

Bruksela, 8 grudnia 2023 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0448(COD)

16405/23
ADD 6

VETER 110
AGRI 792
AGRILEG 338
CODEC 2409
IA 357

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	7 grudnia 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	SWD(2023) 402 final
Dotyczy:	DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI - SPRAWOZDANIE ZE STRESZCZENIA OCENY SKUTKÓW - towarzyszący dokumentowi: Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań, zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1255/97 i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2023) 402 final.

Zał.: SWD(2023) 402 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 7.12.2023 r.
SWD(2023) 402 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI
STRESZCZENIE SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

Wniosek dotyczący
ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań,
zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1255/97 i uchylające rozporządzenie Rady
(WE) nr 1/2005

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

Streszczenie oceny skutków
Ocena skutków zmiany unijnych przepisów dotyczących dobrostanu zwierząt
A. Zasadność działań
Jak uzasadniono ten wybór lub jego brak? Na czym polega problem, który trzeba rozwiązać?
Od czasu przyjęcia obecnych przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt (głównie w latach 90. XX wieku) nastąpiły zmiany w zakresie wiedzy naukowej, obywatele Unii zaczęli zwracać coraz większą uwagę na dobrostan zwierząt, a także zmieniły się zachowania konsumentów oraz ich świadomość tego problemu. Z tych powodów zmianę obowiązujących przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt włączono do działań w ramach strategii „Od pola do stołu”, aby przyczynić się do bardziej zrównoważonego systemu produkcji żywności w UE. Jak potwierdzono w kompleksowej ocenie („ocena adekwatności”), zmiany te nie zostały w pełni uwzględnione w obecnym prawodawstwie. Do głównych problemów, które należy rozwiązać w związku ze zmianą przepisów dotyczących ochrony zwierząt w trakcie transportu, należą: - Dobrostan zwierząt podczas transportu jest zagrożony w określonych warunkach transportu, a także z braku nowoczesnych i skutecznych narzędzi egzekwowania przepisów. - Nierówne warunki działania dla unijnych podmiotów gospodarczych na jednolitym rynku wynikające z różnic w sposobie wdrażania i egzekwowania wspólnych wymogów UE, a także z różnych przepisów przyjętych na szczeblu krajowym w zakresie ochrony zwierząt podczas transportu.
Jaki jest cel inicjatywy?
Ścisłejsze powiązanie przepisów UE z najnowszymi dowodami naukowymi i oczekiwaniami obywateli w znacznym stopniu wpłynie na poprawę dobrostanu ponad miliarda zwierząt, które są transportowane w obrębie państw członkowskich i między nimi oraz wywożone co roku do państw niebędących członkami UE. Bardziej przejrzyste i zaktualizowane przepisy, uwzględnienie najnowszych dowodów naukowych oraz szersze wykorzystanie nowoczesnych technologii ułatwią podmiotom gospodarczym przestrzeganie zmienionych przepisów, a właściwym organom – ich egzekwowanie. Ponadto inicjatywa przyczyni się do ograniczenia zakłóceń na jednolitym rynku związanych z warunkami transportu żywych zwierząt w celach gospodarczych. Ostatecznie inicjatywa przyczyni się do stworzenia bardziej odpornego i zrównoważonego systemu produkcji żywności w UE.
Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE?
Ze względu na transgraniczny charakter transportu zwierząt niezbędne są regulacje na szczeblu UE. Działania podejmowane wyłącznie na szczeblu krajowym doprowadziłyby do tego, że państwa członkowskie miałyby własne, zróżnicowane przepisy, co skutkowałoby dalszym podziałem, zakłóceniami konkurencji i nierównym poziomem dobrostanu zwierząt w UE. Dzięki przyjęciu zaktualizowanego i bardziej jednolitego zbioru przepisów wewnątrzunijny handel zwierzętami stanie się łatwiejszy i będzie odbywać się w równiejszych warunkach działania dla unijnych podmiotów. W związku z tym poprawiłoby się funkcjonowanie rynku wewnętrznego, a promowanie na szczeblu globalnym wartości dotyczących dobrostanu zwierząt o wysokim znaczeniu dla UE stałoby się łatwiejsze.

B. Rozwiązania

Jakie warianty legislacyjne i nielegislacyjne rozważono? Czy istnieje preferowany wariant? Jak uzasadniono ten wybór lub jego brak?

W celu rozwiązania opisanych powyżej problemów wskazano sześć działań. W przypadku niektórych z tych działań rozważono alternatywne warianty strategiczne. Na podstawie opartej na wielu kryteriach analizy wpływu tych działań na dobrostan zwierząt, gospodarkę, kwestie społeczne i środowiskowe ustalono następujące połączenie preferowanych wariantów (w stosownych przypadkach z pewnymi okresami przejściowymi):

- 1) dalsze ograniczenie maksymalnego czasu przewozu żywych zwierząt (maksymalnie 9 godzin w przypadku zwierząt transportowanych do uboju; oraz w przypadku innych zwierząt: 21 godzin (+ 24 godziny odpoczynku) + 21 godzin przewozu).
- 2) Zwiększenie dostępnej powierzchni w pojeździe na podstawie zaleceń EFSA.
- 3) Stosowanie maksymalnych czasów przewozu również w odniesieniu do wywozu żywych zwierząt z UE i wymóg stosowania dalszych narzędzi gwarantujących przestrzeganie przepisów UE aż do miejsca przeznaczenia, zgodnie z orzeczeniem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (np. pracownik odpowiedzialny za dobrostan zwierząt na pokładzie statków, statki spełniające dobre standardy bezpieczeństwa morskiego).
- 4) Zaostrzenie wymogów dotyczących dobrostanu zwierząt w odniesieniu do transportu zwierząt wrażliwych (np. w przypadku nieodsadzonych cieląt: maksymalny czas przewozu wynoszący 9 godzin +1 godzina karmienia + 9 godzin, jeżeli zatwierdzono skuteczny system karmienia; minimalny wiek pięciu tygodni i minimalna masa 50 kg w przypadku nieodsadzonych cieląt, które mają być transportowane).
- 5) Zmiana przepisów w celu ograniczenia cierpienia zwierząt spowodowanego transportem w wysokich temperaturach (jeżeli prognoza pogody wskazuje na 25–30 °C, dozwolone są jedynie krótkotrwałe przewozy w ciągu dnia; jeżeli temperatura przekracza 30 °C, dozwolony jest wyłącznie transport w nocy).
- 6) Maksymalne wykorzystanie narzędzi cyfrowych w celu ułatwienia egzekwowania przepisów dotyczących transportu (np. pozycjonowania pojazdów w czasie rzeczywistym; centralna baza danych i aplikacja cyfrowa).
- 7) Wprowadzenie przepisów szczegółowych dotyczących transportu kotów i psów (np. ograniczenia wiekowe i warunki związane z temperaturą).

Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?

Jak pokazują rozbieżne opinie wyrażone przez zainteresowane strony, dobrostan zwierząt jest obszarem polaryzacji, bowiem organizacje pozarządowe i branża rzadko mają ten sam punkt widzenia, chociaż zgadzają się z celem poprawy dobrostanu zwierząt i ograniczenia zakłóceń na rynku wewnętrznym. Zainteresowane strony z branży zasadniczo zgadzają się co do poprawy warunków transportu (temperatura, wielkość dostępnej powierzchni, lepsze warunki w przypadku wywozu, w szczególności drogą morską), ale niechętnie odnoszą się do dalszego skracania czasu przewozu, zwłaszcza jeśli chodzi o wywóz żywych zwierząt z UE. Branża jest jednak wewnętrznie podzielona ze względu na rozbieżne przepisy krajowe państw członkowskich UE, co prowadzi do rozbieżnych interesów branży. Z drugiej strony organizacje pozarządowe nie popierają możliwości dalszego wywozu żywych zwierząt na restrykcyjnych warunkach i opowiadają się za zakazem wywozu żywych zwierząt. Podobnie popierają znacznie bardziej restrykcyjny maksymalny czas przewozu (maksymalnie 8 godzin dla wszystkich zwierząt).

C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu

Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?

Oczekuje się, że preferowany wariant przyniesie znaczne korzyści pod względem dobrostanu zwierząt. Ponadto będzie miał pozytywny wpływ na przewoźników i inne unijne podmioty gospodarcze: dzięki bardziej zharmonizowanym przepisom niż obecnie będą oni korzystać z bardziej wyrównanych warunków działania na jednolitym rynku. Ponadto wyższy poziom dobrostanu podczas transportu spowoduje ograniczenie ryzyka dla zdrowia zwierząt, obniżenie wskaźników upadkowości, a także wysokości odsetka zwierząt chorych lub rannych w momencie przybycia, co doprowadzi do zmniejszenia liczby odrzucanych tusz w rzeźni (i pozwoli uniknąć kosztów niszczenia tusz szacowanych na 27 euro na tuszę) oraz poprawy jakości mięsa, a także przyniesie korzyści gospodarcze producentom, na przykład dzięki obniżeniu kosztów weterynaryjnych.

Inicjatywa przyniesie również pośrednie korzyści społeczne, np. dzięki przyczynieniu się do zmniejszenia ryzyka związanego z opornością na środki przeciwdrobnoustrojowe i rozprzestrzeniania się chorób odzwierzęcych, a także dzięki właściwszej odpowiedzi na oczekiwania obywateli dotyczące dobrostanu zwierząt.

Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?

Przedsiębiorstwa zajmujące się transportem będą musiały dostosować się do nowych wzorców transportu i prawdopodobnie nabyć dodatkowe samochody ciężarowe ze względu na zwiększenie dostępnej powierzchni. W przypadku transportu morskiego niektórzy będą musieli zakupić nowe statki lub przeprowadzić renowację obecnych w celu zapewnienia zgodności ze standardami bezpieczeństwa morskiego.

Szacuje się, że łączny wpływ preferowanego wariantu na poziomie UE spowoduje średnio wzrost kosztów produkcji o 0,014 euro za kilogram mięsa, mleka lub jaj rocznie. Oczekuje się, że wpływ, jaki miałyby to na poziomy produkcji, przywóz, wywóz i ceny konsumpcyjne, będzie nieznaczny (w większości przypadków poniżej 1 %), a także nie oczekuje się znaczącego wpływu na bezpieczeństwo żywnościowe.

Jeżeli chodzi o przystępność cenową żywności, oczekuje się, że w zależności od towaru wpływ na ceny konsumpcyjne będzie stanowił dodatkowe wydatki w wysokości 2,81–14,09 euro na osobę rocznie, w zależności od diety i dochodów.

Niektóre istniejące koszty ulegną obniżeniu dzięki oszczędnościom wynikającym z mniejszego obciążenia administracyjnego spowodowanego cyfryzacją. Oszczędności te oszacowano na 71 mln euro rocznie.

Jakie będą skutki dla przedsiębiorstw, MŚP i mikroprzedsiębiorstw?

Praktycznie wszystkie unijne przedsiębiorstwa zajmujące się transportem zwierząt to MŚP zgodnie ze zwyczajową definicją MŚP (ponad 250 pracowników). Ogólnie rzecz biorąc, skutki gospodarcze są ograniczone, co odpowiada potrzebom MŚP. Ponadto przewiduje się wystarczająco długie okresy przejściowe, aby ułatwić sprawne dostosowanie. Dzięki wyższej jakości mięsa, mniejszej liczbie odrzucanych tusz i rzadszemu stosowaniu leków weterynaryjnych uzyskane zostaną również korzyści i oszczędności.

Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?

Brak istotnego wpływu.

Czy wystąpią inne znaczące skutki?

Nie.

D. Działania następne
Kiedy nastąpi przegląd przyjętej inicjatywy?
Ogólna ocena zostanie przeprowadzona po upływie 10 lat od wejścia w życie. W tym celu Komisja przygotuje sprawozdanie na temat wdrażania oceny, biorąc pod uwagę dane zgromadzone na podstawie zmienionego rozporządzenia, a także dane z systemu TRACES i rocznych sprawozdań państw członkowskich dotyczących przeprowadzonych kontroli urzędowych.