, die Zusammenarbeit zwischen Wissenschaftlern, Fischern und Behörden bei der Entwicklung, Erprobung und Bewertung neuer Fanggeräte sowie das gegenseitige Vertrauen und die gemeinsame Verantwortung für nachhaltige Ergebnisse zu stärken; fordert zeitlich effiziente, transparente und partizipative Entscheidungsprozesse, in die im Wandel befindliche sozioökologische Gegebenheiten vor Ort einfließen können;

70. betont, dass die Erfassung des Fischereiaufwands durch Bewirtschaftungsinstrumente verbessert werden muss, die nicht nur auf den Seetagen beruhen, und dass von nun an die tatsächliche Zeit, in der Fanggeräte für den Fang verwendet werden – die sogenannte „Stellzeit“ oder „aktive Fischerei“ –, berücksichtigt werden muss; fordert daher – falls angezeigt – eine Überarbeitung der Begriffsbestimmungen für „Fischereitätigkeiten“ in den EU-Rechtsvorschriften, damit sie die verschiedenen operativen Merkmale der Fanggeräte genauer widerspiegeln und zu einer gerechteren und wirksameren Fischereiaufwandssteuerung beitragen;

71. spricht sich für Pilotprojekte aus und hebt ihre große Bedeutung hervor, da sie einerseits zur Veranschaulichung von Innovationen und andererseits als Zwischenschritte bei der Erzielung des technologischen Reifegrads dienen, der für eine Genehmigung sowie für eine Vermarktung und einen Einsatz in größerem Maßstab erforderlich ist; fordert, dass die wirksamsten Pilotprojekte überwacht werden, um Überschneidungen bei den eingereichten Projekten oder ein Scheitern eigentlich erfolgreicher Projekte zu verhindern;

72. stellt fest, dass Fischer Einbußen bei Fängen und beim Einkommen erleiden können, wenn sie an Pilotprojekten teilnehmen; hebt hervor, dass die Anwendung der EMFAF-Vorschriften auf Pilotprojekte Einschränkungen bei manchen praktischen Tests bewirkt; fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und die regionalen Gebietskörperschaften auf, den Rückgriff auf „Reallabore“ auszubauen, um Innovationen und lokale Initiativen miteinander zu vereinbaren, damit praktische Tests durchgeführt werden können, sodass sichergestellt ist, dass neue Innovationen in der Praxis funktionieren und dem Sektor keine unnötigen Belastungen auferlegen;

73. fordert die Entwicklung eines gemeinsamen EU-Rahmens für Kennzeichnung und Rückverfolgbarkeit, der es Verbrauchern und Käufern ermöglicht, Fischereierzeugnisse zu erkennen, die hohe Umwelt-, Hygiene- und Sozialstandards erfüllen;

74. unterstreicht, dass der Erfolg des grünen und des digitalen Wandels im Fischereisektor sowie seine Dekarbonisierung und die Energiewende in diesem Sektor davon abhängen, dass qualifizierte und gut ausgebildete Arbeitskräfte zur Verfügung stehen; fordert, dass laufende EU-Programme wie Erasmus+, der Europäische Sozialfonds Plus und der EMFAF besser genutzt werden, um die formale und die nichtformale Fortbildung in den Bereichen Arbeitssicherheit, digitale Instrumente, Umweltbewusstsein und nachhaltige Fangtechniken zu unterstützen; hält es für geboten, die für die Umsetzung und Verwendung neuer Technologien und Maschinen erforderliche Berufsbildung sowie die praktischen Fertigkeiten, die im Wege der Erfahrung erworben wurden, anzuerkennen und zu finanzieren und die Weitergabe von Wissen über Generationen hinweg zu unterstützen; betont, dass die Fortbildung kontinuierlich und inklusiv sein sollte und auf den sich verändernden Bedarf der Fischer und Küstengemeinden, insbesondere in abgelegenen und strukturell benachteiligten Gebieten, zugeschnitten sein sollte;

75. betont, dass Aquakultur, Muschelzucht und Algenzucht das Potenzial innewohnt, den CO_2-Fußabdruck unseres Ernährungssystems zu verringern; begrüßt, dass immer häufiger emissionsarme Verfahren zur Anwendung kommen, darunter etwa nachhaltige Futtermittel und der Einsatz dekarbonisierter Kähne, und fordert daher, dass diese Technologien – falls angezeigt – in größerem Maßstab in Zuchtbetrieben ausgebaut werden; betont, dass bei künftigen Entwicklungen Betreibern nachhaltiger Aquakulturbetriebe, die keine Schäden für die marine Biodiversität verursachen und gleichzeitig sozioökonomischen Nutzen für die Küstengemeinden erbringen, Vorrang eingeräumt werden sollte;

76. ist der Ansicht, dass die Einführung einer gemeinsamen Aquakulturpolitik ähnlich der GFP mit quantifizierten Zielen für den Ausbau der Aquakultur einen angemessenen Beitrag zu einer wohlüberlegten Dekarbonisierung und Energiewende in der blauen Wirtschaft der EU leisten kann;

77. hält einen klaren und kohärenten Rechtsrahmen mit messbaren Nachhaltigkeitskriterien und -indikatoren für erforderlich, um die Entwicklung der Aquakultur in der EU zu steuern und zu verfolgen, wozu auch eine bessere maritime Raumplanung gehört; fordert daher höhere Investitionen und mehr Maßnahmen zur Unterstützung einer nachhaltigen Meeres- und Süßwasseraquakultur, Muschel- und Algenzucht als integraler Bestandteil der europäischen Strategie für eine emissionsarme blaue Wirtschaft und zur Stärkung der

Widerstandskraft der Aquakultur gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels;

°

° °

78. beauftragt seine Präsidentin, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.