



Bruxelles, den 7.12.2023
SWD(2023) 402 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE
RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING
om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter, om ændring af
Rådets forordning (EF) nr. 1255/97 og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr.
1/2005

{COM(2023) 770 final} - {SEC(2023) 397 final} - {SWD(2023) 399 final} -
{SWD(2023) 401 final}

Resumé

Konsekvensanalyse af revisionen af EU's dyrevelfærdslovgivning

A. Behov for handling

Hvorfor? Hvad er problemstillingen?

Videnskaben har udviklet sig, siden EU's nuværende dyrevelfærdslovgivning blev vedtaget (primært i 1990'erne), EU-borgerne lægger stadig større vægt på dyrevelfærd, og forbrugernes adfærd og deres bevidsthed om emnet har ændret sig. En revision af EU's nuværende dyrevelfærdslovgivning indgår derfor som et af tiltagene i henhold til jord til bord-strategien, idet formålet er at bidrage til et mere bæredygtigt fødevareproduktionssystem i EU.

Som bekræftet af en omfattende evaluering ("[formålstjenlighedsanalysen](#)") tages der med den nuværende lovgivning ikke fuldt ud hensyn til denne udvikling. De væsentligste problemer, der skal tages op i forbindelse med revisionen af lovgivningen om beskyttelse af dyr under transport, er følgende:

- Visse transportforhold og mangel på moderne og effektive håndhæelsesværktøjer bringer **dyrevelfærden i fare under transport.**
- **Ulige konkurrencevilkår for EU's operatører** på det indre marked som følge af forskelle i gennemførelsen og håndhævelsen af de fælles EU-krav samt forskelligt regelsæt vedtaget på nationalt plan om beskyttelse af dyr under transport.

Hvilke resultater forventes der af initiativet?

Hvis EU-lovgivningen i højere grad bringes i overensstemmelse med den seneste videnskabelige evidens og med borgernes forventninger, vil dette i væsentlig grad forbedre velfærden for de mere end en milliard dyr, der hvert år transporteres inden for og mellem medlemsstaterne og eksporteres til lande uden for EU. Klarere og ajourførte bestemmelser, som tager hensyn til den seneste videnskabelige evidens, og øget brug af moderne teknologi vil gøre det lettere for virksomhedslederne at overholde den reviderede lovgivning og for de kompetente myndigheder at håndhæve reglerne. Initiativet vil desuden bidrage til at mindske forvriddingerne på det indre marked i relation til betingelserne for transport af levende dyr til økonomiske formål. I sidste ende vil initiativet bidrage til et mere modstandsdygtigt og bæredygtigt fødevareproduktionssystem i EU.

Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan?

Den grænseoverskridende karakter af dyretransport kræver regulering på EU-plan. Foranstaltninger gennemført udelukkende på nationalt plan ville resultere i, at medlemsstaterne havde deres egne, indbyrdes forskellige regelsæt, hvilket ville føre til yderligere fragmentering, konkurrenceforvridning og ulige dyrevelfærdsforhold i EU. Vedtagelse af et ajourført og mere homogent regelsæt ville befordre handelen med dyr inden for EU og sikre mere lige konkurrencevilkår for denne handel for EU's operatører. Dette ville forbedre det indre marked og gøre det lettere at fremme EU's høje standarder for dyrevelfærd på globalt plan.

B. Løsninger

Hvilke lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige løsninger er overvejet? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvorfor?

Med henblik på at løse de ovenfor beskrevne problemer er der identificeret seks tiltag. Der er for nogle af disse foranstaltningers vedkommende overvejet alternative løsningsmodeller. Der er på grundlag af en multikriterieanalyse af de dyrevelfærdsmæssige, økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger fastlagt følgende kombination af foretrukne løsninger (med visse overgangsperioder, hvor det er relevant):

- 1) Yderligere begrænsning af den maksimale forsendelsestid for transport af levende dyr (højest 9 timer for dyr, der transporteres til slagting, og for andre dyr: 21 timer (+ 24 timers hvile) + 21 timers forsendelse).
- 2) Bedre pladsforhold på køretøjet baseret på EFSA's anbefalinger.
- 3) Anvendelse af de maksimale forsendelsestider også på eksport af levende dyr fra EU og krav om yderligere værktøjer til at sikre, at EU-reglerne overholdes indtil bestemmelsesstedet, i overensstemmelse med EU-Domstolens afgørelser (f.eks. krav om en dyrevelfærdsansvarlig om bord på fartøjer og om, at fartøjer skal opfylde tilfredsstillende standarder for søfartssikkerhed).
- 4) Strengere dyrevelfærdskrav til transport af sårbare dyr (f.eks. for ikke-fravænnede kalve: en maksimal forsendelsestid på 9 timer + 1 timers fodring + 9 timer, hvis der forefindes et effektivt, godkendt fodringssystem, en minimumsalder på fem uger og en minimumsvægt på 50 kg for ikke-fravænnede kalve, der skal transporteres).
- 5) Revision af reglerne for at begrænse dyrs lidelser som følge af transport ved høje temperaturer (ved varsling af temperaturer på 25-30 °C vil kun kortvarige forsendelser være tilladt i dagtimerne; ved temperaturer på over 30 °C vil transport kun være tilladt om natten).
- 6) Maksimal udnyttelse af digitale værktøjer for at lette håndhævelsen af transportreglerne (bl.a. realtidspositionering af køretøjer, en central database og en digital applikation).
- 7) Indførelse af særlige regler for transport af katte og hunde (vedrørende bl.a. aldersgrænser og temperaturforhold).

Hvem støtter hvilken løsning?

Som det fremgår af de divergerende synspunkter, som interessenterne har givet udtryk for, er dyrevelfærd et polariseret emne, hvor NGO'erne og erhvervslivet sjældent deler synspunkter, om end de er enige i, at målet må være at forbedre dyrevelfærden og minimere forvridninger af det indre marked. Interessenterne i erhvervslivet er generelt enige om, at transportforholdene bør forbedres (temperatur, pladsforhold, bedre eksportbetingelser, navnlig i forbindelse med søtransport), men de er tilbageholdende, når det kommer til at begrænse forsendelsestiden yderligere, navnlig når det drejer sig om eksport af levende dyr fra EU. Erhvervslivet er imidlertid splittet internt på grund af divergerende nationale regelsæt i EU's medlemsstater, som fører til divergerende erhvervsinteresser. På den anden side kan NGO'erne ikke tilslutte sig fortsat at tillade eksport af levende dyr på strenge betingelser, idet de ville foretrække helt at forbyde eksport af levende dyr. De går ligeledes ind for meget strengere øvre grænser for forsendelsestiden (højest 8 timer for alle dyr).

C. Den foretrukne løsnings virkninger

Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

Den foretrukne løsning forventes at ville medføre betydelige fordele for dyrevelfærden. Vi ville også opleve positive virkninger for transportører og andre EU-erhvervsdrivende: Med mere harmoniserede regler end i dag vil de drage fordel af mere lige konkurrencevilkår på det indre marked. Desuden vil bedre velfærdsforhold under transport mindske dyresundhedsrisiciene og reducere dødeligheden samt procentdelen af dyr, der ankommer syge eller tilskadekomne til bestemmelsesstedet, og dermed mindske omfanget af afvisning af slagtekroppe på slagterierne (hvilket vil nedbringe udgifterne til destruktion af slagtekroppe, som anslås til 27 EUR pr. slagtekrop) og forbedre kødkvaliteten samt skabe økonomiske gevinster for producenterne, bl.a. via mindre veterinæromkostninger.

<p>Initiativet vil også give indirekte samfundsmæssige fordele, f.eks. ved at reducere risikoen for antimikrobiel resistens og spredningen af zoonotiske sygdomme og ved bedre at imødekomme borgernes forventninger til dyrevelfærd.</p>
<p>Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?</p>
<p>Transportører vil skulle tilpasse sig nye transportmønstre og vil potentielt skulle købe yderligere lastbiler på grund af de strengere krav til pladsforholdene. For så vidt angår søtransport vil nogle operatører være nødt til at købe nye fartøjer eller renovere deres fartøjer for at sikre, at standarderne for sikkerhed til søs er overholdt.</p> <p>De kumulative virkninger af den foretrukne løsning på EU-plan forventes at ville være en årlig stigning i produktionsomkostningerne på skønsmæssigt 0,014 EUR pr. kg kød, mælk eller æg. De virkninger, som dette ville have på produktionsniveauet, importen, eksporten og forbrugerpriserne, forventes at ville være ubetydelige (under 1 % i de fleste tilfælde), og der forventes heller ingen væsentlig indvirkning på fødevarerforsyningsikkerheden.</p> <p>Hvad angår prisoverkommeligheden for fødevarer forventes virkningerne for forbrugerpriserne, afhængigt af råvaren, at ville være en årlig ekstraudgift på mellem 2,81 og 14,09 EUR pr. person afhængigt af kost og indkomst.</p> <p>Nogle af de eksisterende omkostninger vil blive reduceret takket være de besparelser, der vil være resultatet af en mindre administrativ byrde som følge af digitaliseringen. Disse besparelser anslås til 71 mio. EUR om året.</p>
<p>Hvordan påvirker den foretrukne løsning virksomhederne, herunder de små og mellemstore virksomheder og mikrovirksomhederne?</p>
<p>Så godt som alle EU-virksomheder, der beskæftiger sig med dyretransport, er SMV'er i henhold til den gængse definition af SMV'er (over 250 ansatte). Samlet set er de økonomiske virkninger begrænsede, hvormed SMV'ernes behov imødekommes. Desuden er der planlagt tilstrækkeligt lange overgangsperioder, som skal lette en gnidningsløs tilpasning. Der vil også være gevinster og besparelser at hente takket være højere kødkvalitet, færre afvisninger af slagtekroppe og mindre brug af veterinærlægemidler.</p>
<p>Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?</p>
<p>Ingen væsentlige virkninger.</p>
<p>Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?</p>
<p>Nej</p>
<p style="text-align: center;">D. Opfølgning</p>
<p>Hvornår vil initiativet blive taget op til fornyet overvejelse?</p>
<p>Der vil blive foretaget en generel evaluering 10 år efter ikrafttrædelsen. Kommissionen vil med henblik herpå udarbejde en gennemførelses- og evalueringsrapport under hensyntagen til de data, der er indsamlet på grundlag af den reviderede forordning, samt data fra TRACES og medlemsstaternes årlige rapporter om offentlig kontrol.</p>