

Brussel, 8 december 2023
(OR. en)

Interinstitutioneel dossier:
2023/0448(COD)

16405/23
ADD 6

VETER 110
AGRI 792
AGRILEG 338
CODEC 2409
IA 357

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	7 december 2023
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	SWD(2023) 402 final
Betreft:	WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG bij Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende de bescherming van dieren tijdens het vervoer en daarmee samenhangende activiteiten, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1255/97 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1/2005 van de Raad

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2023) 402 final.

Bijlage: SWD(2023) 402 final

Brussel, 7.12.2023
SWD(2023) 402 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE
SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG

bij

**Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

**betreffende de bescherming van dieren tijdens het vervoer en daarmee samenhangende
activiteiten, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1255/97 van de Raad en tot
intrekking van Verordening (EG) nr. 1/2005 van de Raad**

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

Samenvatting
Effectbeoordeling van de herziening van de EU-wetgeving inzake dierenwelzijn
A. Behoeftte aan actie
Waarom? Wat is het probleem?
Sinds de vaststelling van de huidige EU-wetgeving inzake dierenwelzijn (voornamelijk in de jaren negentig) is de wetenschap geëvolueerd, besteden de EU-burgers steeds meer aandacht aan dierenwelzijn en zijn het gedrag en het bewustzijn van de consumenten met betrekking tot dit onderwerp veranderd. Daarom maakt een herziening van de huidige EU-wetgeving inzake dierenwelzijn deel uit van de maatregelen in het kader van de “van boer tot bord”-strategie voor een duurzamer voedselproductiesysteem in de EU. Tijdens een uitgebreide beoordeling (“Geschiktheidscontrole”) is gebleken dat in de huidige wetgeving onvoldoende rekening wordt gehouden met deze ontwikkelingen. De belangrijkste problemen die bij de herziening van de wetgeving inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer moeten worden aangepakt, zijn de volgende: - het dierenwelzijn tijdens het vervoer komt in het gedrang door bepaalde vervoersomstandigheden en door een gebrek aan moderne en doeltreffende handhavinginstrumenten; - er is een ongelijk speelveld voor bedrijfsexploitanten in de EU op de eengemaakte markt, veroorzaakt door verschillen in de uitvoering en handhaving van de gemeenschappelijke EU-vereisten en door de verschillende nationale regels inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer.
Wat wordt er van dit initiatief verwacht?
Door de EU-wetgeving beter af te stemmen op de nieuwste wetenschappelijke gegevens en op de verwachtingen van de burgers, zal het welzijn van de meer dan een miljard dieren die jaarlijks binnen en tussen de lidstaten worden vervoerd en naar niet-EU-landen worden uitgevoerd, aanzienlijk verbeteren. Dankzij duidelijkere en geactualiseerde bepalingen, waarin rekening wordt gehouden met de nieuwste wetenschappelijke gegevens, en een versterkt gebruik van moderne technologie, zal het voor bedrijfsexploitanten makkelijker zijn om de herziene wetgeving na te leven en voor de bevoegde autoriteiten om de wetgeving te handhaven. Daarnaast zal het initiatief helpen om het aantal verstoringen op de eengemaakte markt te verminderen die verband houden met de voorwaarden voor het vervoer van levende dieren voor economische doeleinden. Uiteindelijk zal het initiatief bijdragen aan een veerkrachtiger en duurzamer voedselproductiesysteem in de EU.
Wat is de meerwaarde van EU-maatregelen?
De grensoverschrijdende aard van het vervoer van dieren vereist regelgeving op EU-niveau. Maatregelen die alleen op nationaal niveau worden genomen, zouden ertoe leiden dat de lidstaten hun eigen, uiteenlopende wetgeving toepassen, wat in verdere versnippering, verstoringen van de mededinging en een ongelijk niveau van dierenwelzijn in de EU zou uitmonden. Door een bijgewerkte en homogenere reeks voorschriften vast te stellen, zou de handel in dieren binnen de EU worden vergemakkelijkt en kunnen de EU-exploitanten op een gelijk speelveld met elkaar concurreren. Op die manier wordt de interne markt verbeterd en kunnen de hoge standaarden van de EU op het gebied van dierenwelzijn makkelijker over de hele wereld worden uitgedragen.

B. Oplossingen

Welke wetgevings- en andere beleidsopties zijn overwogen? Is er al dan niet een voorkeursoptie? Waarom?

Om de hierboven beschreven problemen aan te pakken, zijn zes maatregelen geformuleerd. Voor sommige van deze maatregelen zijn ook alternatieve beleidsopties overwogen. Op basis van een multicriteria-analyse van de economische, sociale en ecologische effecten en de gevolgen voor het dierenwelzijn is de volgende combinatie van voorkeursopties gekozen (met bepaalde overgangperiodes indien relevant):

- 1) een verdere beperking van de maximale transporttijden voor het vervoer van levende dieren (maximaal 9 uur in het geval van slachtdieren); en voor andere dieren: 21 uur (+ 24 uur rust) + 21 uur transport);
- 2) verhoging van de beschikbare ruimte in het voertuig op basis van EFSA-aanbevelingen;
- 3) het toepassen van de maximale transporttijden op de uitvoer van levende dieren uit de EU en het opleggen van verdere maatregelen om te garanderen dat de EU-regels tot op de plaats van bestemming worden nageleefd, overeenkomstig het arrest van het Europees Hof van Justitie (bv. een functionaris voor dierenwelzijn aan boord van schepen, schepen die moeten voldoen aan goede normen voor maritieme veiligheid);
- 4) strengere eisen inzake dierenwelzijn voor het vervoer van kwetsbare dieren (bv. voor niet-gespeende kalveren: maximale transporttijd 9 uur + 1 uur voederen + 9 uur, indien een doeltreffend voedersysteem is goedgekeurd; minimumleeftijd van 5 weken en minimumgewicht van 50 kg voor niet-gespeende kalveren die worden vervoerd);
- 5) herziening van de regels om dierenleed als gevolg van transporten bij hoge temperaturen te beperken (als de weersvoorspelling 25-30 °C aangeeft, zijn alleen korte transporten overdag toegestaan; als de voorspelling hoger is dan 30 °C, mag alleen 's nachts worden vervoerd);
- 6) maximaal gebruikmaken van digitale hulpmiddelen om de handhaving van de vervoersregels te vergemakkelijken (bv. plaatsbepaling van voertuigen in real time; centrale databank en digitale toepassing);
- 7) invoering van specifieke regels voor het vervoer van katten en honden (bv. leeftijdsgrenzen en temperatuurvoorwaarden).

Wie steunt welke optie?

Zoals blijkt uit de uiteenlopende standpunten van de belanghebbenden, is dierenwelzijn een polariserend onderwerp, waarover ngo's en het bedrijfsleven zelden dezelfde mening hebben, hoewel zij het eens zijn over de doelstelling om het dierenwelzijn te verbeteren en de verstoring van de interne markt te verminderen. De belanghebbenden uit het bedrijfsleven zijn het over het algemeen eens met de verbetering van de vervoersomstandigheden (temperatuur, beschikbare ruimte, verbeterde uitvoervoorwaarden, met name voor het vervoer over zee), maar zijn terughoudend om de transporttijden verder te beperken, vooral als het gaat om de uitvoer van levende dieren uit de EU. De sector is echter intern verdeeld door de uiteenlopende nationale wetgevingen van de EU-lidstaten, waardoor ook de belangen van de sector uiteenlopen. Daarnaast zijn ngo's geen voorstander van de optie om de uitvoer van levende dieren onder strikte voorwaarden voort te zetten en geven zij de voorkeur aan een verbod ervan. Ook zijn zij voorstander van veel striktere maximale transporttijden (maximaal 8 uur voor alle dieren).

C. Gevolgen van de voorkeursoptie

Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?

De voorkeursoptie zal naar verwachting aanzienlijke voordelen opleveren voor het dierenwelzijn. Daarnaast zal zij een positief effect hebben op vervoerders en andere bedrijfsexploitanten in de EU:

dankzij beter geharmoniseerde regels dan wat nu het geval is, zullen zij kunnen profiteren van een gelijk spelveld op de eengemaakte markt. Bovendien zullen betere welzijnsomstandigheden tijdens het vervoer leiden tot lagere gezondheidsrisico's voor de dieren, een lager sterftecijfer, en tot een lager percentage dieren dat ziek of gewond aankomt, zodat minder karkassen moeten worden afgekeurd in de slachthuizen (waardoor de kosten voor het vernietigen van karkassen, geraamd op 27 EUR per karkas, worden vermeden) en de kwaliteit van het vlees zal verbeteren, terwijl dit ook economische voordelen oplevert voor de producenten, bijvoorbeeld door lagere veterinaire kosten. Het initiatief zal ook indirecte maatschappelijke voordelen met zich meebrengen, bv. door bij te dragen aan de vermindering van het risico op antimicrobiële resistentie en de verspreiding van zoonosen, en door beter in te spelen op de verwachtingen van de burgers op het gebied van dierenwelzijn.
Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)? Vervoersbedrijven zullen zich moeten aanpassen aan nieuwe vervoerspatronen en mogelijk extra vrachtwagens moeten kopen vanwege de verhoging van de vereiste beschikbare ruimte. In het geval van vervoer over zee zullen sommige ondernemingen nieuwe schepen moeten kopen of hun schepen moeten renoveren om te voldoen aan de normen voor maritieme veiligheid. Op EU-niveau wordt het cumulatieve effect van de voorkeursoptie geraamd op een stijging van de productiekosten met gemiddeld 0,014 EUR per kilo vlees, melk of eieren per jaar. De gevolgen hiervan voor de productieniveaus, de invoer, de uitvoer en de consumentenprijzen zullen naar verwachting te verwaarlozen zijn (in de meeste gevallen minder dan 1 %), en ook voor de voedselzekerheid wordt geen significante impact verwacht. Wat de betaalbaarheid van levensmiddelen betreft, zullen de gevolgen voor de consumentenprijzen, afhankelijk van het basisproduct, naar verwachting leiden tot een extra uitgave van 2,81 tot 14,09 EUR per persoon per jaar, afhankelijk van het voedingspatroon en het inkomen. Sommige bestaande kosten zullen dalen dankzij besparingen als gevolg van verlaagde administratieve lasten door digitalisering. Deze besparingen worden geraamd op 71 miljoen EUR per jaar.
Wat zijn de gevolgen voor bedrijven, kleine, middelgrote en micro-ondernemingen? Vrijwel alle EU-bedrijven die betrokken zijn bij het vervoer van dieren, zijn kleine en middelgrote ondernemingen volgens de gebruikelijke definitie van kmo's (meer dan 250 werknemers). Over het algemeen zijn de economische gevolgen beperkt en wordt dus tegemoetgekomen aan de behoeften van de kmo's. Bovendien zijn er voldoende lange overgangperiodes voorzien om een soepele aanpassing mogelijk te maken. Ook zullen er winsten en besparingen worden gerealiseerd dankzij een hogere vleeskwiteit, minder afgekeurde karkassen en een verminderd gebruik van diergeneesmiddelen.
Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden? Geen significante gevolgen.
Zijn er nog andere significante gevolgen? Nee.
D. Evaluatie
Wanneer wordt het initiatief geëvalueerd? Tien jaar na de inwerkingtreding wordt een algemene evaluatie uitgevoerd. Hiertoe zal de Commissie een uitvoerings- en evaluatieverslag voorbereiden, waarin rekening wordt gehouden met de op basis van

de herziene verordening verzamelde gegevens, alsook met de gegevens van Traces en de jaarverslagen van de lidstaten over de uitgevoerde officiële controles.