



Study supporting the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport

Executive summaries

English – Français – Deutsch

Written by Milieu SRL
For the Directorate General For Health and Food Safety
April 2023

ECORYS



Answering tomorrow's challenges today

IRTA

WE SHARE OUR SCIENCE TO FEED THE FUTURE

WAGENINGEN UR

For quality of life



veteffect
veterinary and public health



DG SANTE

LEGAL NOTICE

This document has been prepared for the European Commission however it reflects the views only of the authors, and the European Commission is not liable for any consequence stemming from the reuse of this publication. More information on the European Union is available on the Internet (<http://www.europa.eu>).

CONTACT INFORMATION

EUROPEAN COMMISSION

Directorate General for Health and Food Safety

Directorate G - Crisis Preparedness in Food, Animals and Plants

Unit G3 - Animal Welfare

Contact: Stanislav Ralchev

E-mail: SANTE-CONSULT-G3@ec.europa.eu

European Commission
B-1049 Brussel

PDF

ISBN 978-92-68-09806-6

doi: 10.2875/089839

EW-02-23-304-3A-N

Manuscript completed in April 2023.

Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2023

© European Union, 2023



The reuse policy of European Commission documents is implemented by the Commission Decision 2011/833/EU of 12 December 2011 on the reuse of Commission documents (OJ L 330, 14.12.2011, p. 39). Except otherwise noted, the reuse of this document is authorised under a Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0) licence (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). This means that reuse is allowed provided appropriate credit is given and any changes are indicated.

For any use or reproduction of elements that are not owned by the European Union, permission may need to be sought directly from the respective rightholders.

ABSTRACT

Under the Farm to Fork Strategy, the Commission commits to revise animal welfare legislation to ensure a higher level of animal welfare, broaden the scope of the legislation, and align it with the latest scientific evidence and current political priorities while ensuring it is future-proof and easier to enforce. The revision covers Council Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport (Transport Regulation).

The present study aims at assisting the Commission in this revision and supports the impact assessment that will accompany the proposal for a revision of the Transport Regulation, by identifying and analysing quantitative and qualitative data on the expected animal welfare, economic, social and environmental impacts of the actions proposed, and comparing different policy options relating to: conditions of transport and long journeys (exceeding eight hours), transport to third countries, transport of vulnerable animals, transport of farmed fish, transport of cats and dogs, and adaptation to new technologies.

The overall comparison of impacts indicates that options with a more positive impact on animal welfare have a less positive economic impact, and vice versa. Nevertheless, the difference in the total scores across options is not substantial and all options, and thus all combinations, have different advantages and disadvantages. Nevertheless, all combinations perform better than the 'no policy change' i.e., not revising the Transport Regulation.

EXECUTIVE SUMMARY

Context

Animal welfare is a vital part of the Farm to Fork Strategy (F2F) and the European Green Deal, as it helps to improve animal and human health and preserve biodiversity, making it a key component of sustainability. Under the F2F, the Commission commits to revise animal welfare legislation to ensure a higher level of animal welfare, broaden the scope of the legislation, and align it with the latest scientific evidence and current political priorities while ensuring it is future-proof and easier to enforce. The revision covers Council Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport (Transport Regulation). In this context, the Commission mandated the European Food Safety Authority (EFSA) to update its scientific opinions on the minimum requirements for safeguarding animal welfare. In September 2022, the EFSA published its updated scientific opinions, signalling that the current provisions of the Transport Regulation are outdated.

In addition, the evaluation (fitness check) of the EU legislation on animal welfare was published in October 2022. It found that, overall, the protection of animals, including during transport, has somewhat improved but the legislation needs to be updated in order to reflect societal expectations and ethical concerns, scientific and technological development, and sustainability challenges.

Objective and scope

The overall objective of this study is to support the impact assessment (IA) that will accompany the proposal for a revision of the Transport Regulation, by identifying and analysing quantitative and qualitative data on the expected significant animal welfare, economic, social and environmental impacts of the actions proposed, and comparing the policy options and their possible refinement. The focus is put on complex and problematic issues, such as long journeys (exceeding eight hours), transport to third countries, transport of vulnerable animals, transport of farmed fish, transport of cats and dogs, and adaptation to new technologies.

The geographical scope is limited to the EU-27 but findings concerning stakeholders outside the EU are also identified where relevant. The assessment of impacts is forward-looking and considers the current situation and its potential evolution until 2038.

State of play

Since the adoption of the Transport Regulation in 2005, the **EU trade of live animals** has increased within and outside the EU. In the period 2015-2020, approximately 1 436 million animals were transported annually within the EU corresponding to nearly 0.4 million transports per year. The largest shares of transport related to the transport of cattle (32 % of all transports per year), pigs (30 %) and poultry (34 %).

Overall, the main **problems** with the Transport Regulation, which require its revision, can be summarised as:

- **Non-compliance, enforcement and harmonisation issues**, which result in divergent national rules. These stem from: a lack of clarity and differences in interpretation of EU requirements; inconsistencies with other EU legislation and policy; a lack of tools to properly monitor and measure implementation; insufficient resources to conduct checks.
- **Compromised animal welfare during transport**, which is the biggest issue with animal transport. The main causes include: increased health risks

related to transport; inadequate livestock vehicles or vessels; insufficient knowledge and/or training among actors involved in transport; lack of extra-territoriality of EU requirements; lack of species-specific provisions or any provisions for some types and categories of animals.

- The Transport Regulation **does not reflect new scientific knowledge and modern technologies**. The Transport Regulation remains unchanged since 2005 and some its Annexes remain unchanged for a period which is even longer than 20 years.
- The **transport of a large number of live animals** within and outside the EU can be seen as a problem in itself, as it exposes animals to transport-related risks to their welfare. This is primarily the result of a demand for live animals, for instance, to ensure local slaughter, differences in slaughter costs, and difference of labour and production costs across the Member States.
- Unmet **citizens' expectations (both environmental and ethical)** are another driver behind the growing calls to revise the Transport Regulation, as public concern around animal welfare has increased in recent years.

These problems with the current implementation of the Transport Regulation have significant consequences for animal welfare and human health, the economy, the environment, and social aspects, highlighting the need for revision.

The problems result in multiple **economic consequences**, stemming primarily from non-compliance and enforcement issues, lack of harmonisation across the EU and the absence of modern tools to monitor and track compliance with the legislation. Given the costs associated with meeting animal welfare standards and ensuring animals' fitness for transport, some operators may have incentives to minimise these costs at the expense of animal welfare. Combined with minimal controls and the small chance of being fined for infringements, this may result in non-compliance with the rules. In addition, different labour and production costs between Member States result in economic incentives to transport live animals (including over long journeys), as the overall costs remain low in the short-term, which also keeps consumer prices low. Different levels of compliance, diverging interpretation and poor implementation cause market distortion and unfair competition or an uneven playing field for economic operators. Even though consumer preferences for high animal welfare standards can influence production practices and facilitate the development of new markets, for the moment such 'niche' markets remain underdeveloped.

The **environmental consequences** result from transport, particularly long journeys. These include greenhouse gas (GHG) emissions, air pollution, soil acidification and water pollution caused by different modes of transport associated with the transport of large numbers of live animals. Some additional environmental consequences, such as land degradation, air and water pollution or biodiversity loss, result indirectly from the production of animals (these are out of scope of this study as they concern other parts of the value chain).

The **consequences for animal welfare, and to a certain extent, human health**, result from the plurality of problems with non-compliance and enforcement, deficiency of existing rules, lack of harmonisation between Member States, outdated requirements, lack of alignment with the latest scientific evidence, as well as the risks involved in the transport of many live animals. In particular, the risks to animal welfare increase with the length of the journey. The risk of spreading animal diseases including zoonoses and other pathogens are increased with animal movement, stress and poor animal welfare. The higher risks for spreading of zoonoses can in turn pose risks to human health.

These problems can also have **social consequences**. Live animal transport is a source of employment, thus changes to the number of animals transported or journeys made would directly affect drivers. The inconsistencies between the requirements of the Transport Regulation and those of the social legislation for drivers raise the risks of non-compliance, which can compromise both animal welfare and the social welfare of drivers.

The Transport Regulation needs to be revised to ensure higher levels of animal welfare during transport and better functioning of the internal market and fair competition, as well as to address societal demands and sustainability of the food system. Considering these general objectives, the Commission has defined the following **three specific objectives** for the revision of the Transport Regulation:

- to align EU legislation on animal welfare during transport with latest scientific evidence and technological progress;
- to make EU legislation on animal welfare during transport easier to monitor and enforce, including outside the EU;
- to broaden the scope of EU legislation on animal welfare during transport.

To achieve these specific objectives, multiple **policy options** are proposed, grouped into seven categories.

Policy options

The proposed policy options are described based on the information provided in the Terms of Reference, IIA and clarification by DG SANTE. All measures go beyond the baseline. Different measures can be combined into policy packages. The table below provides an overview of all options per category.

Table 1: Overview of options analysed

| Topic | Option A | Option B | Option C | Option D |
|--|--|--|--|--|
| Transport conditions 1: Combined journey times and space allowances | All journeys max. 12 hours + increasing space allowances | Slaughter animals max. 9 hours + Other animals max. 21 hours + increasing space allowances | | Slaughter animals max. 12 hours + Other animals max. 21 hours + one more round for breeding animals + increasing space allowances |
| Transport conditions 2: Travel during hot season | Transport in summer between 21 June and 21 September: only during the night (i.e. 8pm to 9am) | Night-time driving + extending by max 4 hours during the day with mechanical ventilation | | Night-time driving + extending by max 6 hours during the day with mechanical ventilation + one more journey for breeding and fattening animals |
| Exports | Ban the export | Limit the export by road (limit journey times) and allow the export by livestock vessel | | Allow the export by both road and sea (maximum journey of 21 hours for one or several rounds) |
| Vulnerable animals | Unweaned calves (min 5 weeks, min 50kg): journey of max. 8h Pregnant animals (last third gestation): Ban of transport | | Unweaned calves (min 5 weeks, min 50kg): Journey of 8h + 3h feeding + 8h journey Pregnant animals (last third gestation): | Unweaned calves (min 4 weeks, min 50kg): Journey of 8h + 3h feeding + 8h journey Pregnant animals (last third |

Study supporting the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport

| Topic | Option A | Option B | Option C | Option D |
|---------------------------|---|----------|--|--|
| | | | max. 4 hours (except last 10% of gestation) | gestation): max. 8 hours (except last 10% of gestation) |
| Controls | Real-time positioning + mandatory sensors for all journeys + A central database and digital application for official controls | | Real-time positioning and mandatory sensors only for long journeys (more than 9h) + Interoperability of national databases for official controls | Tracking systems allowing only retrospective checks + MS would continue using their own IT systems/ databases |
| Cats and dogs | Age limit min. 15 weeks (socialisation + immunity) + Stricter rules on feeding and watering + Temperature and humidity requirements + Space allowance requirement+ Special conditions for certain breeds+ Fitness for travel requirements+ No muzzles+ Clinical checks+ Additional vaccinations | | Age limit min. 15 weeks (socialisation + immunity) + Stricter rules on feeding and watering + Temperature and humidity requirements + Space allowance requirement | Age limit min. 12 weeks (socialisation) + Stricter rules on feeding and watering |
| Means of transport | Upgrade standards of livestock vessels by introducing ship classifications and safety system, and upgrade standards of road vehicles for long journeys | | | |
| Farmed fish | Establish requirements on density, handling during loading and unloading of the transport vehicles, and water quality for the five main species of farmed fish (Atlantic salmon, common carp, rainbow trout, European sea bass and gilthead sea bream). | | | |

Assessment and comparison of the options

All options were assessed for their impacts on animal welfare, economic impacts, social and environmental impacts. Building upon this assessment, the different policy options were compared according to :

- the **balance** between animal welfare, economic, environmental and social impacts;
- **effectiveness** – based on analysis of the options’ contribution to improving animal welfare and the specific objectives defined for the revision of the Transport Regulation;
- **efficiency** – based on analysis of the expected direct costs and benefits;
- **coherence** – based on analysis of consistency with provisions of other relevant EU legislation;
- **feasibility** – based on analysis of the stakeholder opinions and ‘willingness to accept’ the options as well as assessment whether options can be combined with other measures under consideration.

1. Transport conditions

Journey times and space allowance

Figure 1 provides an overview of the scores provided in Section 6 of the report for each of the criteria described above.

Figure 1: Overview of scores for journey times and space allowance

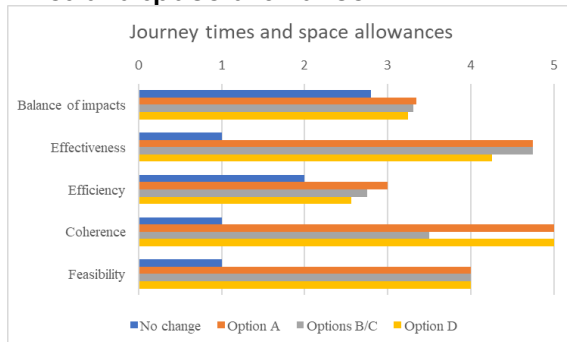
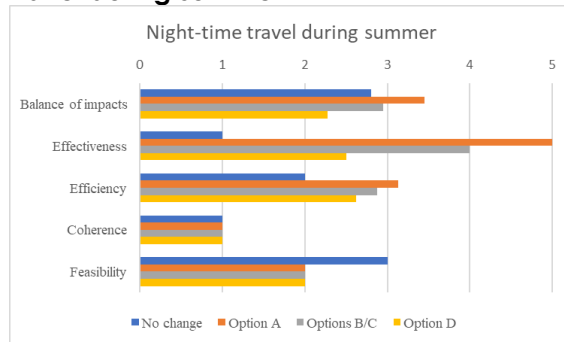


Figure 2: Overview of scores for night-time travel during summer



Balance of impacts: Option A is expected to have the most positive impact on animal welfare, environmental and social aspects as it aligns best with the EFSA recommendations and is expected to result in a reduction of the distances and hours travelled. The next best option would be option B/C and finally option D. The no policy change option would have slightly positive economic, environmental and social impacts in the long term but significant negative impacts on animal welfare.

Effectiveness: Not changing the Transport Regulation means that current issues with enforcement and effectiveness will persist. All four of the proposed options are likely to be effective in delivering the objective of aligning the EU legislation with the latest scientific evidence with options A, B and C having a slightly more positive impact than option D due to the different provisions for different types of animals transported.

Efficiency: Under status quo, the reduction of transports in the long term would result in a decrease of direct costs for transporters and for public authorities and create environmental benefits from lower transport emissions but benefits from improved animal welfare would be foregone. In the proposed options transporters could expect cost savings associated with shorter journeys but also new costs from the additional transports linked to increased space allowances (overall the annual costs would decrease by 19% in option A and 7% in option B/C, and increase by 12% under option D). For public authorities, additional enforcement costs are expected to come from changes in the number of inspections needed. All options, except for option D, would also provide direct environmental benefits linked to a reduction of CO₂ and NO_x emissions (19% under option A, 7% under option B/C).

Coherence: Inconsistencies between the Transport Regulation and the road social legislation would remain if no modifications were made to the Transport Regulation. The journey times under all other options (durations of 9 hours, 12 hours or 21 hours) is in principle aligned with the social legislation for road transport. Regarding the watering and feeding requirements, options B and C envisage a 1-hour resting and feeding time after 12 hours of travel which is not compatible with the resting requirements set in Regulation (EC) No 561/2006.

Feasibility: Updating the requirements concerning journey duration and space allowance was considered relevant and potentially very effective to achieve the objectives of the revision by the majority of the stakeholders from all groups. Not changing the Transport Regulation would however not be acceptable for the majority of the stakeholders. All options but status quo therefore appear feasible.

Travel during the summer

Figure 2 above provides an overview of the scores provided in Section 6 of the report for each of the criteria described above.

Balance of impacts: All four of the proposed options are expected to have positive impacts on animal welfare and the environment but negative economic and social impacts. Overall, option A is expected to have the most positive overall impacts, followed by option B/C and finally option D. The no policy change option would have slightly positive economic, environmental and social impacts in the long term but significant negative impacts on animal welfare.

Effectiveness: Under status quo, the current issues will persist and the objective of aligning the EU legislation with the latest scientific evidence would not be achieved. The other options all meet the objective of aligning the EU legislation with the latest scientific evidence. Options A and B/C are expected to have the most positive impact on animal welfare and thus to be most effective. Option D is expected to be less effective as it would be possible to keep animals on the trucks for up to 6 hours after the driving period.

Efficiency: Under status quo, the decrease in transport will result in a reduction of costs for transporters and public authorities and create environmental benefits from lower transport emissions in the long term. Nevertheless, there would be no benefits from improved animal welfare. Under the other options, limiting transport may result in shorter distances travelled and thus cost savings for transporters, but costs would likely increase due to the need to procure drivers and official checks outside usual working hours. Costs for authorities are expected to increase too (e.g. additional inspections). The potential benefits are linked to improved animal welfare and reductions of environmental emissions (shorter journeys). The largest costs and benefits can be expected in option A, followed by options B/C and D.

Coherence: Inconsistencies between the Transport Regulation and the road social legislation would remain if no modifications were made to the Transport Regulation. The journey times under all proposed options are 12 hours during the night. Road social legislation provides for a maximum daily working time of 10 hours if night work is performed. Compatibility can only be achieved using multi-manning.

Feasibility: The majority of stakeholders from all groups agree that the Transport Regulation needs to be updated but it is not clear to what extent this means regulating the transport in certain temperatures. Some stakeholders (mainly citizens) called for banning transport in extreme heat or cold, but others (business sector) highlighted potential practical difficulties. The majority of the stakeholders might thus favour the no change alternative.

2. Live animal export

Balance of impacts: If no policy change is introduced, issues related to the impossibility to enforce EU rules/requirements outside the Union would persist, maintaining the risks for animal welfare. Among the four options considered, options B and C have a relatively balanced impact on all components (animal welfare, economic impact, social and environmental impacts). In contrast, while Option A is expected to have very positive impacts on animal welfare and the environment, it has a negative social and economic impact. At the same time, option D is expected to have positive environmental impact and to have relatively neutral impacts on animal welfare, social and economic aspects.

Effectiveness: Not changing the Transport Regulation means that current issues with enforcement and effectiveness will persist. The most effective option to meet the general objective of improving animal welfare would be to ban exports as this option removes the risks associated with animal transport and long journeys outside the EU. Implementing options B/C and D in combination with measures on journey times and space allowances can reduce the risks to animal welfare but would not remove these risks completely.

Efficiency: Under status quo, the reduction of transports in the long term would result in a decrease of direct costs for transporters and for public authorities and create environmental benefits from lower transport emissions but benefits from improved animal welfare would be foregone. In terms of direct adjustment and administrative costs of the proposed options, transporters might incur reduced transport costs under option A but higher transport costs and additional costs for upgrading livestock vessels under options B/C and D. However, the largest costs would be indirect in terms of lost revenue for producers (especially for option A lost revenue from exports of live animals and switch to meat is estimated at approximately €1,954 million per year). This impact would also be important, though slightly more limited for options B/C, as the limitations would de facto significantly reduce the trade of slaughter animals. Option D would have a limited economic impact. In addition, the options would create animal welfare, environmental and health benefits.

Coherence: Not changing the Transport Regulation means that current issues with incoherence between the Transport Regulation and road social legislation will continue. The journey times under options B/C and D (durations of 9 hours, 12 hours or 21 hours) align with the social legislation for road transport and the journey durations and resting times for drivers (to the extent that no specific requirements as to the feeding time are embedded in these options, they do not conflict with resting period requirements).

Feasibility: Although an export ban draws controversy and would not be an acceptable option for most stakeholders, not updating the Transport Regulation would not be accepted by the majority of stakeholders either. Options B/C and D are thus acceptable as the majority of stakeholders agree that additional requirements are necessary in relation to the export of live animals.

Figure 3 provides an overview of the scores provided in Section 6 of the report for each of the criteria described above.

Figure 3: Overview of scores for live animal exports to non-EU countries

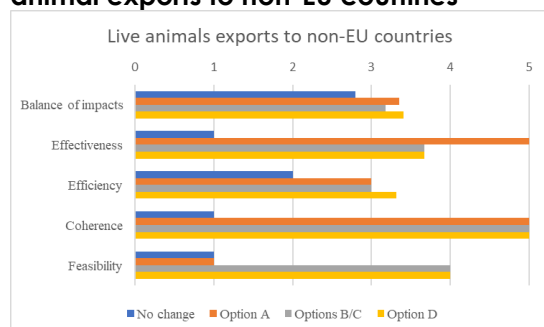
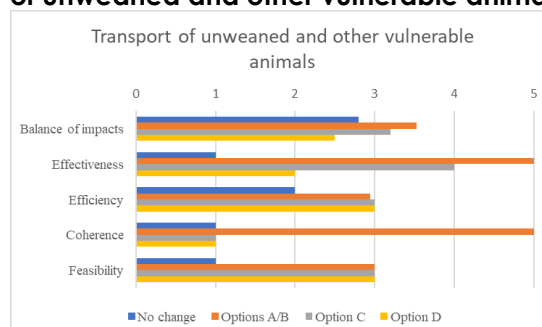


Figure 4: Overview of scores for the transport of unweaned and other vulnerable animals



3. Transport of vulnerable animals

Figure 4 above provides an overview of the scores provided in Section 6 of the report for each of the criteria described above.

Balance of impacts: If no policy change is introduced, problems associated with transport of unweaned calves and other vulnerable animals would continue. Among the proposed options, option A/B has the most positive impacts overall, particularly thanks to its highly positive impacts on animal welfare, while option D has the most negative impact. All options have a similarly negative economic impact, in particular due to an increase in indirect costs, and consequently a negative social impact. All options have a positive environmental impact.

Effectiveness: Not changing the Transport Regulation means that current issues with enforcement and effectiveness will persist. The most effective options to meet the general objective of improving animal welfare and the specific objective of aligning legislation with the latest scientific evidence would be option A/B as it fits best with the EFSA recommendations, followed by option C and D.

Efficiency: In the status quo, some cost reductions and environmental benefits from fewer transports may be expected in the long term but there would be no benefits from improved animal welfare. All options proposed would result in increased direct costs for transporters as administrative costs would increase under option A/B, while operating costs would increase under options C and D (feeding has to be provided for the animals), for producers as animals would be kept longer in the farm of origin and for competent authorities if more veterinary checks are necessary. Such costs would be higher under options C and D, due to enforcement costs at control posts.

Coherence: Not changing the Transport Regulation means that current issues with incoherence between the Transport Regulation and the road social legislation will continue. The journey times under Options A and B (maximum 8 hours) align the requirements of the Transport Regulation with the social legislation for road transport and the journey durations and resting times for drivers. However, the 8 hours journey/3 hours feeding/ 8 hours journey cannot be implemented in line with the working time¹ driving² and resting³ time of one driver.

Feasibility: The topic of transporting unweaned and other vulnerable animals is somewhat controversial and draws opposing views from different types of stakeholders. Among citizens and NGOs there is strong support for banning the transport of vulnerable animals or at least restricting it. Nevertheless, representatives of business organisations and trade unions are of the opposite opinion. Overall, it can be expected that not changing the Transport Regulation would not be acceptable for the majority of the stakeholders.

4. Introducing new technologies

Balance of impacts: If no policy change is introduced, checks will continue to be paper-based, mostly on journey logs, and at times retrospective limiting the possibilities for effective controls. Option A/B has the most positive impacts overall, especially on animal welfare as it has the highest potential to improve controls and enforcement. Nonetheless, this option is likely to entail the most additional costs and environmental

¹ Under Directive 2002/15/EC, maximum 10 hours/day if work is carried out during the night, which would happen in this scenario.

² Under Regulation (EC) No 361/2006, maximum 9 hours (up to 10) within 24 hours.

³ Under Regulation (EC) No 361/2006, minimum 11 hours within 24 hours.

Study supporting the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport

emissions. Options C and D have lower positive impact on animal welfare but less negative economic, social and environmental impacts.

Effectiveness: Not changing the Transport Regulation means that current issues with enforcement and effectiveness will persist. Implementing either of the options can contribute to a better control of the conditions during transport, allowing adjustments as needed and improving the welfare of the transported animals, making them effective in delivering the specific objective of improving the monitoring and enforcement of the legislation.

Efficiency: In the status quo, some cost reductions and environmental benefits from fewer transports may be expected in the long term but there would be no benefits from improved animal welfare. Under the options considered, the direct costs for transporters would concern upgrade costs to ensure all vehicles meet the new standards and connectivity and/or training costs linked to the introduction of a new central EU database. Public authorities would incur one-off and recurring costs linked to the development and maintenance of a central EU database (costs at EU level), training on use of a new central EU database (EU or Member State level), interoperability of existing national databases (costs at Member State level) and processing of the data that would be collected and potential new inspections arising from the additional data available. In addition, all options are expected to provide animal welfare (and indirectly human health) and some environmental benefits. The highest costs would be expected in options A and B as they cover all transports and are likely to create the largest amount of new data to store and process, option C would have medium costs and option D would have the smallest costs compared to the current situation.

Coherence: Not changing the Transport Regulation means that current issues with incoherence between the Transport Regulation and the road social legislation will continue. Directive 2006/22/EC regulates on the implementation of the social legislation and in particular its enforcement. It stipulates inter alia that at least 50% of the inspections should take place at the premises of the road transport operator. All options consider the use of databases for the check, which constitutes a synergy with the requirements of Directive 2006/22/EC.

Feasibility: There is widespread agreement all types of stakeholders that implementation and enforcement of the Transport Regulation needs improvement. Therefore, all proposed options are likely to be accepted by stakeholders while not changing the Transport Regulation is likely to be unacceptable for the majority of the stakeholders.

Figure 5 provides an overview of the scores provided in Section 6 of the report for each of the criteria described above.

Figure 5: Overview of scores for the introduction of new technologies

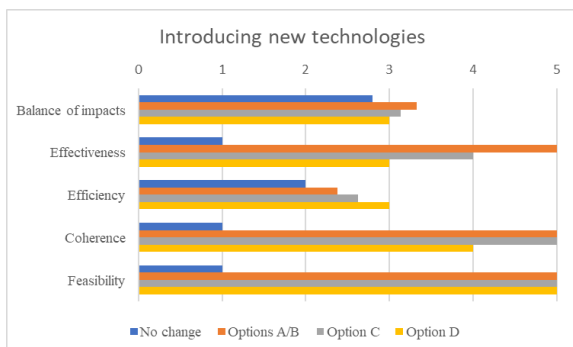
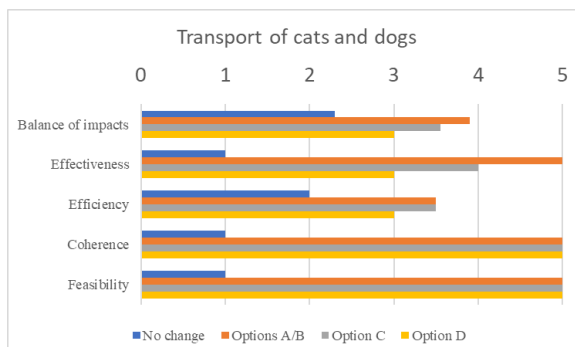


Figure 6: Overview of scores for the transport of cats and dogs



5. Transport of cats and dogs

Figure 6 above provides an overview of the scores provided in Section 6 of the report for each of the criteria described above.

Balance of impacts: If no policy change is introduced, the current situation would continue without any significant changes to the current economic, environmental or social impacts of commercial pet transport. Nonetheless, the animal welfare impacts are likely to be negative. Option A/B is expected to have the greatest positive impact on animal welfare, options C and D would also a positive impact, but more limited. The economic and environmental impacts are expected to be limited across the options.

Effectiveness: Not changing the Transport Regulation means that current issues with enforcement and effectiveness will persist. Although all the proposed options are expected to improve the welfare of cats and dogs during transport, option A/B (and to a limited extent option C) would have more positive impacts by fixing more detailed requirements specific to the transport of these species. In addition, the introduction of the new requirements would thus be effective in meeting the specific objective of broadening the scope of the EU animal welfare legislation.

Efficiency: No additional costs are expected compared to the current situation but there would be no benefits from improved animal welfare. The introduction of more specific requirements for commercial transport of cats and dogs would result in additional enforcement and administrative costs for competent authorities in all options (to a greater extent for option A/B, limited for option C and very limited for option D). It should also be considered that there would be benefits from all options in terms of animal welfare and, concerning in particular option A/B, benefits for human health.

Coherence: Not changing the Transport Regulation means that current issues with incoherence between the Transport Regulation and the road social legislation. The proposed options do not define requirements for journey times so their (in)coherence with the social legislation for road transport will depend on how they are combined with other options that regulate journey times. Furthermore, the trade and movement of pets is subject to additional EU legislation such as Regulation 2016/429 on transmissible animal diseases, Regulation 576/2013 on the non-commercial movement of pet animals as well as legislation on consumer protection. The options for introducing requirements for the transport of cats and dogs appear coherent with this legislation.

Feasibility: There is agreement among different types of stakeholders that defining requirements for the transport of cats and dogs is needed, implying that not changing the Transport Regulation might be unacceptable.

6. Means of transport and new technologies

Balance of impacts: If no policy change is introduced, the current situation would continue with potentially different standards in vehicles and vessels creating risks for animal welfare and distorting competition in the EU. The proposed option is expected to have a positive impact on animal welfare and ideally improve competition in the sector as all transporters would have to meet same standards. Some costs for upgrading existing fleets might be expected but their extent is unknown and the social or environmental impacts compared to the current situation might be limited.

Effectiveness: Not changing the Transport Regulation means that current issues with enforcement and effectiveness will persist. The proposed option has the potential to improve animal welfare by reducing risks such as prolonged thirst and hunger, heat and motion stress or resting problems associated with transport. This will be an effective way of meeting the general objective of improving animal welfare and the specific objectives of aligning legislation with the latest scientific evidence and making it easier to monitor and enforce.

Efficiency: As fewer transports would be needed in the long term, there might be economic and environmental benefits associated with fewer transports. Nevertheless, there would be no benefits from improved animal welfare. The proposed option would result in direct costs for transporters to upgrade existing vehicles or vessels or purchasing new ones, but these would be one-off costs. Administrative costs for both transporters and enforcement costs for competent authorities would not change if no change in the number of checks is expected. There would be benefits associated with the improved competition and animal welfare.

Coherence: Not changing the Transport Regulation means that current issues with incoherence between the Transport Regulation and the road social legislation will continue. There are potential inconsistencies or at least lack of clarity on the links between provisions concerning the standard of livestock vessels under the proposed option and the legislation on certification of ships.

Feasibility: The majority of the stakeholders consider that upgrading standards for the means of transport would be effective in meeting the objectives of the revision and improve the level-playing field in the EU. Not changing the Transport Regulation is likely to be unacceptable for the majority of the stakeholders.

Figure 7 provides an overview of the scores provided in Section 6 of the report for each of the criteria described above.

Figure 7: Overview of scores for upgrading standards for means of transport

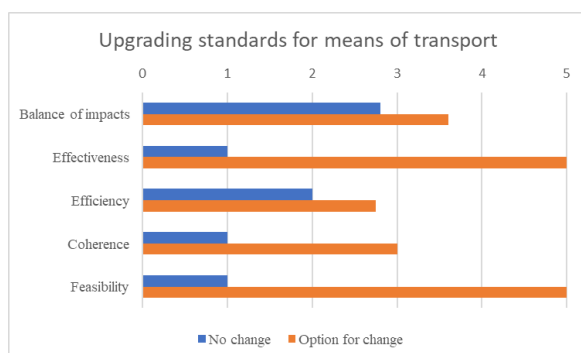
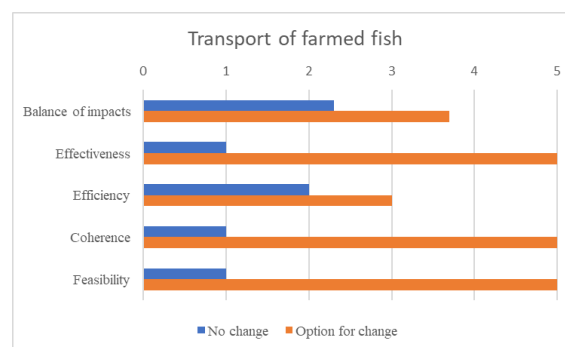


Figure 8: Overview of scores for the transport of farmed fish



7. Transport of farmed fish

Figure 8 above provides an overview of the scores provided in Section 6 of the report for each of the criteria described above.

Balance of impacts: If no policy change is introduced, the current situation would continue without any significant changes. Nonetheless, the animal welfare impacts would be negative as specific requirements for the transport of fish would be missing in the EU legislation. The proposed option is expected to have a major positive impact on fish welfare and no major economic, social and environmental impact.

Effectiveness: The no policy change option would not be effective as the objectives of broadening the scope of the EU legislation would not be achieved. Conversely, the proposed option has the potential to improve animal welfare and thus meet that objective and the objective of broadening the scope of the EU animal welfare legislation.

Efficiency: No additional costs but also no benefits are anticipated in the long term in case of status quo. The proposed option would result in a very limited increase of direct costs for transporters to meet the new requirements as well as a limited increase of costs for competent authorities to check compliance with those requirements.

Coherence: The proposed option is coherent with the EU legislation; no particular issues have been identified.

Feasibility: The majority of the stakeholders think that the introduction of requirements for the transport of farmed fish would be effective in meeting the objectives of the revision and very relevant, though they would need to be adjusted per fish species. Not changing the Transport Regulation is likely to be unacceptable to most stakeholders.

Comparison of all options

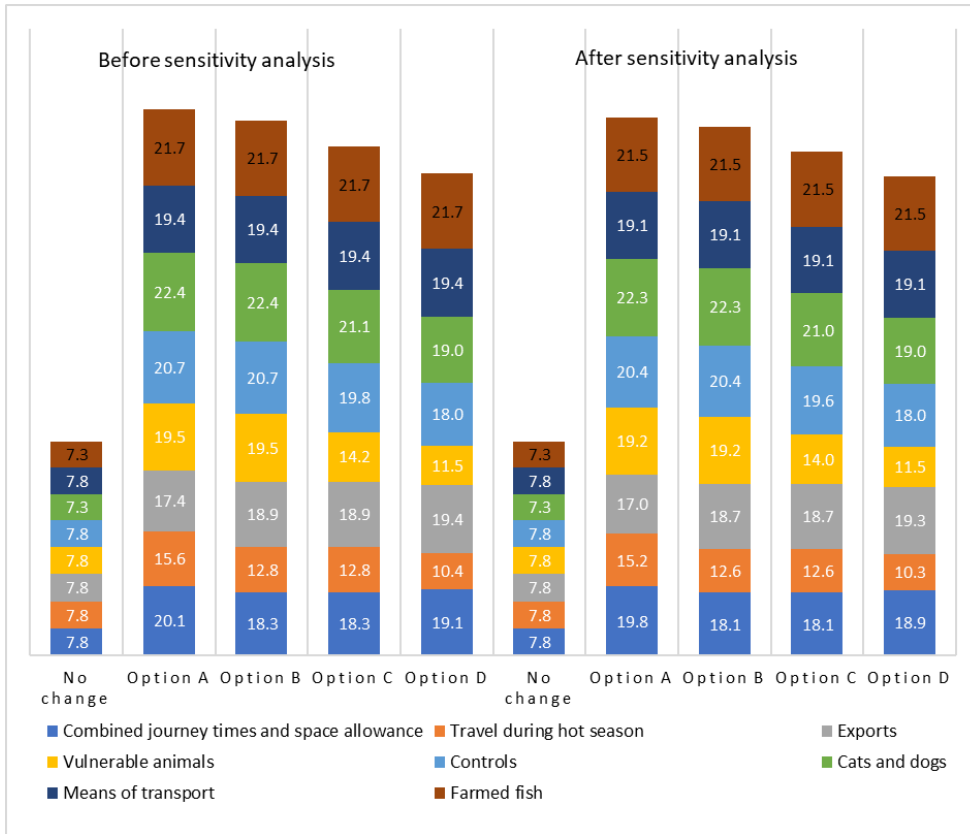
The different measures under the policy options can be combined in 'policy packages' that address multiple topics at a time. Considering the overall scores of the individual options in the above assessment, the following table shows how four packages addressing all topics at the same time compare (except for journey times and space allowances, where the scores from the analysis of the combined net effects is taken).

The overall comparison suggests that combining all the options A or B under consideration is somewhat better than combining all options C or D. Nevertheless, the difference in the total scores is not big as all options, and thus all policy packages, have different advantages and disadvantages. Given the issues of a 'no policy change' option

Study supporting the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport

described above, all policy packages would perform better than not revising the Transport Regulation.

Figure 9: Comparison of policy packages before and after sensitivity analysis



Étude à l'appui de l'analyse d'impact accompagnant la révision de la législation de l'UE sur le bien-être des animaux en cours de transport

Résumé

EXTRAIT

Dans le cadre de la stratégie « De la ferme à la table », la Commission s'engage à réviser la législation en matière de bien-être animal afin de garantir un niveau plus élevé de bien-être animal, d'élargir le champ d'application de la législation et de l'aligner sur les données scientifiques les plus récentes et les priorités politiques actuelles, tout en veillant à ce qu'elle soit à l'épreuve du temps et plus facile à appliquer. La révision porte sur le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport (ou 'règlement sur le transport des animaux').

La présente étude vise à aider la Commission dans cette révision et soutient l'analyse d'impact qui accompagnera la proposition de révision du règlement sur le transport des animaux, en recensant et en analysant des données quantitatives et qualitatives sur les incidences attendues des actions proposées sur le bien-être animal et l'économie, la société et l'environnement, et en comparant différentes options politiques concernant: les conditions de transport et les voyages de longue durée (plus de huit heures), le transport vers des pays tiers, le transport d'animaux vulnérables, le transport de poissons d'élevage, le transport de chats et de chiens et l'adaptation aux nouvelles technologies.

La comparaison globale des impacts indique que les options ayant un impact plus positif sur le bien-être animal ont un impact moins positif sur les aspects économiques, et vice versa. Néanmoins, la différence des scores totaux entre les options n'est pas substantielle et toutes les options, et donc toutes les combinaisons, ont des avantages et des inconvénients différents. Néanmoins, toutes les combinaisons proposées donnent de meilleurs résultats que l'absence de changement de politique, c'est-à-dire l'absence de révision du règlement sur le transport des animaux.

RÉSUMÉ

Contexte

Le bien-être animal est un élément essentiel de la stratégie « De la ferme à la table » et du pacte vert pour l'Europe, dans la mesure où il contribue à améliorer la santé animale et humaine et à préserver la biodiversité, ce qui en fait un élément clé de la durabilité. Dans le cadre de la stratégie « De la ferme à la table », la Commission s'engage à réviser la législation sur le bien-être animal afin de garantir un niveau de bien-être animal plus élevé, d'élargir son champ d'application et de l'aligner sur les dernières preuves scientifiques et les priorités politiques actuelles, tout en veillant à ce qu'elle soit à l'épreuve du temps et plus facile à appliquer. La révision porte sur le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport (ou 'règlement sur le transport des animaux'). Dans ce contexte, la Commission a chargé l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) de mettre à jour ses avis scientifiques sur les exigences minimales en matière de protection du bien-être animal. En septembre 2022, l'EFSA a publié ses avis scientifiques mis à jour, concluant que les dispositions actuelles du règlement sur le transport des animaux sont obsolètes.

En outre, l'évaluation (bilan de qualité) de la législation de l'UE sur le bien-être animal a été publiée en octobre 2022. Elle conclut que, dans l'ensemble, la protection des animaux, y compris pendant le transport, s'est quelque peu améliorée, mais que la législation doit être mise à jour afin de refléter les attentes et les préoccupations éthiques de la société, les développements scientifiques et technologiques et les défis en matière de durabilité.

Objectif et portée

L'objectif général de cette étude est de soutenir l'analyse d'impact (AI) qui accompagnera la proposition de révision du règlement sur le transport des animaux. Elle recense et analyse des données quantitatives et qualitatives afin de mesurer l'incidence des révisions envisagées sur le bien-être animal, l'économie, la société et l'environnement, et compare différentes options de réglementation. L'accent est mis sur des éléments identifiés comme particulièrement complexes et problématiques, tels que : les longs trajets (plus de huit heures), le transport vers des pays tiers, le transport d'animaux vulnérables, le transport de poissons d'élevage, le transport de chats et de chiens, et l'adaptation aux nouvelles technologies.

Le champ d'application géographique est limité aux 27 États membres de l'UE, mais les conclusions concernant les parties prenantes en dehors de l'UE sont, le cas échéant, également identifiées. L'évaluation des impacts tient compte de la situation actuelle et de son évolution potentielle jusqu'en 2038.

État des lieux

Depuis l'adoption du règlement sur le transport des animaux en 2005, le **commerce d'animaux vivants dans l'UE** a augmenté à l'intérieur comme à l'extérieur de l'UE. Au cours de la période 2015-2020, environ 1 436 millions d'animaux ont été transportés chaque année au sein de l'UE, ce qui correspond à près de 0,4 million de transports par an. Cela recouvre principalement le transport de bovins (32 % de tous les transports par an), de porcs (30 %) et de volailles (34 %).

Dans l'ensemble, les principaux **problèmes** du règlement sur le transport des animaux qui ont été identifiés et qui justifient sa révision peuvent être résumés comme suit:

- **Des problèmes de non-conformité, de mauvaise application et d'absence d'harmonisation**, qui entraînent des règles nationales divergentes. Celles-ci découlent d'un manque de clarté et de différences d'interprétation des exigences de l'UE, mais aussi d'incohérences avec d'autres actes législatifs et politiques de l'UE, du manque d'outils pour surveiller et mesurer la mise en œuvre du règlement de manière adéquate; et de ressources insuffisantes allouées aux contrôles.
- **Le fait que le bien-être animal est compromis pendant le transport**, ce qui est le plus gros problème avec le transport des animaux. Les principales causes sont les suivantes: des facteurs de risque accrus pour la santé des animaux liés aux voyages, des véhicules ou navires inadéquats pour le bétail, le manque de connaissances et/ou de formation parmi les personnes impliquées dans le transport, l'absence d'extraterritorialité des exigences de l'UE, et l'absence de dispositions spécifiques à certaines espèces ou pour certains types et catégories d'animaux.
- Le règlement sur le transport des animaux **ne tient pas compte des nouvelles connaissances scientifiques et des technologies modernes**. Le règlement reste inchangé depuis 2005 et certaines de ses annexes tirées des réglementations précédentes n'ont pas été touchées depuis plus de 20 ans.
- Le transport d'un **grand nombre d'animaux vivants** à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE peut être considéré comme un problème en soi, car il expose les animaux à des risques liés au transport pour leur bien-être. Cela est principalement dû à une demande d'animaux vivants, par exemple, pour assurer un abattage local, aux différences dans les coûts d'abattage et aux différences de main-d'œuvre et de coûts de production entre les États membres.
- Les attentes non satisfaites **des citoyens (à la fois environnementales et éthiques)** sont un autre moteur derrière les appels croissants à la révision du règlement sur le transport des animaux, alors que les préoccupations du public concernant le bien-être animal se sont accrues ces dernières années.

Ces problèmes liés à la mise en œuvre actuelle du règlement sur le transport des animaux ont des conséquences importantes pour le bien-être animal, mais également sur la santé humaine, l'économie, l'environnement et les aspects sociaux, ce qui souligne la nécessité d'une révision.

Ainsi, de multiples **conséquences économiques** ont été identifiées. Elles sont principalement dues à des problèmes de non-conformité et d'application, à un manque d'harmonisation dans l'ensemble de l'UE et à l'absence d'outils modernes pour contrôler et suivre le respect de la législation. Compte tenu des coûts associés au respect des normes de bien-être animal et à la nécessité de garantir l'aptitude des animaux au transport, certains opérateurs peuvent être incités à minimiser ces coûts au détriment du bien-être animal. Combiné à des contrôles minimaux et à la faible probabilité d'être condamné à une amende en cas d'infraction, cela peut entraîner le non-respect des règles. En outre, les différences de coûts de main-d'œuvre et de production entre les États membres entraînent des incitations économiques au transport d'animaux vivants (y compris sur de longs trajets), étant donné que les coûts globaux restent faibles à court terme, ce qui maintient également des prix à la consommation plus bas. Les différents niveaux de conformité, les interprétations divergentes et la mauvaise mise en œuvre entraînent des distorsions du marché et une concurrence déloyale entre les opérateurs économiques. Même si les préférences des consommateurs pour des normes élevées en matière de bien-être animal peuvent influencer les pratiques de production

et faciliter le développement de nouveaux marchés, ces marchés de niche restent pour l'instant sous-développés.

Les transports ont également des **conséquences environnementales**, en particulier les longs trajets. Ces conséquences portent sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) et plus globalement la pollution atmosphérique, l'acidification des sols et la pollution de l'eau causées par différents modes de transport associés au transport d'un grand nombre d'animaux vivants. Certaines conséquences environnementales, telles que la dégradation des terres, la pollution de l'air et de l'eau ou la perte de biodiversité, résultent indirectement de la production d'animaux (elles sont hors du champ de cette étude car elles concernent d'autres parties de la chaîne de valeur).

La pluralité des problèmes de non-respect et d'application du règlement, les lacunes des règles existantes, le manque d'harmonisation entre les États membres, le caractère dépassé des exigences en place, le manque d'alignement sur les preuves scientifiques les plus récentes, ainsi que les risques liés au transport de nombreux animaux vivants ont également des conséquences pour le **bien-être animal et, dans une certaine mesure, pour la santé humaine**. Les risques pour le bien-être animal augmentent notamment avec la durée du voyage ; et le risque de propagation de maladies animales, y compris les zoonoses et autres agents pathogènes, augmente avec les mouvements des animaux, le stress et les mauvaises conditions de transport. Les risques plus élevés de propagation des zoonoses peuvent à leur tour présenter des risques pour la santé humaine.

Les problèmes identifiés peuvent également avoir **des conséquences sociales**. Le transport d'animaux vivants est une source d'emploi, de sorte que les changements dans le nombre d'animaux transportés ou de voyages effectués affecteraient directement les chauffeurs routiers. Les incohérences entre les exigences du règlement sur le transport des animaux et celles de la législation sociale pour les chauffeurs routiers augmentent également les risques de non-conformité, ce qui peut compromettre à la fois le bien-être animal et la protection sociale des chauffeurs routiers.

Le règlement sur le transport des animaux doit être révisé afin de garantir des niveaux plus élevés de bien-être animal pendant le transport, un meilleur fonctionnement du marché intérieur et une concurrence loyale, ainsi que pour répondre aux exigences de la société et à la durabilité du système alimentaire. Compte tenu de ces objectifs généraux, la Commission a défini les **trois objectifs spécifiques** suivants pour la révision du règlement:

- aligner la législation de l'UE sur les dernières preuves scientifiques et les progrès technologiques;
- faciliter le contrôle et l'application de la législation de l'UE, y compris en dehors de l'UE;
- élargir le champ d'application de la législation de l'UE.

Pour atteindre ces objectifs spécifiques, de multiples **options stratégiques** sont proposées et regroupées en sept catégories.

Options stratégiques

Les options stratégiques proposées sont décrites sur la base des informations fournies dans le mandat de l'étude d'impact initiale et des éclaircissements de la DG SANTE. Toutes les mesures vont au-delà du scénario de départ. Différentes mesures peuvent en outre être combinées. Le tableau ci-dessous résume toutes les options par catégorie.

*Étude à l'appui de l'analyse d'impact accompagnant la révision de la législation de l'UE
sur le bien-être des animaux en cours de transport*

Tableau 2: Vue d'ensemble des options analysées

| Sujet | Option A | Option B | Option C | Option D |
|--|--|--|---|---|
| Conditions de transport 1: Temps de trajet et espace alloués combinés | Tous les trajets max. 12 heures + augmentation de l'espace alloué | Animaux de boucherie max. 9 heures + Autres animaux max. 21 heures + augmentation de l'espace alloué | | Animaux de boucherie max. 12 heures + Autres animaux max. 21 heures + 21h pour les animaux reproducteurs + augmentation de l'espace alloué |
| Conditions de transport 2: Transport pendant la saison chaude | Transport en été entre le 21 juin et le 21 septembre : uniquement pendant la nuit (c'est-à-dire de 20h à 9h) | Conduite de nuit + extension maximale de 4 heures pendant la journée avec ventilation mécanique | | Conduite de nuit + extension maximale de 6 heures pendant la journée avec ventilation mécanique + un trajet supplémentaire pour les animaux reproducteurs et d'engraissement |
| Exportations | Interdire l'exportation | Limiter l'exportation par la route (limiter les temps de parcours) et permettre l'exportation par navire de transport du bétail | | Permettre l'exportation par route et par mer (trajet maximum de 21 heures pour un ou plusieurs tours) |
| Animaux vulnérables | Veaux non sevrés (min 5 semaines, min 50kg): voyage de max. 8h Animaux gravides (dernier tiers de la durée de gestation): interdiction de transport | Veaux non sevrés (min 5 semaines, min 50kg) : Voyage de 8h + 3h d'alimentation + 8h de voyage Femelles gravides (dernier tiers de gestation): max. 4 heures (sauf pour les derniers 10% de la durée de gestation) | Veaux non sevrés (min 5 semaines, min 50kg) : Voyage de 8h + 3h d'alimentation + 8h de voyage Femelles gravides (dernier tiers de gestation): max. 8 heures (sauf les derniers 10% de gestation) | |
| Contrôles | Positionnement en temps réel + capteurs obligatoires pour tous les trajets + Une base de données centralisée et une application numérique pour les contrôles officiels | Positionnement en temps réel et capteurs obligatoires uniquement pour les longs trajets (plus de 9h) + Interopérabilité des bases de données nationales pour les contrôles officiels | | Systèmes de suivi permettant uniquement des contrôles rétrospectifs + Les États membres continueraient d'utiliser leurs propres systèmes et bases de données informatiques |
| Chats et chiens | Limite d'âge min. 15 semaines (socialisation + immunité) + Des règles plus strictes en matière d'alimentation et d'abreuvement + Exigences en matière de température et d'humidité + Espace disponible + Conditions particulières pour certaines races + Exigences en matière d'aptitude au voyage + Pas de muselière + Contrôles cliniques + Vaccinations supplémentaires | Limite d'âge min. 15 semaines (socialisation + immunité) + Des règles plus strictes en matière d'alimentation et d'abreuvement + Exigences en matière de température et d'humidité + Réserve d'espace | | Limite d'âge min. 12 semaines (socialisation) + Des règles plus strictes en matière d'alimentation et d'abreuvement |
| Moyens de transport | Améliorer les normes des navires de transport du bétail en introduisant des classifications de navires et un système de sécurité, et améliorer les normes des véhicules routiers pour les longs trajets | | | |
| Poissons d'élevage | Établir des exigences relatives à la densité, à la manutention pendant le chargement et le déchargement des véhicules de transport et à la qualité de l'eau | | | |

| Sujet | Option A | Option B | Option C | Option D |
|-------|--|----------|----------|----------|
| | pour les cinq principales espèces de poissons d'élevage (saumon de l'Atlantique, carpe commune, truite arc-en-ciel, bar européen et daurade royale). | | | |

Évaluation et comparaison des options

Toutes les options ont été évaluées en fonction de leurs impacts sur le bien-être animal, et les impacts économiques, sociaux et environnementaux. Sur la base de cette évaluation, les différentes options ont été comparées selon les critères suivants:

- **équilibre** entre le bien-être animal et les incidences économiques, environnementales et sociales;
- **efficacité** – sur la base de l'analyse de la contribution des options à l'amélioration du bien-être animal et des objectifs spécifiques définis pour la révision du règlement sur le transport des animaux;
- **efficience** – fondée sur l'analyse des coûts et des avantages directs prévus;
- **cohérence** – sur la base d'une analyse de la cohérence avec les dispositions d'autres actes législatifs pertinents de l'UE;
- **faisabilité** – sur la base d'une analyse des opinions des parties prenantes et de leur degré d'acceptabilité des options ainsi que sur l'évaluation de la possibilité de combiner les options avec d'autres mesures envisagées.

1. Conditions de transport

Temps de trajet et espace alloué

Figure 1 donne un aperçu des scores fournis à la section 6 du rapport pour chacun des critères énumérés ci-dessus.

Figure 10: Aperçu des scores pour les temps de trajet et l'espace alloué

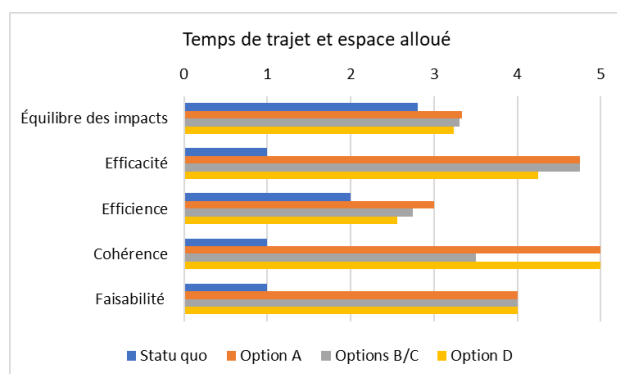
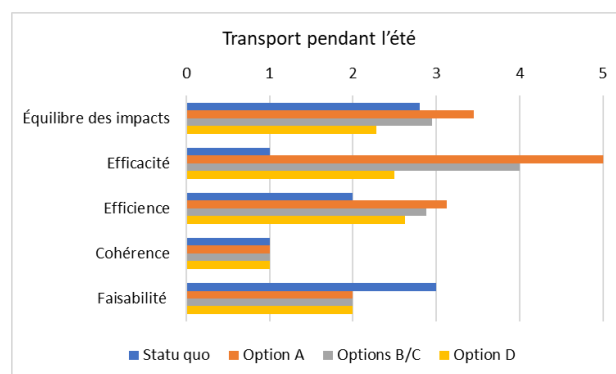


Figure 11 : Aperçu des scores pour les déplacements nocturnes en été



Bilan des impacts: l'option A devrait avoir l'impact le plus positif sur le bien-être animal et les aspects environnementaux et sociaux, car elle s'aligne le mieux sur les recommandations de l'EFSA et devrait entraîner une réduction des distances et des heures parcourues. La deuxième meilleure option serait l'option B/C, suivie de l'option D. L'option consistant à ne pas modifier la réglementation actuelle aurait des incidences

économiques, environnementales et sociales légèrement positives à long terme, mais des répercussions négatives importantes sur le bien-être des animaux.

Efficacité: Ne pas modifier le règlement sur le transport des animaux signifie que les problèmes actuels en termes d'efficacité persisteront. En revanche, les quatre autres options proposées sont susceptibles d'être efficaces pour atteindre l'objectif consistant à aligner la législation de l'UE sur les données scientifiques les plus récentes, les options A, et B/C ayant une incidence légèrement plus positive que l'option D en raison de l'existence de dispositions différentes pour les différents types d'animaux transportés.

Efficience: en cas de statu quo, la réduction des transports qui est anticipée à long terme entraînerait une diminution des coûts directs pour les transporteurs et les pouvoirs publics et créerait des avantages environnementaux grâce à la réduction des émissions dues aux transports. En revanche, les avantages découlant de l'amélioration du bien-être animal seraient inexistantes. Dans les autres options proposées, les transporteurs pourraient s'attendre à des économies de coûts liées à des trajets plus courts, mais aussi à de nouveaux coûts résultant des transports supplémentaires liés à l'augmentation de l'espace alloué (globalement, les coûts annuels diminueraient de 19 % dans l'option A et de 7 % dans l'option B/C, et augmenteraient de 12 % dans l'option D). Pour les autorités publiques, des coûts supplémentaires devraient découler de l'évolution du nombre d'inspections nécessaires. Toutes les autres options, à l'exception de l'option D, offriraient également des avantages environnementaux directs liés à une réduction des émissions de CO₂ et de NOx (19% dans l'option A, 7% dans l'option B/C).

Cohérence: Des incohérences subsisteraient entre le règlement sur le transport des animaux et la législation sociale en matière de transport routier si aucune modification n'était apportée au règlement sur le transport des animaux. Les durées de trajet pour toutes les autres options (durées de 9 heures, 12 heures ou 21 heures) sont en principe alignées sur la législation sociale du transport routier. En ce qui concerne les exigences en matière d'abreuvement et d'alimentation, l'option B/C prévoient un temps de repos et d'alimentation d'une heure après 12 heures de voyage, ce qui n'est pas compatible avec les exigences de repos fixées dans le règlement (CE) n° 561/2006.

Faisabilité: La mise à jour des exigences concernant la durée du trajet et l'espace alloué a été jugée pertinente et potentiellement très efficace pour atteindre les objectifs de la révision par la majorité des parties prenantes de tous profils consultés. L'absence de modification du règlement sur le transport des animaux ne serait toutefois pas acceptable pour la majorité des parties prenantes. Toutes les options, à l'exception du statu quo, semblent donc réalisables.

Transport pendant l'été

Figure 2 donne un aperçu des scores fournis à la section 6 du rapport pour chacun des critères décrits ci-dessus.

Équilibre des impacts: Les quatre options proposées devraient avoir des impacts positifs sur le bien-être animal et l'environnement, mais des impacts économiques et sociaux négatifs. Dans l'ensemble, l'option A devrait avoir les effets globaux les plus positifs, suivie de l'option B/C et enfin de l'option D. L'option de ne pas modifier la réglementation aurait des incidences économiques, environnementales et sociales légèrement positives à long terme, mais des répercussions négatives importantes sur le bien-être des animaux.

Efficacité: en cas de statu quo, les problèmes actuels persisteraient et l'objectif d'aligner la législation de l'UE sur les dernières preuves scientifiques ne serait pas

atteint. Les autres options répondent toutes à l'objectif d'aligner la législation de l'UE sur les preuves scientifiques les plus récentes. Les options A et B/C devraient avoir l'impact le plus positif sur le bien-être animal et donc être les plus efficaces. L'option D devrait être moins efficace, car elle autorise à garder les animaux dans les camions jusqu'à 6 heures après la période de conduite.

Efficacité: en cas de statu quo, la diminution des transports entraînerait une réduction des coûts pour les transporteurs et les pouvoirs publics et créerait des avantages environnementaux grâce à une réduction à long terme des émissions dues aux transports. Néanmoins, il n'y aurait aucune amélioration du bien-être animal. Dans le cadre des autres options, la limitation du transport entraînerait une réduction des distances parcourues et donc des économies de coûts pour les transporteurs. Toutefois, les coûts augmenteraient probablement en raison de la nécessité de trouver des chauffeurs et d'effectuer des contrôles officiels en dehors des heures normales de travail. On peut également s'attendre à ce que les besoins des autorités augmentent (par exemple, inspections supplémentaires). Les avantages potentiels sont liés à l'amélioration du bien-être animal et à la réduction des émissions environnementales (trajets plus courts). L'analyse semble indiquer que les coûts et les avantages les plus importants sont enregistrés dans l'option A, suivie des options B/C et D.

Cohérence: Des incohérences subsisteraient entre le règlement sur le transport des animaux et la législation sociale applicable au transport routier si aucune modification n'était apportée au règlement sur le transport des animaux. La durée du trajet dans toutes les options proposées est de 12 heures pendant la nuit. La législation sociale routière prévoit une durée maximale journalière de travail de 10 heures si le travail de nuit est effectué. Les options proposées ne seraient donc compatibles avec le droit social européen qu'en utilisant le multi-équipage.

Faisabilité: La majorité des parties prenantes de tous les groupes conviennent que le règlement sur les transports doit être mis à jour, mais la mesure dans laquelle cela signifie réglementer le transport à certaines températures n'est pas clairement établie. Certaines parties prenantes (principalement des citoyens) ont appelé à l'interdiction des transports en cas de chaleur ou de froid extrêmes, mais d'autres (secteur des entreprises) ont souligné de potentielles difficultés pratiques. La majorité des parties prenantes pourraient donc privilégier l'alternative sans changement.

2. Exportation d'animaux vivants

Équilibre des impacts: si la législation actuelle n'est pas modifiée, les problèmes liés à l'impossibilité de faire respecter les règles/exigences de l'UE en dehors de l'Union persisteraient, ce qui maintiendrait les risques existant pour le bien-être des animaux. Parmi les quatre autres options envisagées, l'option B/C a un impact relativement équilibré entre toutes les composantes (bien-être animal, impact économique, impacts sociaux et environnementaux). En revanche, alors que l'option A devrait avoir des impacts très positifs sur le bien-être animal et l'environnement, elle a un impact social et économique négatif. Dans le même temps, l'option D devrait avoir un impact environnemental positif, et un impact relativement neutre en terme de bien-être animal, et aspects économiques et sociaux.

Efficacité: Ne pas modifier le règlement sur le transport des animaux signifie que les problèmes actuels d'application et d'efficacité persisteront. L'option la plus efficace pour atteindre l'objectif général d'amélioration du bien-être animal serait d'interdire les exportations, car cette option élimine les risques associés au transport des animaux et aux longs voyages en dehors de l'UE. La mise en œuvre des options B/C et D en combinaison avec des mesures relatives aux durées de voyage et à l'espace alloué peut

réduire les risques pour le bien-être des animaux, mais ne les supprimerait pas complètement.

Efficience: en cas de statu quo, la réduction des transports à long terme entraînerait une diminution des coûts directs pour les transporteurs et les pouvoirs publics et créerait des avantages environnementaux grâce à la réduction des émissions dues aux transports. En revanche, il n'y aurait aucune amélioration du bien-être animal. En ce qui concerne les ajustements directs et les coûts administratifs des options proposées, les transporteurs pourraient avoir à supporter des coûts de transport réduits dans le cadre de l'option A, mais des coûts de transport plus élevés et des coûts supplémentaires pour la modernisation ou l'inspection des navires de transport du bétail dans le cadre des options B/C et D. Toutefois, les coûts les plus importants seraient indirects : perte de revenus pour les producteurs (en particulier pour l'option A : la perte de recettes provenant des exportations d'animaux vivants et du passage à la viande est estimée à environ 1 954 millions d'euros par an). Cet impact serait également important, bien qu'un peu plus limité pour l'option B/C, car les limitations réduiraient de facto considérablement le commerce des animaux de boucherie. L'option D aurait un impact économique limité. En outre, toutes les options créeraient des avantages pour le bien-être des animaux, l'environnement et la santé.

Cohérence: En cas de maintien du règlement sur le transport des animaux en l'état, les problèmes actuels d'incohérence entre le règlement sur le transport des animaux et la législation sociale applicable au transport routier persisteraient. En revanche, les durées de trajet dans le cadre des options B/C et D (durées de 9 heures, 12 heures ou 21 heures) sont alignées sur la législation sociale pour le transport routier et sur les durées de trajet et de repos des conducteurs (dans la mesure où aucune exigence spécifique quant au temps d'alimentation n'est intégrée dans ces options, elles ne sont pas en conflit avec les exigences relatives à la période de repos).

Faisabilité: Bien qu'une interdiction d'exportation suscite la controverse et ne soit pas une option acceptable pour la plupart des parties prenantes, le maintien du règlement tel quel ne serait pas non plus accepté par la majorité des parties prenantes. Les options B/C et D sont donc les plus acceptables, dans la mesure où la majorité des intervenants conviennent que des exigences supplémentaires sont nécessaires en ce qui concerne l'exportation d'animaux vivants.

Figure 3 donne un aperçu des scores fournis à la section 6 du rapport pour chacun des critères décrits ci-dessus.

Figure 12 : Aperçu des scores pour les exportations d'animaux vivants vers des pays tiers

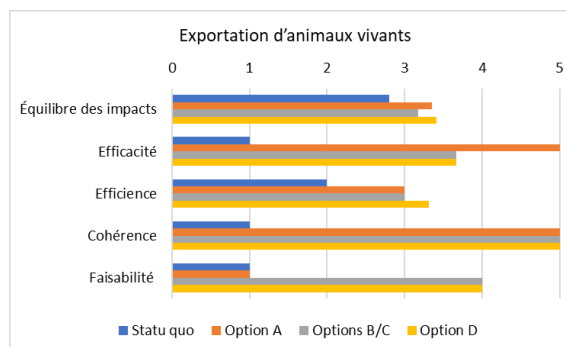
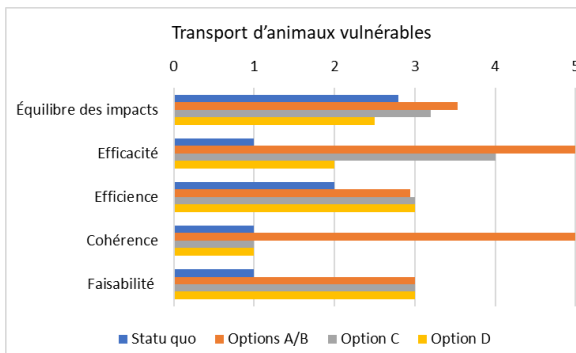


Figure 4 Aperçu des scores pour le transport d'animaux non sevrés et d'autres animaux vulnérables



13

3. Transport d'animaux vulnérables

Figure 4 donne un aperçu des scores fournis à la section 6 du rapport pour chacun des critères décrits ci-dessus.

Équilibre des impacts: Si aucun changement n'est introduit dans la réglementation européenne, les problèmes associés au transport des veaux non sevrés et d'autres animaux vulnérables persisteraient. Parmi les options proposées, l'option A/B a globalement les impacts les plus positifs, notamment grâce à son impact très positif sur le bien-être animal tandis que l'option D a l'impact le plus négatif. Toutes les options ont des incidences économiques négatives de la même magnitude, liées à l'augmentation des coûts indirects, et par conséquent également un impact social négatif. Toutes les options ont un impact positif sur l'environnement.

Efficacité: Si le règlement sur le transport des animaux n'est pas modifié, les problèmes actuels d'application et d'efficacité persisteront. L'option la plus efficace pour atteindre l'objectif général d'amélioration du bien-être animal et l'objectif spécifique d'alignement de la législation sur les preuves scientifiques les plus récentes serait l'option A/B, car elle correspond le mieux aux recommandations de l'EFSA, suivies des options C et D.

Efficience: En cas de statu quo, on peut s'attendre à une réduction de coûts et à des avantages environnementaux découlant d'une réduction du nombre de transports à long terme. Il n'y aurait en revanche aucune amélioration du bien-être des animaux. Toutes les options proposées entraîneraient une augmentation des coûts directs pour les transporteurs étant donné que les coûts administratifs augmenteraient pour l'option A/B et les coûts d'opération augmenteraient pour les options C et D (l'alimentation des animaux doit être fournie), pour les producteurs car les animaux seraient gardés plus longtemps dans l'exploitation d'origine, et pour les autorités compétentes si des contrôles vétérinaires supplémentaires sont nécessaires. Ces coûts seraient plus élevés dans le cadre des options C et D, en raison des coûts d'application aux postes de contrôle.

Cohérence: ne pas modifier le règlement sur le transport des animaux revient à faire persister les problèmes actuels d'incohérence entre le règlement sur le transport des animaux et la législation sociale applicable au transport routier. Les durées de trajet prévues dans l'option A et B (maximum 8 heures) permettent d'aligner les exigences du

règlement sur le transport des animaux sur la législation sociale, en particulier sur les durées de trajet et les temps de repos des conducteurs. Cependant, les options C et D comportant un trajet de 8 heures suivi de 3 heures d'alimentation puis de 8 heures de trajet ne peuvent pas être mis en œuvre dans le respect des règles sur le temps de travail, de conduite et de repos s'appliquant aux conducteurs routiers⁴⁵⁶.

Faisabilité: Le sujet du transport d'animaux non sevrés et d'autres animaux vulnérables est quelque peu controversé et suscite des points de vue opposés de différents types de parties prenantes. Les citoyens et les ONG soutiennent fortement l'interdiction du transport d'animaux vulnérables ou du moins sa restriction. Néanmoins, les représentants des organisations professionnelles et syndicales sont d'un avis contraire. Dans l'ensemble, on peut s'attendre à ce que la majorité des intervenants n'accepte pas le maintien du règlement sur le transport des animaux en l'état actuel.

4. Introduction de nouvelles technologies

Équilibre des impacts: Si aucun changement réglementaire n'est introduit, les contrôles continueront d'être effectués sur papier, principalement sur les carnets de route, et parfois rétrospectivement, ce qui continuera à limiter les possibilités de contrôles efficaces. L'option A/B a les impacts les plus positifs dans l'ensemble, en particulier sur le bien-être des animaux, car elle a le plus grand potentiel d'amélioration des contrôles et de l'application. Néanmoins, cette option est susceptible d'entraîner les coûts supplémentaires et les émissions environnementales les plus importants. Les options C et D ont moins d'impact positif sur le bien-être animal, mais également moins d'impacts négatifs en termes économique, social et environnemental.

Efficacité: Si le règlement sur le transport des animaux n'est pas modifié, les problèmes actuels d'application et d'efficacité persisteront. La mise en œuvre de l'une ou l'autre des options peut contribuer à un meilleur contrôle des conditions pendant le transport, en permettant des ajustements si nécessaire et en améliorant le bien-être des animaux transportés, ce qui les rend efficaces pour atteindre l'objectif spécifique d'améliorer le suivi et l'application de la législation.

Efficience: En cas de statu quo, on peut s'attendre à des réductions de coûts et à des avantages environnementaux découlant d'une réduction du nombre de transports à long terme, mais il n'y aurait aucune amélioration sur le bien-être des animaux. Selon les options envisagées, les coûts directs pour les transporteurs concerneraient les coûts de mise à niveau visant à garantir que tous les véhicules répondent aux nouvelles normes et les coûts de connectivité et/ou de formation liés à l'introduction d'une nouvelle base de données centrale de l'UE. Les autorités publiques supporteraient des coûts ponctuels et récurrents liés au développement et à la maintenance d'une base de données centrale de l'UE (coûts au niveau de l'UE), à la formation à l'utilisation d'une nouvelle base de données centrale de l'UE (au niveau de l'UE ou des États membres), à l'interopérabilité des bases de données nationales existantes (coûts au niveau des États membres) et au traitement des données qui seraient collectées, ainsi qu'à d'éventuelles nouvelles inspections découlant des données supplémentaires disponibles. En outre, toutes les options devraient assurer le bien-être des animaux (et indirectement la santé humaine) et certains avantages environnementaux. Les coûts les plus élevés seraient attendus dans l'option A/B car elles couvrent tous les transports et sont susceptibles de créer la plus grande quantité de nouvelles données à stocker et à traiter, l'option C aurait des

⁴ En vertu de la directive 2002/15/CE, 10 heures/jour si le travail est effectué pendant la nuit, ce qui se produirait dans ce scénario.

⁵ En vertu du règlement (CE) no 361/2006, maximum 9 heures (jusqu'à 10) dans les 24 heures.

⁶ En vertu du règlement (CE) no 361/2006, minimum 11 heures dans les 24 heures.

coûts moyennement élevés et l'option D aurait les coûts les plus faibles par rapport à la situation actuelle.

Cohérence: Ne pas modifier le règlement sur le transport des animaux signifie que les problèmes actuels d'incohérence entre le règlement et la législation sociale dans le domaine du transport routier persisteront. La directive 2006/22/CE régit la mise en œuvre de la législation sociale et, en particulier, son application. Elle dispose notamment qu'au moins 50 % des contrôles doivent avoir lieu dans les locaux du transporteur routier. Toutes les options envisagent l'utilisation de bases de données pour le contrôle, ce qui constitue une synergie avec les exigences de la directive 2006/22/CE.

Faisabilité: Tous les types de parties prenantes s'accordent généralement à dire que la mise en œuvre et l'application du règlement sur le transport des animaux doivent être améliorées. Par conséquent, toutes les options proposées sont susceptibles d'être acceptées par les parties prenantes, tandis que l'absence de modification du règlement sur le transport des animaux est susceptible d'être inacceptable pour la majorité des parties prenantes.

Figure 5 donne un aperçu des scores fournis à la section 6 du rapport pour chacun des critères décrits ci-dessus.

Figure 14 : Aperçu des scores pour l'introduction de nouvelles technologies

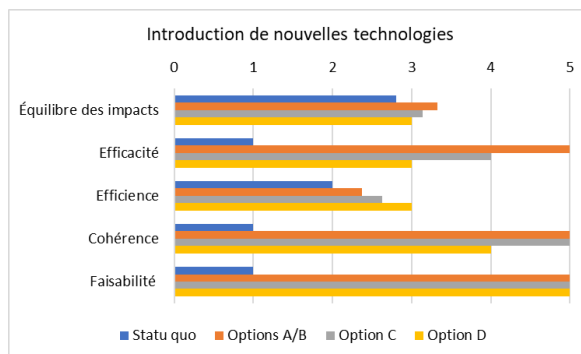
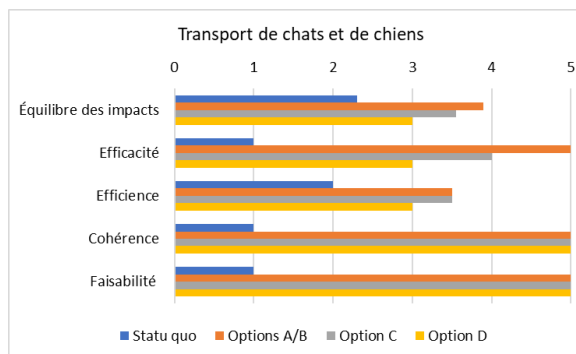


Figure 15 : Aperçu des scores pour le transport de chats et de chiens



5. Transport de chats et de chiens

Figure 6 donne un aperçu des scores fournis à la section 6 du rapport pour chacun des critères décrits ci-dessus.

Équilibre des impacts: Si aucun changement réglementaire n'est introduit, la situation actuelle se poursuivra sans changements significatifs des impacts économiques, environnementaux ou sociaux actuels du transport commercial d'animaux de compagnie. Néanmoins, les impacts sur le bien-être animal sont susceptibles d'être négatifs. L'option A/B devrait avoir le plus grand impact positif sur le bien-être animal, les options C et D auraient également un impact positif, mais plus limité. On s'attend à ce que les répercussions économiques et environnementales soient limitées pour l'ensemble des options.

Efficacité : Si le règlement sur le transport des animaux n'est pas modifié, les problèmes actuels d'application et d'efficacité persisteront. Bien que toutes les autres options proposées devraient améliorer le bien-être des chats et des chiens pendant le transport, l'option A/B (et dans une certaine mesure l'option C) aurait des effets plus

positifs en fixant des exigences plus détaillées spécifiques au transport de ces espèces. En outre, l'introduction des nouvelles exigences serait efficace pour atteindre l'objectif spécifique d'élargir le champ d'application de la législation de l'UE en matière de bien-être animal.

Efficiace: Aucun coût supplémentaire n'est prévu par rapport à la situation actuelle, mais il n'y aurait aucune amélioration du bien-être animal. L'introduction d'exigences plus spécifiques pour le transport commercial de chats et de chiens entraînerait des coûts administratifs et d'application supplémentaires pour les autorités compétentes dans toutes les options (dans une plus grande mesure pour l'option A/B, limitée pour l'option C et très limitée pour l'option D). Il convient également de considérer que toutes ces options présenteraient des avantages en termes de bien-être animal et, en ce qui concerne en particulier l'option A/B, des avantages pour la santé humaine.

Cohérence: Ne pas modifier le règlement sur le transport des animaux signifie que les problèmes actuels d'incohérence entre le règlement sur le transport des animaux et la législation sociale dans le domaine du transport routier persisteront. Les options proposées ne définissent pas d'exigences en matière de temps de trajet, de sorte que leur (in)cohérence avec la législation sociale pour le transport routier dépendra de la manière dont elles seront combinées avec d'autres options qui réglementent les temps de trajet. En outre, le commerce et la circulation des animaux de compagnie sont soumis à une législation supplémentaire de l'UE, telle que le règlement 2016/429 relatif aux maladies animales transmissibles, le règlement (UE) n° 576/2013 relatif aux mouvements non commerciaux d'animaux de compagnie ainsi que la législation relative à la protection des consommateurs. Les options visant à introduire des exigences pour le transport des chats et des chiens dans le règlement sur le transport des animaux semblent cohérentes avec cette législation.

Faisabilité: Différents types de parties prenantes s'accordent à dire qu'il est nécessaire de définir des exigences pour le transport des chats et des chiens, ce qui implique que l'absence de modification du règlement sur le transport pourrait être perçue comme inacceptable.

6. Moyens de transport et nouvelles technologies

Équilibre des impacts: Si aucun changement réglementaire n'est introduit, la situation actuelle persisterait, avec des normes potentiellement différentes pour les véhicules terrestres et les navires, créant des risques pour le bien-être animal et faussant la concurrence au sein de l'UE. L'option proposée devrait avoir une incidence positive sur le bien-être des animaux et, idéalement, améliorer la concurrence dans le secteur, étant donné que tous les transporteurs devraient respecter les mêmes normes. On peut s'attendre à certains coûts de modernisation des flottes existantes, mais leur ampleur n'est pas connue et les impacts sociaux ou environnementaux par rapport à la situation actuelle pourraient être limités.

Efficacité: Si le règlement sur le transport des animaux n'est pas modifié, les problèmes actuels d'application et d'efficacité persisteront. L'option proposée a le potentiel d'améliorer le bien-être des animaux en réduisant les risques tels que la soif et la faim prolongées, le stress dû à la chaleur et aux mouvements ou les problèmes de repos associés au transport. Ce serait un moyen efficace d'atteindre l'objectif général d'améliorer le bien-être des animaux et les objectifs spécifiques d'alignement de la législation sur les preuves scientifiques les plus récentes et de facilitation de son contrôle et de son application.

Efficience: Comme moins de transports seraient nécessaires à long terme, il pourrait y avoir des avantages économiques et environnementaux associés à la réduction du nombre de transports. Néanmoins, il n'y aurait aucune amélioration sur le bien-être animal. L'option proposée entraînerait des coûts directs pour les transporteurs pour moderniser les véhicules ou navires existants ou en acheter de nouveaux, mais il s'agirait de coûts ponctuels. Les coûts administratifs pour les transporteurs et les coûts d'exécution pour les autorités compétentes ne changeraient pas si aucun changement du nombre de contrôles n'est prévu. Il y aurait des avantages associés à l'amélioration de la concurrence et du bien-être des animaux.

Cohérence: Ne pas modifier le règlement sur le transport des animaux signifie que les problèmes actuels d'incohérence entre le règlement sur le transport des animaux et la législation sociale dans le domaine du transport routier persisteront. Il existe des incohérences potentielles ou, à tout le moins, un manque de clarté quant aux liens entre les dispositions relatives à la qualité des navires de transport du bétail dans le cadre de l'option proposée et la législation sur la certification des navires.

Faisabilité: la majorité des parties prenantes considèrent que l'amélioration des normes applicables aux moyens de transport permettrait d'atteindre les objectifs de la révision et d'améliorer les conditions de concurrence équitables dans l'UE. L'absence de modification du règlement sur le transport des animaux est susceptible d'être inacceptable pour la majorité des parties prenantes.

Figure 7 donne un aperçu des scores fournis à la section 6 du rapport pour chacun des critères décrits ci-dessus.

Figure 16 : Aperçu des scores pour l'amélioration des normes applicables aux moyens de transport

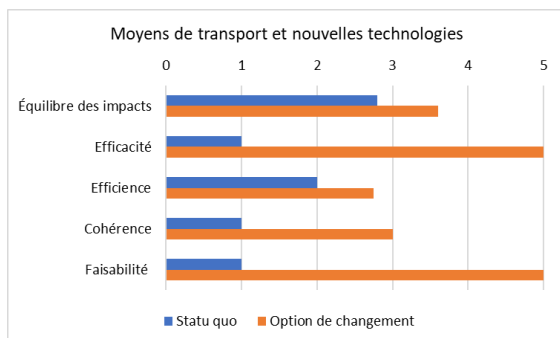
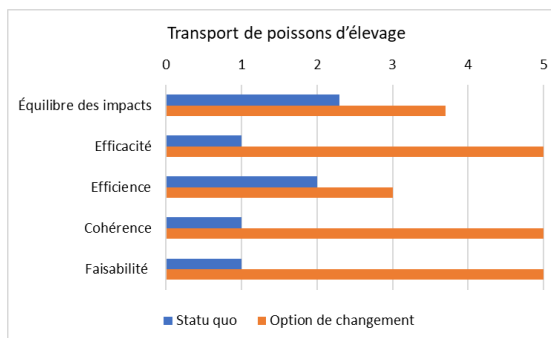


Figure 17 : Aperçu des scores pour le transport des poissons d'élevage



7. Transport de poissons d'élevage

Figure 8 donne un aperçu des scores fournis à la section 6 du rapport pour chacun des critères décrits ci-dessus.

Équilibre des impacts: Si aucun changement réglementaire n'est introduit, la situation actuelle se poursuivra sans changements significatifs. Néanmoins, les incidences sur le bien-être animal seraient négatives, car les exigences spécifiques pour le transport du poisson seraient absentes de la législation de l'UE. L'option proposée devrait avoir un impact positif majeur sur le bien-être des poissons, et n'avoir, dans le même temps, aucun impact économique, social et environnemental majeur.

Efficacité: le statu quo ne serait pas efficace car les objectifs d'élargissement du champ d'application de la législation de l'UE ne seraient pas atteints. Inversement, l'option proposée est susceptible d'améliorer le bien-être animal et donc d'atteindre cet objectif et celui d'élargir le champ d'application de la législation de l'UE en matière de bien-être animal.

Efficience: Aucun coût supplémentaire mais aussi aucun bénéfice n'est prévu à long terme en cas de statu quo. L'option proposée entraînerait une augmentation très limitée des coûts directs supportés par les transporteurs pour satisfaire aux nouvelles exigences ainsi qu'une augmentation limitée des coûts supportés par les autorités compétentes pour vérifier le respect de ces exigences.

Cohérence: l'option proposée est cohérente avec la législation de l'UE; aucun problème particulier n'a été identifié.

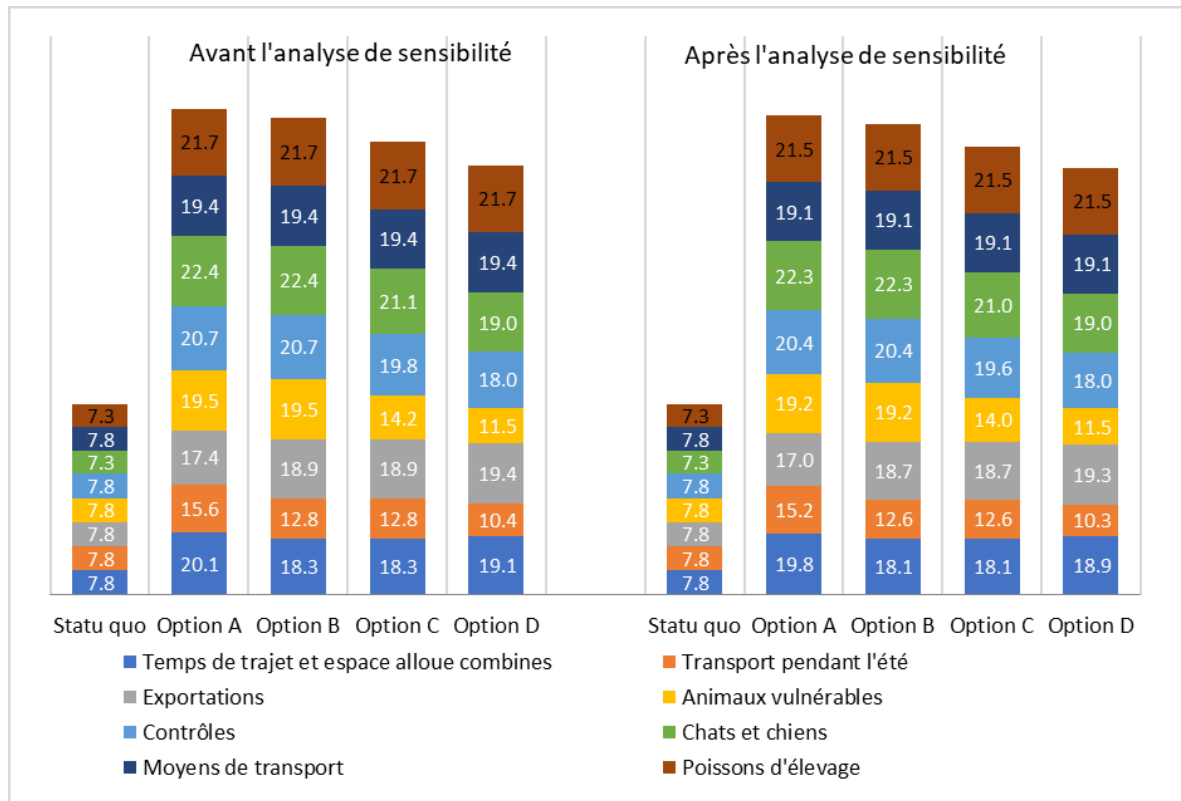
Faisabilité: La majorité des intervenants estime que l'introduction d'exigences pour le transport du poisson d'élevage serait très pertinente et efficace pour atteindre les objectifs de la révision, bien que ces exigences devraient être ajustées par espèce de poisson. Ne pas modifier le règlement sur le transport des animaux risque d'être perçu comme inacceptable pour la plupart des parties prenantes.

Comparaison de toutes les options

Les différentes mesures prévues dans le cadre des options stratégiques peuvent être combinées dans des « paquets d'actions » qui traitent de plusieurs sujets à la fois. Compte tenu des scores globaux des différentes options dans l'évaluation ci-dessus, les tableaux suivants montrent comment les quatre paquets abordant chaque sujet (à l'exception des temps de trajet et des allocations d'espace, où les scores de l'analyse des effets nets sont combinés) sont comparés (sans ou avec un poids différent donné à chaque critère).

La comparaison globale suggère que la combinaison de toutes les options A ou B envisagées est un peu meilleure que la combinaison de toutes les options C ou D. Néanmoins, la différence dans les scores totaux n'est pas grande, car toutes les options, et donc tous les paquets d'actions, présentent des avantages et des inconvénients différents. Compte tenu des problèmes liés à l'option consistant à maintenir le statu quo décrits ci-dessus, tous les ensembles de politiques donneraient de meilleurs résultats que de ne pas réviser le règlement sur le transport des animaux.

Figure 18 : Comparaison des ensembles de politiques avant et après l'analyse de sensibilité



Studie zur Unterstützung der Folgenabschätzung zur Überarbeitung der EU- Rechtsvorschriften über das Wohlergehen von Tieren beim Transport

Zusammenfassung

ABSTRAKT

Im Rahmen der Strategie "Vom Hof auf den Tisch" verpflichtet sich die Kommission, die Tierschutzvorschriften zu überarbeiten, um ein höheres Tierschutzniveau zu gewährleisten, den Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften zu erweitern und sie an die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse und aktuellen politischen Prioritäten anzupassen und gleichzeitig sicherzustellen, dass sie zukunftssicher und leichter durchsetzbar sind. Die Überarbeitung betrifft die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Europäischen Rates über den Schutz von Tieren beim Transport (Transportverordnung).

Die vorliegende Studie soll die Kommission bei dieser Überarbeitung assistieren und unterstützt die Folgenabschätzung, die den Vorschlag für eine Überarbeitung der Transportverordnung begleiten wird, indem quantitative und qualitative Daten über die erwarteten Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf das Wohlergehen der Tiere sowie die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen ermittelt und analysiert und verschiedene politische Optionen in Bezug auf Folgendes verglichen werden: Transportbedingungen und lange Transporte (mehr als acht Stunden), Transport in Drittländer, Transport schutzbedürftiger Tiere, Transport von Zuchtfischen, Transport von Katzen und Hunden und Anpassung an neue Technologien.

Der Gesamtvergleich der Auswirkungen zeigt, dass Optionen mit positiveren Auswirkungen auf den Tierschutz weniger positive wirtschaftliche Auswirkungen haben und umgekehrt. Dennoch ist der Unterschied in der Gesamtpunktzahl zwischen den Optionen nicht wesentlich und alle Optionen und damit alle Kombinationen haben unterschiedliche Vor- und Nachteile. Nichtsdestotrotz schneiden alle Kombinationen besser ab als die "keine Änderung der Politik", wo die Verkehrsverordnung nicht überarbeitet wäre.

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Kontext

Der Tierschutz ist ein wesentlicher Bestandteil der Strategie "Vom Hof auf den Tisch" und des europäischen "Green Deal", da er zur Verbesserung der Gesundheit von Mensch und Tier und zur Erhaltung der biologischen Vielfalt beiträgt und somit eine Schlüsselkomponente von Nachhaltigkeit darstellt. Im Rahmen der Strategie verpflichtet sich die Europäische Kommission, die Tierschutzvorschriften zu überarbeiten, um ein höheres Tierschutzniveau zu gewährleisten, den Geltungsbereich der Vorschriften zu erweitern, sie an die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse und die aktuellen politischen Prioritäten anzupassen und gleichzeitig sicherzustellen, dass sie zukunftssicher und leichter durchsetzbar sind. Die Überarbeitung betrifft die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Europäischen Rates über den Schutz von Tieren beim Transport (Transportverordnung). In diesem Zusammenhang beauftragte die Kommission die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA) mit der Aktualisierung ihrer wissenschaftlichen Gutachten zu den Mindestanforderungen für den Schutz von Tieren. Im September 2022 veröffentlichte die EFSA ihre aktualisierten wissenschaftlichen Gutachten und wies darauf hin, dass die derzeitigen Bestimmungen der Transportverordnung veraltet sind.

Darüber hinaus wurde im Oktober 2022 die Bewertung (Fitness-Check) der EU-Tierschutzvorschriften veröffentlicht. Darin wird festgestellt, dass sich der Schutz von Tieren, auch während des Transports, insgesamt etwas verbessert hat, die Rechtsvorschriften jedoch aktualisiert werden müssen, um den gesellschaftlichen Erwartungen und ethischen Bedenken, der wissenschaftlichen und technologischen Entwicklung und den Herausforderungen der Nachhaltigkeit Rechnung zu tragen.

Zielsetzung und Geltungsbereich

Das übergeordnete Ziel dieser Studie ist die Unterstützung der Folgenabschätzung, die den Vorschlag für eine Überarbeitung der Transportverordnung begleiten wird, durch die Ermittlung und Analyse quantitativer und qualitativer Daten zu den erwarteten erheblichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf das Wohlergehen von Tieren sowie auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt und durch den Vergleich der politischen Optionen und ihrer möglichen Konkretisierung. Der Fokus liegt auf komplexen und problematischen Fragen gewidmet, wie z.B. langen Transporten (mehr als acht Stunden), Transporten in Drittländer, Transporten von schutzbedürftigen Tieren, Transporten von Zuchtfischen, Transporten von Katzen und Hunden, sowie der Anpassung an neue Technologien.

Der geografische Geltungsbereich ist auf die EU-27 beschränkt, doch werden auch Erkenntnisse über Interessengruppen außerhalb der EU aufgezeigt, sofern dies relevant ist. Die Folgenabschätzung ist zukunftsorientiert und berücksichtigt die derzeitige Situation und ihre mögliche Entwicklung bis 2038.

Sachstand

Seit der Annahme der Transportverordnung im Jahr 2005 hat der **EU-Handel mit lebenden Tieren** innerhalb und außerhalb der EU zugenommen. Im Zeitraum 2015-2020 wurden jährlich etwa 1 436 Millionen Tiere innerhalb der EU transportiert, was fast 0,4 Millionen Transporten pro Jahr entspricht. Der größte Anteil der Transporte entfällt auf den Transport von Rindern (32 % aller Transporte pro Jahr), Schweinen (30 %) und Geflügel (34 %).

Insgesamt lassen sich die **Hauptprobleme** der Transportverordnung, die ihre Überarbeitung erfordern, wie folgt zusammenfassen:

- **Probleme bei der Nichteinhaltung, Durchsetzung und Harmonisierung**, die zu unterschiedlichen nationalen Vorschriften führen. Diese stammen von: Unklarheit und unterschiedlicher Auslegung der EU-Anforderungen; Widersprüchen mit anderen EU-Rechtsvorschriften und -Politiken; Fehlen von Instrumenten zur angemessenen Überwachung und Messung der Ergebnisse; unzureichende Ressourcen für die Durchführung von Kontrollen.
- **Beeinträchtigung des Tierwohls während des Transports**, was das größte Problem bei Tiertransporten darstellt. Zu den Hauptursachen gehören: erhöhte Risikofaktoren für die Tiergesundheit im Zusammenhang mit Reisen, unzureichende Fahrzeuge oder Schiffe für den Tiertransport; unzureichende Kenntnisse und/oder Ausbildung der Hauptakteure; fehlende Extraterritorialität der EU-Anforderungen; das Fehlen artenspezifischer Bestimmungen oder jeglicher Bestimmungen für einige Tierarten und -kategorien.
- Die Transportverordnung **spiegelt neue wissenschaftliche Erkenntnisse und moderne Technologien nicht wider**. Die Transportverordnung ist seit 2005 unverändert, und einige ihrer Anhänge sind sogar auf einem Stand von vor über 20 Jahren.
- Der **Transport einer großen Anzahl lebender Tiere** innerhalb und außerhalb der EU kann an sich schon als Problem angesehen werden, da er die Tiere transportbedingten Risiken für ihr Wohlergehen aussetzt. Dies ist in erster Linie auf die Nachfrage nach lebenden Tieren zurückzuführen, z. B. um die Schlachtung vor Ort zu gewährleisten, sowie auf die unterschiedlichen Schlachtkosten und die unterschiedlichen Arbeits- und Produktionskosten in den Mitgliedstaaten.
- **Höhere Erwartungen der Bürger (sowohl in ökologischer als auch in ethischer Hinsicht)** sind ein weiterer Grund für die zunehmenden Forderungen nach einer Überarbeitung der Transportverordnung, da die öffentliche Sorge um den Tierschutz in den letzten Jahren zugenommen hat.

Diese Probleme bei der derzeitigen Umsetzung der Transportverordnung haben erhebliche Auswirkungen auf den Tierschutz und die menschliche Gesundheit, die Wirtschaft, die Umwelt und soziale Aspekte, was die Notwendigkeit einer Überarbeitung unterstreicht.

Die Probleme haben vielfältige **wirtschaftliche Folgen**, die in erster Linie auf die Nichteinhaltung und Durchsetzung der Vorschriften, die mangelnde Harmonisierung in der EU und das Fehlen moderner Instrumente zur Überwachung und Verfolgung der Einhaltung der Rechtsvorschriften zurückzuführen sind. In Anbetracht der Kosten, die mit der Einhaltung der Tierschutznormen und der Gewährleistung der Transportfähigkeit der Tiere verbunden sind, haben einige Unternehmer möglicherweise Anreize, diese Kosten auf Kosten des Tierschutzes zu minimieren. In Verbindung mit minimalen Kontrollen und der geringen Chance, bei Verstößen mit einer Geldstrafe belegt zu werden, kann dies zu einer Nichteinhaltung der Vorschriften führen. Darüber hinaus führen die unterschiedlichen Arbeits- und Produktionskosten in den Mitgliedstaaten zu wirtschaftlichen Anreizen für den Transport lebender Tiere (auch über lange Fahrten), da die Gesamtkosten kurzfristig niedrig bleiben, was auch die Verbraucherpreise niedrig hält. Mangelhafte Umsetzung der EU-Vorschriften in nationales Recht, divergierende Rechtsauslegung sowie unterschiedliche Niveaus der Einhaltung der Vorschriften führen zu Marktverzerrungen und unlauterem Wettbewerb. Auch wenn die neuen

Verbraucherpräferenzen für hohe Tierschutzstandards die Produktionspraktiken beeinflussen und die Entwicklung neuer Märkte erleichtern können, sind solche "Nischenmärkte" derzeit noch unterentwickelt.

Die **Umweltauswirkungen** ergeben sich aus dem Transport, insbesondere bei langen Fahrten. Dazu gehören Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung, Bodenversauerung und Wasserverschmutzung durch die verschiedenen Verkehrsträger, die mit dem Transport einer großen Zahl lebender Tiere verbunden sind. Einige Umweltauswirkungen wie Bodendegradation, Luft- und Wasserverschmutzung oder der Verlust der biologischen Vielfalt ergeben sich außerdem auch indirekt aus der Produktion von Tieren (diese sind nicht von dieser Studie umfasst, da sie andere Teile der Wertschöpfungskette betreffen).

Die **Folgen für den Tierschutz und in gewissem Maße auch für die menschliche Gesundheit** ergeben sich aus einer Vielzahl von Problemen im Zusammenhang mit der Nichteinhaltung und Durchsetzung bestehender Vorschriften, der mangelnden Harmonisierung zwischen den Mitgliedstaaten, veralteten Anforderungen, der fehlenden Anpassung an die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse sowie den mit dem Transport vieler lebender Tiere verbundenen Risiken. Insbesondere die Risiken für den Tierschutz nehmen mit der Länge der Fahrt zu. Das Risiko der Ausbreitung von Tierkrankheiten, einschließlich Zoonosen und anderer Krankheitserreger, steigt mit der Verbringung der Tiere, Stress und schlechtem Tierschutz. Das höhere Risiko der Ausbreitung von Zoonosen kann wiederum eine Gefahr für die menschliche Gesundheit darstellen.

Diese Probleme können auch **soziale Folgen** haben. Der Transport von Lebewild ist eine Beschäftigungsquelle, so dass sich Änderungen bei der Zahl der transportierten Tiere oder der Fahrten direkt auf die Fahrer auswirken würden. Die Unstimmigkeiten zwischen den Anforderungen der Transportverordnung und denen der Sozialvorschriften für Fahrer erhöhen das Risiko der Nichteinhaltung, was sowohl den Tierschutz als auch den Sozialschutz der Fahrer gefährden kann.

Die Transportverordnung muss überarbeitet werden, um ein höheres Niveau des Tierschutzes während des Transports, ein besseres Funktionieren des Binnenmarktes und einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten sowie den gesellschaftlichen Anforderungen und der Nachhaltigkeit des Lebensmittelsystems Rechnung zu tragen. In Anbetracht dieser allgemeinen Ziele hat die Kommission die folgenden **drei spezifischen Ziele** für die Überarbeitung der Transportverordnung festgelegt:

- Angleichung der EU-Tierschutzvorschriften beim Transport an die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse und den technischen Fortschritt;
- Erleichterung der Überwachung und Durchsetzung der EU-Tierschutzvorschriften beim Transport, auch außerhalb der EU;
- Ausweitung des Geltungsbereichs der EU-Tierschutzvorschriften beim Transport.

Um diese spezifischen Ziele zu erreichen, werden **mehrere politische Optionen** vorgeschlagen, die in sieben Kategorien zusammengefasst sind.

Politische Optionen

Die vorgeschlagenen politischen Optionen werden auf der Grundlage der in der Ausschreibung der Studie, IIA und der Klarstellung der GD SANTE bereitgestellten Informationen beschrieben. Alle Maßnahmen gehen über die Basislinie hinaus. Verschiedene Maßnahmen können in Maßnahmenpaketen gebündelt werden. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über alle Optionen pro Kategorie.

Studie zur Unterstützung der Folgenabschätzung zur Überarbeitung der EU-Rechtsvorschriften über das Wohlergehen von Tieren beim Transport

Tabelle 3: Überblick über die untersuchten Optionen

| Thema | Option A | Option B | Option C | Option D |
|---|---|---|--|---|
| Transportbedingungen 1: Kombinierte Fahrzeiten und Raumangebot | Alle Fahrten max. 12 Stunden + zunehmendes Raumangebot | Schlachttieren max. 9 Stunden + Andere Tiere max. 21 Stunden + Erhöhung des Raumangebots | | Schlachttieren max. 12 Stunden + Andere Tiere max. 21 Stunden + 21h für Zuchttiere + Erhöhung des Raumangebots |
| Transportbedingungen 2: Reisen in der heißen Jahreszeit | Transporte im Sommer zwischen dem 21. Juni und dem 21. September: nur während der Nacht (d.h. von 20.00 bis 9.00 Uhr) | Nachtfahrten + Verlängerung um maximal 4 Stunden am Tag mit mechanischer Belüftung | | Nachtfahrten + Verlängerung um maximal 6 Stunden am Tag mit mechanischer Belüftung + eine weitere Fahrt für Zucht- und Masttiere |
| Ausfuhren | Verbot der Ausfuhr | Beschränkung der Ausfuhr auf der Straße (Begrenzung der Fahrzeiten) und Erlaubnis der Ausfuhr mit einem Tiertransportschiff | | Erlaubnis für die Ausfuhr auf dem Straßen- und Seeweg (Höchstdauer von 21 Stunden für eine oder mehrere Fahrten) |
| Schutzbedürftige Tiere | Nicht abgesetzte Kälber (mindestens 5 Wochen, mindestens 50 kg): Transport von max. 8h Trächtige Tiere (letztes Drittel der Trächtigkeit): Verbot des Transports | | Nicht abgesetzte Kälber (min. 5 Wochen, min. 50kg): Transport von 8h + 3h Fütterung + 8h Transport Schwangere Tiere (letztes Drittel der Trächtigkeit): max. 4 Stunden (außer die letzten 10% der Trächtigkeit) | Nicht abgesetzte Kälber (mindestens 4 Wochen, mindestens 50 kg): Transport von 8 Stunden + 3 Stunden Fütterung + 8 Stunden Fahrt Trächtige Tiere (letztes Drittel der Trächtigkeit): max. 8 Stunden (außer die letzten 10% der Trächtigkeit) |
| Kontrolle | Echtzeit-Ortung + obligatorische Sensoren für alle Fahrten + Eine zentrale Datenbank und digitale Anwendung für amtliche Kontrollen | | Echtzeit-Ortung und obligatorische Sensoren nur für lange Fahrten (mehr als 9 Stunden) + Interoperabilität der nationalen Datenbanken für amtliche Kontrollen | Verfolgungssysteme, die nur nachträgliche Kontrollen ermöglichen + Die Mitgliedstaaten verwenden weiterhin ihre eigenen IT-Systeme/Datenbanken. |
| Katzen und Hunde | Altersgrenze mindestens 15 Wochen (Sozialisierung + Immunität) + Strengere Regeln für Fütterung und Tränken+ Temperatur- und Feuchtigkeitsanforderungen+ Platzbedarf+ Besondere Bedingungen für bestimmte Tierarten+ Anforderungen an die Reisefähigkeit+ Maulkorbverbot+ Klinische Untersuchungen+ Zusätzliche Impfungen | | Altersgrenze mindestens 15 Wochen (Sozialisierung + Immunität) + Strengere Regeln für Fütterung und Tränken + Temperatur- und Feuchtigkeitsanforderungen+ Platzbedarf | Altersgrenze min. 12 Wochen (Sozialisierung) + Strengere Regeln für die Fütterung und das Tränken |

| Thema | Option A | Option B | Option C | Option D |
|------------------------|--|----------|----------|----------|
| Transportmittel | Verbesserung der Standards von Tiertransportschiffen durch Einführung von Schiffsklassifizierungen und eines Sicherheitssystems sowie Verbesserung der Standards von Straßenfahrzeugen für lange Fahrten | | | |
| Zuchtfische | Festlegung von Anforderungen an die Besatzdichte, die Handhabung beim Be- und Entladen der Transportfahrzeuge und die Wasserqualität für die fünf wichtigsten Zuchtfischarten (Atlantischer Lachs, Karpfen, Regenbogenforelle, Europäischer Seebarsch und Goldbrasse). | | | |

Bewertung und Vergleich der Optionen

Alle Optionen wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Tierschutz, ihrer wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Folgen bewertet. Auf der Grundlage dieser Bewertung wurden die verschiedenen politischen Optionen verglichen in Bezug auf:

- **Ausgewogenheit der Auswirkungen** zwischen Tierschutz, wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Auswirkungen;
- **Effektivität** - auf der Grundlage einer Analyse des Beitrags der Optionen zur Verbesserung des Tierschutzes und der für die Überarbeitung der Transportverordnung festgelegten spezifischen Ziele;
- **Effizienz** - auf der Grundlage einer Analyse der erwarteten direkten Kosten und Vorteile;
- **Kohärenz** - auf der Grundlage einer Analyse der Vereinbarkeit mit den Bestimmungen anderer einschlägiger EU-Rechtsvorschriften;
- **Durchführbarkeit** - auf der Grundlage einer Analyse der Meinungen der Interessengruppen und der Bereitschaft, die Optionen zu akzeptieren, sowie einer Bewertung, ob die Optionen mit anderen in Betracht gezogenen Maßnahmen kombiniert werden können.

1. Transportbedingungen

Fahrtzeiten und Raumangebot

Figure 1 gibt einen Überblick über die Bewertungen, die in Abschnitt 6 des Berichts für jedes der oben beschriebenen Kriterien angegeben sind.

Abbildung 19: Überblick über die Bewertungen für Fahrzeiten und Platzangebot

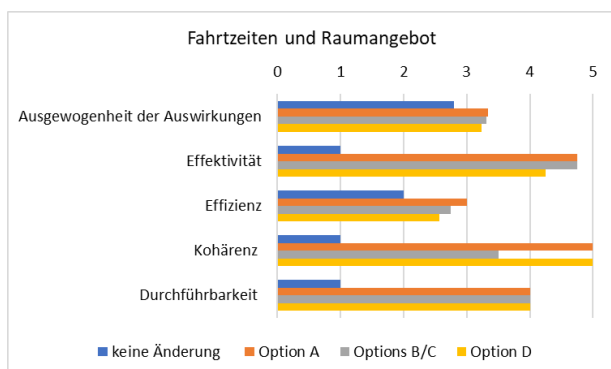
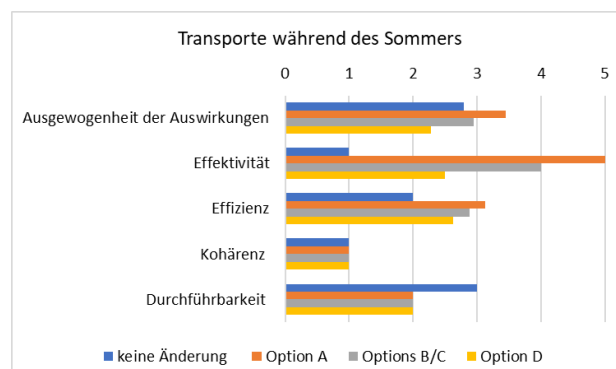


Abbildung 20 Überblick über die Bewertungen für nächtliche Reisen im Sommer



Ausgewogenheit der Auswirkungen: Option A dürfte sich am positivsten auf Tierschutz-, Umwelt- und Sozialaspekte auswirken, da sie am besten mit den Empfehlungen der EFSA übereinstimmt und zu einer Verringerung der zurückgelegten Entfernungen und Stunden führen dürfte. Die nächstbeste Option wäre die Option B/C

und schließlich die Option D. Die Option, die Politik nicht zu ändern, hätte langfristig leicht positive wirtschaftliche, ökologische und soziale Auswirkungen, aber erhebliche negative Folgen für den Tierschutz.

Effektivität: Eine Nichtänderung der Transportverordnung bedeutet, dass die derzeitigen Probleme mit der Durchsetzung und der Wirksamkeit bestehen bleiben. Alle vier vorgeschlagenen Optionen dürften das Ziel, die EU-Rechtsvorschriften an die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse anzugleichen, wirksam erreichen, wobei die Optionen A, B und C aufgrund der unterschiedlichen Bestimmungen für die verschiedenen beförderten Tierarten eine etwas positivere Wirkung haben als Option D.

Effizienz: Unter Zugrundelegung des Status quo würde die Verringerung der Transporte langfristig zu einer Senkung der direkten Kosten für die Transporteure und die Behörden führen und durch geringere Transportemissionen einen Nutzen für die Umwelt mit sich bringen, aber der Nutzen eines verbesserten Tierschutzes würde entfallen. Bei den vorgeschlagenen Optionen könnten die Transportunternehmer mit Kosteneinsparungen aufgrund kürzerer Fahrten rechnen, aber auch mit neuen Kosten aufgrund der zusätzlichen Transporte im Zusammenhang mit den erhöhten Raumkapazitäten (insgesamt würden die jährlichen Kosten bei Option A um 19 % und bei Option B/C um 7 % sinken und bei Option D um 12 % steigen). Für die Behörden dürften sich die zusätzlichen Durchsetzungskosten aus der Änderung der Zahl der erforderlichen Inspektionen ergeben. Alle Optionen mit Ausnahme von Option D würden auch direkte Umweltvorteile in Verbindung mit einer Verringerung der CO₂- und NO_x-Emissionen bringen (19 % bei Option A, 7 % bei Option B/C).

Kohärenz: Unstimmigkeiten zwischen der Transportverordnung und den Sozialvorschriften für den Straßenverkehr würden bestehen bleiben, wenn keine Änderungen an der Transportverordnung vorgenommen werden. Die Fahrtzeiten bei allen anderen Optionen (9, 12 oder 21 Stunden) sind im Prinzip mit den Sozialvorschriften für den Straßenverkehr vereinbar. Was die Anforderungen an das Tränken und Füttern betrifft, so sehen die Optionen B und C eine einstündige Ruhe- und Fütterungszeit nach 12 Stunden Fahrt vor, was nicht mit den in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 festgelegten Ruheanforderungen vereinbar ist.

Durchführbarkeit: Die Aktualisierung der Anforderungen in Bezug auf die Fahrdauer und den Raumbedarf wurde von der Mehrheit der Beteiligten aller Gruppen als relevant und potenziell sehr wirksam für die Erreichung der Ziele der Überarbeitung angesehen. Eine Nichtänderung der Transportverordnung wäre jedoch für die Mehrheit der Beteiligten nicht akzeptabel. Alle Optionen außer dem Status quo erscheinen daher machbar.

Transporte während des Sommers

Figure 2 gibt einen Überblick über die in Abschnitt 6 des Berichts für jedes der oben beschriebenen Kriterien vergebenen Punkte.

Ausgewogenheit der Auswirkungen: Alle vier vorgeschlagenen Optionen dürften sich positiv auf den Tierschutz und die Umwelt auswirken, aber negative wirtschaftliche und soziale Folgen haben. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass Option A die positivsten Gesamtauswirkungen hat, gefolgt von Option B/C und schließlich Option D. Die Option, die Politik nicht zu ändern, hätte langfristig leicht positive wirtschaftliche, ökologische und soziale Auswirkungen, aber erhebliche negative Folgen für den Tierschutz.

Effektivität: Unter Zugrundelegung des Status quo bleiben die derzeitigen Probleme

bestehen, und das Ziel der Angleichung der EU-Rechtsvorschriften an die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse würde nicht erreicht. Die anderen Optionen erfüllen alle das Ziel der Angleichung der EU-Rechtsvorschriften an die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse. Die Optionen A und B/C dürften sich am positivsten auf den Tierschutz auswirken und somit am wirksamsten sein. Option D dürfte weniger wirksam sein, da es möglich wäre, die Tiere nach der Fahrzeit bis zu sechs Stunden auf den Lastwagen zu halten.

Effizienz: Unter Zugrundelegung des Status quo wird der Rückgang der Transporte zu einer Verringerung der Kosten für die Transporteure und die Behörden führen und langfristig einen Nutzen für die Umwelt durch geringere Transportemissionen bringen. Ein verbesserter Tierschutz würde sich jedoch nicht auswirken. Bei den anderen Optionen könnte die Begrenzung der Transporte zu kürzeren Entfernungen und damit zu Kosteneinsparungen für die Transporteure führen, aber die Kosten würden wahrscheinlich steigen, da Fahrer beschafft werden müssen und amtliche Kontrollen außerhalb der üblichen Arbeitszeiten erforderlich sind. Auch die Kosten für die Behörden dürften steigen (z. B. zusätzliche Inspektionen). Der potenzielle Nutzen liegt in der Verbesserung des Tierschutzes und der Verringerung der Umweltemissionen (kürzere Fahrten). Die größten Kosten und Vorteile sind bei Option A zu erwarten, gefolgt von den Optionen B/C und D.

Kohärenz: Unstimmigkeiten zwischen der Transportverordnung und den Sozialvorschriften für den Straßenverkehr würden bestehen bleiben, wenn keine Änderungen an der Transportverordnung vorgenommen werden. Die Fahrtzeiten betragen bei allen vorgeschlagenen Optionen 12 Stunden in der Nacht. Die Sozialvorschriften für den Straßenverkehr sehen eine tägliche Höchstarbeitszeit von 10 Stunden vor, wenn Nachtarbeit geleistet wird. Die Kompatibilität kann nur durch Mehrfahrerbetrieb erreicht werden.

Durchführbarkeit: Die Mehrheit der Beteiligten aus allen Gruppen ist sich einig, dass die Transportverordnung aktualisiert werden muss, aber es ist nicht klar, inwieweit dies bedeutet, den Transport bei bestimmten Temperaturen zu regulieren. Einige Interessengruppen (hauptsächlich Bürger) forderten ein Verbot von Transporten bei extremer Hitze oder Kälte, andere (Wirtschaft) wiesen auf mögliche praktische Schwierigkeiten hin. Die Mehrheit der Beteiligten dürfte daher die Alternative "keine Änderung" bevorzugen.

2. Ausfuhr von lebenden Tieren

Ausgewogenheit der Auswirkungen: Wird keine Änderung der Politik vorgenommen, würden die Probleme im Zusammenhang mit der Unmöglichkeit, EU-Vorschriften außerhalb der Union durchzusetzen, fortbestehen und die Risiken für den Tierschutz bleiben bestehen. Von den vier geprüften Optionen haben die Optionen B und C relativ ausgewogene Auswirkungen zwischen alle Komponenten (Tierschutz, wirtschaftliche Auswirkungen, soziale und ökologische Auswirkungen). Im Gegensatz dazu dürfte sich Option A zwar sehr positiv auf den Tierschutz und die Umwelt auswirken, hat aber negative soziale Folgen. Gleichzeitig wird erwartet, dass Option D positive Auswirkungen auf die Umwelt und relativ neutrale Auswirkungen auf den Tierschutz sowie soziale und wirtschaftliche Aspekte haben wird.

Effektivität: Eine Nichtänderung der Transportverordnung bedeutet, dass die derzeitigen Probleme mit der Durchsetzung und der Wirksamkeit fortbestehen werden. Die wirksamste Option zur Erreichung des allgemeinen Ziels der Verbesserung des Tierschutzes wäre ein Ausfuhrverbot, da diese Option die mit Tiertransporten und langen Transporten außerhalb der EU verbundenen Risiken beseitigt. Die Umsetzung der Optionen B/C und D in Kombination mit Maßnahmen zu Transportzeiten und

Platzangebot kann die Risiken für das Wohlergehen der Tiere verringern, würde diese Risiken aber nicht vollständig beseitigen.

Effizienz: Unter Zugrundelegung des Status quo würde die Verringerung der Transporte langfristig zu einer Senkung der direkten Kosten für die Transportunternehmen und die Behörden führen und durch die geringeren Transportemissionen einen Nutzen für die Umwelt mit sich bringen, doch würde der Nutzen eines verbesserten Tierschutzes entfallen. Was die direkten Anpassungs- und Verwaltungskosten der vorgeschlagenen Optionen anbelangt, so könnten den Transportunternehmen bei Option A geringere Transportkosten entstehen, während bei den Optionen B/C und D zusätzliche Transportkosten und Kosten für die Umrüstung von Tiertransportschiffen anfallen würden. Die größten Kosten werden jedoch indirekt in Form von Einnahmeverlusten für die Erzeuger entstehen (insbesondere bei Option A werden die Einnahmeverluste aus der Ausfuhr von lebenden Tieren und der Umstellung auf Fleisch auf rund 1,954 Mio. EUR pro Jahr geschätzt). Diese Auswirkungen wären bei den Optionen B/C ebenfalls beträchtlich, wenn auch etwas geringer, da die Beschränkungen den Handel mit Schlachttieren de facto erheblich einschränken würden. Option D hätte nur begrenzte wirtschaftliche Auswirkungen. Darüber hinaus würden diese Optionen Vorteile für den Tierschutz, die Umwelt und die Gesundheit mit sich bringen.

Kohärenz: Eine Nichtänderung der Transportverordnung bedeutet, dass die derzeitigen Probleme der Inkohärenz zwischen der Transportverordnung und den Sozialvorschriften für den Straßenverkehr fortbestehen werden. Die Fahrtzeiten bei den Optionen B/C und D (9, 12 oder 21 Stunden) stehen im Einklang mit den Sozialvorschriften für den Straßenverkehr und den Fahrtzeiten und Ruhezeiten für Fahrer (da diese Optionen keine spezifischen Anforderungen an die Fütterungszeit enthalten, stehen sie nicht im Widerspruch zu den Anforderungen an die Ruhezeiten).

Durchführbarkeit: Obwohl ein Ausfuhrverbot kontrovers diskutiert wird und für die meisten Interessengruppen keine akzeptable Option wäre, würde auch die Nichtaktualisierung der Transportverordnung von der Mehrheit der Interessengruppen nicht akzeptiert werden. Die Optionen B/C und D sind daher annehmbar, da die Mehrheit der Interessengruppen darin übereinstimmt, dass zusätzliche Anforderungen in Bezug auf die Ausfuhr von lebenden Tieren erforderlich sind.

Figure 3 gibt einen Überblick über die Bewertungen, die in Abschnitt 6 des Berichts für jedes der oben beschriebenen Kriterien angegeben sind.

Abbildung 21: Überblick über die Bewertungen für Lebendtierausfuhren in Nicht-EU-Länder

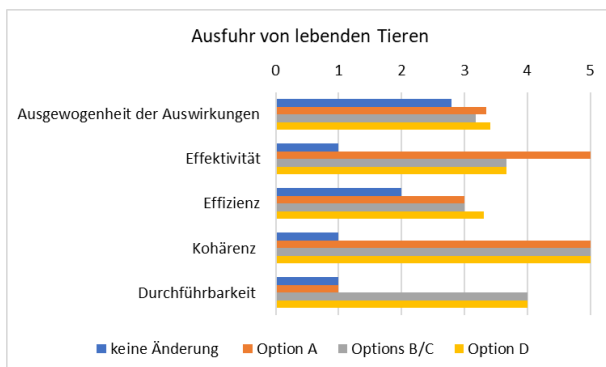
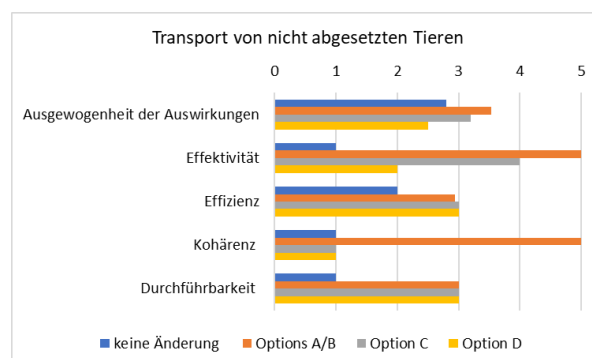


Abbildung 22: Überblick über die Bewertungen für den Transport von schutzbedürftigen Tieren



3. Transport von nicht abgesetzten Tieren

Figure 4 gibt einen Überblick über die in Abschnitt 6 des Berichts für jedes der oben beschriebenen Kriterien vergebenen Punkte.

Ausgewogenheit der Auswirkungen: Wird keine Änderung der Politik vorgenommen, würden die Probleme im Zusammenhang mit dem Transport von nicht abgesetzten Kälbern und anderen schutzbedürftigen Tieren weiter bestehen. Von den vorgeschlagenen Optionen hat Option A/B insgesamt die positivsten Auswirkungen, insbesondere aufgrund ihrer sehr positiven Auswirkungen auf den Tierschutz, während Option D die negativsten Auswirkungen hat. Alle Optionen haben ähnlich negative wirtschaftliche Auswirkungen, insbesondere aufgrund eines Anstiegs der indirekten Kosten, und folglich negative soziale Auswirkungen. Alle Optionen haben positive Umweltauswirkungen.

Effektivität: Eine Nichtänderung der Transportverordnung bedeutet, dass die derzeitigen Probleme mit der Durchsetzung und der Wirksamkeit bestehen bleiben. Die wirksamsten Optionen zur Erreichung des allgemeinen Ziels der Verbesserung des Tierschutzes und des spezifischen Ziels der Angleichung der Rechtsvorschriften an die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse wären die Optionen A/B, da sie den Empfehlungen der EFSA am besten entsprechen, gefolgt von den Optionen C und D.

Effizienz: Unter Zugrundelegung des Status quo sind langfristig einige Kostensenkungen und Umweltvorteile durch weniger Transporte zu erwarten, aber es gäbe keine Vorteile durch einen besseren Tierschutz. Alle vorgeschlagenen Optionen würden zu höheren direkten Kosten für die Transportunternehmer führen, da die Verwaltungskosten bei Option A/B steigen würden, während die Betriebskosten bei den Optionen C und D steigen würden (die Tiere müssen gefüttert werden), aber auch für die Erzeuger, da die Tiere länger im Herkunftsbetrieb verbleiben würden, und für die zuständigen Behörden, wenn mehr Veterinärkontrollen erforderlich sind. Diese Kosten wären bei den Optionen C und D aufgrund der Durchsetzungskosten an den Kontrollstellen höher.

Kohärenz: Eine Nichtänderung der Transportverordnung bedeutet, dass die derzeitigen Probleme der Inkohärenz zwischen der Transportverordnung und den Sozialvorschriften für den Straßenverkehr fortbestehen werden. Die Fahrtzeiten der Optionen A und B (maximal 8 Stunden) entsprechen den Anforderungen der Transportverordnung und den

Sozialvorschriften für den Straßenverkehr sowie der Fahrtdauer und den Ruhezeiten der Fahrer. Die 8-stündige Fahrt/3-stündige Fütterung/8-stündige Fahrt kann jedoch nicht mit den Arbeits-⁷, Lenk-⁸ und Ruhezeiten⁹ eines Fahrers in Einklang gebracht werden.

Durchführbarkeit: Das Thema des Transports von nicht abgesetzten und anderen schutzbedürftigen Tieren ist recht umstritten und führt zu gegensätzlichen Ansichten bei verschiedenen Interessengruppen. Unter Bürgern und Nichtregierungsorganisationen gibt es starke Unterstützung für ein Verbot oder zumindest eine Einschränkung des Transports schutzbedürftiger Tiere. Vertreter von Wirtschaftsverbänden und Gewerkschaften vertreten jedoch die gegenteilige Meinung. Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass eine Nichtänderung der Transportverordnung für die Mehrheit der Interessengruppen nicht akzeptabel wäre.

4. Einführung neuer Technologien

Ausgewogenheit der Auswirkungen: Wird keine Änderung der Politik vorgenommen, werden die Kontrollen weiterhin auf Papierbasis erfolgen, meist anhand von Fahrtenbüchern, und zuweilen rückwirkend, was die Möglichkeiten für wirksame Kontrollen einschränkt. Die Option A/B hat insgesamt die positivsten Auswirkungen, insbesondere auf den Tierschutz, da sie das größte Potenzial zur Verbesserung der Kontrollen und der Durchsetzung hat. Allerdings ist diese Option wahrscheinlich mit den meisten zusätzlichen Kosten und Umweltemissionen verbunden. Die Optionen C und D haben geringere positive Auswirkungen auf den Tierschutz, aber weniger negative wirtschaftliche, soziale und ökologische Auswirkungen.

Effektivität: Eine Nichtänderung der Transportverordnung bedeutet, dass die derzeitigen Probleme mit der Durchsetzung und Wirksamkeit fortbestehen werden. Die Umsetzung einer der beiden Optionen kann zu einer besseren Kontrolle der Bedingungen während des Transports beitragen, die erforderlichen Anpassungen ermöglichen und das Wohlergehen der beförderten Tiere verbessern, so dass das spezifische Ziel einer besseren Überwachung und Durchsetzung der Rechtsvorschriften wirksam erreicht wird.

Effizienz: Unter Zugrundelegung des Status quo sind langfristig einige Kostensenkungen und Umweltvorteile durch weniger Transporte zu erwarten, aber es gäbe keine Vorteile durch einen besseren Tierschutz. Bei den geprüften Optionen würden die direkten Kosten für die Transportunternehmen die Umrüstkosten betreffen, um sicherzustellen, dass alle Fahrzeuge den neuen Normen entsprechen, sowie die Anschluss- und/oder Ausbildungskosten im Zusammenhang mit der Einführung einer neuen zentralen EU-Datenbank. Für die Behörden würden einmalige und wiederkehrende Kosten im Zusammenhang mit der Entwicklung und Pflege einer zentralen EU-Datenbank (Kosten auf EU-Ebene), der Schulung zur Nutzung einer neuen zentralen EU-Datenbank (auf EU-Ebene oder auf Ebene der Mitgliedstaaten), der Interoperabilität bestehender nationaler Datenbanken (Kosten auf Ebene der Mitgliedstaaten) und der Verarbeitung der erhobenen Daten sowie möglicher neuer Inspektionen aufgrund der zusätzlich verfügbaren Daten anfallen. Darüber hinaus dürften alle Optionen dem Tierschutz (und indirekt der menschlichen Gesundheit) und der Umwelt zugutekommen. Die höchsten Kosten sind bei den Optionen A und B zu erwarten, da sie alle Transporte abdecken und wahrscheinlich die größte Menge an neuen zu speichernden und zu verarbeitenden Daten erzeugen, bei Option C liegen die Kosten im mittleren Bereich und bei Option D sind die Kosten im Vergleich zur

⁷ Gemäß der Richtlinie 2002/15/EG maximal 10 Stunden pro Tag, wenn die Arbeit während der Nacht erfolgt, was in diesem Szenario der Fall wäre.

⁸ Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 361/2006, maximal 9 Stunden (bis zu 10) innerhalb von 24 Stunden.

⁹ Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 361/2006, mindestens 11 Stunden innerhalb von 24 Stunden..

derzeitigen Situation am geringsten.

Kohärenz: Eine Nichtänderung der Transportverordnung bedeutet, dass die derzeitigen Probleme mit der Inkohärenz zwischen der Transportverordnung und den Sozialvorschriften im Straßenverkehr fortbestehen werden. Die Richtlinie 2006/22/EG regelt die Durchführung der Sozialvorschriften und insbesondere deren Durchsetzung. Sie schreibt unter anderem vor, dass mindestens 50 % der Kontrollen auf dem Betriebsgelände des Verkehrsunternehmens stattfinden sollten. Bei allen Optionen wird die Verwendung von Datenbanken für die Kontrolle in Betracht gezogen, was eine Synergie mit den Anforderungen der Richtlinie 2006/22/EG darstellt.

Durchführbarkeit: Alle Beteiligten sind sich weitgehend einig, dass die Durchführung und Durchsetzung der Transportverordnung verbessert werden müssen. Daher dürften alle vorgeschlagenen Optionen von den Beteiligten akzeptiert werden, während eine Nichtänderung der Transportverordnung für die Mehrheit der Beteiligten inakzeptabel sein dürfte.

Figure 5 gibt einen Überblick über die Bewertungen, die in Abschnitt 6 des Berichts für jedes der oben beschriebenen Kriterien angegeben sind.

Abbildung 23: Überblick über die Bewertungen für die Einführung neuer Technologien

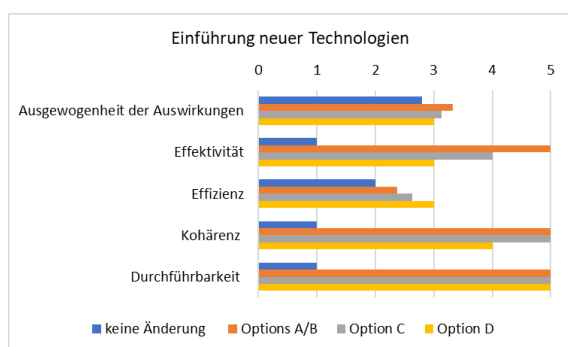
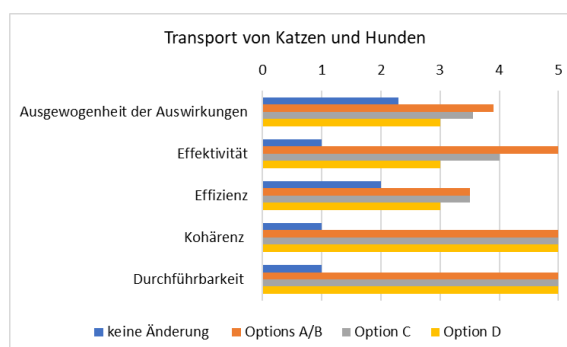


Abbildung 24: Überblick über die Bewertungen für den Transport von Hunden und Katzen



5. Transport von Katzen und Hunden

Figure 6 gibt einen Überblick über die Bewertungen, die in Abschnitt 6 des Berichts für jedes der oben beschriebenen Kriterien angegeben sind.

Ausgewogenheit der Auswirkungen: Wird die Politik nicht geändert, würde die derzeitige Situation fortbestehen, ohne dass sich die derzeitigen wirtschaftlichen, ökologischen oder sozialen Auswirkungen des gewerblichen Haustiertransports wesentlich ändern. Dennoch dürften die Auswirkungen auf den Tierschutz negativ sein. Die Optionen A/B dürften sich am positivsten auf den Tierschutz auswirken, die Optionen C und D würden sich ebenfalls positiv auswirken, jedoch in geringerem Maße. Die wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen dürften bei allen Optionen begrenzt sein.

Effektivität: Eine Nichtänderung der Transportverordnung bedeutet, dass die derzeitigen Probleme mit der Durchsetzung und der Wirksamkeit fortbestehen werden. Obwohl alle vorgeschlagenen Optionen das Wohlergehen von Katzen und Hunden während des Transports verbessern dürften, hätte die Option A/B (und in begrenztem Umfang die Option C) positivere Auswirkungen, da sie detailliertere Anforderungen

speziell für den Transport dieser Arten festlegt. Darüber hinaus würde die Einführung der neuen Anforderungen das spezifische Ziel der Ausweitung des Geltungsbereichs der EU-Tierschutzvorschriften wirksam erfüllen.

Effizienz: Es werden keine zusätzlichen Kosten im Vergleich zur derzeitigen Situation erwartet, aber es gäbe keine Vorteile durch einen verbesserten Tierschutz. Die Einführung spezifischerer Anforderungen für den gewerblichen Transport von Katzen und Hunden würde bei allen Optionen zu zusätzlichen Durchsetzungs- und Verwaltungskosten für die zuständigen Behörden führen (in größerem Umfang bei Option A/B, in begrenztem Umfang bei Option C und in sehr begrenztem Umfang bei Option D). Es sollte auch bedacht werden, dass alle Optionen Vorteile für das Wohlergehen der Tiere und, insbesondere bei Option A/B, für die menschliche Gesundheit mit sich bringen würden.

Kohärenz: Eine Nichtänderung der Transportverordnung bedeutet, dass die derzeitigen Probleme mit der Inkohärenz zwischen der Transportverordnung und den Sozialvorschriften für den Straßenverkehr bestehen. Die vorgeschlagenen Optionen legen keine Anforderungen an die Fahrzeiten fest, so dass ihre (In-)Kohärenz mit den Sozialvorschriften für den Straßenverkehr davon abhängt, wie sie mit anderen Optionen kombiniert werden, die Fahrzeiten regeln. Darüber hinaus unterliegen der Handel und die Verbringung von Haustieren weiteren EU-Rechtsvorschriften wie der Verordnung (EU) 2016/429 über übertragbare Tierseuchen, der Verordnung (EU) Nr. 576/2013 über die Verbringung von Haustieren zu anderen als Handelszwecken sowie den Rechtsvorschriften zum Verbraucherschutz. Die Optionen für die Einführung von Anforderungen für den Transport von Katzen und Hunden scheinen mit diesen Rechtsvorschriften in Einklang zu stehen.

Durchführbarkeit: Die verschiedenen Interessengruppen sind sich einig, dass Anforderungen für den Transport von Katzen und Hunden festgelegt werden müssen, was bedeutet, dass eine Nichtänderung der Transportverordnung inakzeptabel sein könnte.

6. Verkehrsmittel und neue Technologien

Ausgewogenheit der Auswirkungen: Wird keine Änderung der Politik vorgenommen, würde die derzeitige Situation mit potenziell unterschiedlichen Standards für Fahrzeuge und Schiffe fortbestehen, was Risiken für den Tierschutz mit sich bringt und den Wettbewerb in der EU verzerrt. Die vorgeschlagene Option dürfte sich positiv auf den Tierschutz auswirken und im Idealfall den Wettbewerb in diesem Sektor verbessern, da alle Transportunternehmen dieselben Standards erfüllen müssten. Es ist zu erwarten, dass einige Kosten für die Umrüstung bestehender Flotten anfallen werden, deren Umfang jedoch unbekannt ist und deren soziale und ökologische Auswirkungen im Vergleich zur derzeitigen Situation begrenzt sein könnten.

Effektivität: Eine Nichtänderung der Transportverordnung bedeutet, dass die derzeitigen Probleme mit der Durchsetzung und der Wirksamkeit fortbestehen werden. Die vorgeschlagene Option hat das Potenzial, den Tierschutz zu verbessern, indem Risiken wie anhaltender Durst und Hunger, Hitze- und Bewegungsstress oder Ruheprobleme im Zusammenhang mit dem Transport verringert werden. Auf diese Weise werden das allgemeine Ziel der Verbesserung des Tierschutzes und die spezifischen Ziele der Angleichung der Rechtsvorschriften an die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse sowie die Erleichterung der Überwachung und Durchsetzung der Vorschriften wirksam erreicht.

Effizienz: Da langfristig weniger Transporte erforderlich wären, könnten sich daraus wirtschaftliche und ökologische Vorteile ergeben. Ein verbesserter Tierschutz wäre

jedoch nicht von Vorteil. Die vorgeschlagene Option würde den Transportunternehmern direkte Kosten für die Umrüstung vorhandener Fahrzeuge oder Schiffe oder den Kauf neuer Fahrzeuge verursachen, doch würde es sich dabei um einmalige Kosten handeln. Die Verwaltungskosten für die Transportunternehmer und die Durchsetzungskosten für die zuständigen Behörden würden sich nicht ändern, wenn keine Änderung der Zahl der Kontrollen zu erwarten ist. Vorteile ergäben sich aus der Verbesserung des Wettbewerbs und des Tierschutzes.

Kohärenz: Eine Nichtänderung der Transportverordnung bedeutet, dass die derzeitigen Probleme mit der Inkohärenz zwischen der Transportverordnung und den Sozialvorschriften für den Straßenverkehr fortbestehen werden. Es gibt potenzielle Widersprüche oder zumindest Unklarheiten in Bezug auf die Verbindungen zwischen den Bestimmungen über den Standard von Tiertransportschiffen im Rahmen der vorgeschlagenen Option und den Rechtsvorschriften über die Zertifizierung von Schiffen.

Durchführbarkeit: Die Mehrheit der Beteiligten ist der Ansicht, dass eine Anhebung der Normen für die Verkehrsmittel die Ziele der Überarbeitung erreichen und die Chancengleichheit in der EU verbessern würde. Eine Nichtänderung der Transportverordnung dürfte für die Mehrheit der Beteiligten inakzeptabel sein.

Figure 7 gibt einen Überblick über die Bewertungen, die in Abschnitt 6 des Berichts für jedes der oben beschriebenen Kriterien angegeben sind.

Abbildung 25: Überblick über die Bewertungen für die Verbesserung der Standards für Verkehrsmittel

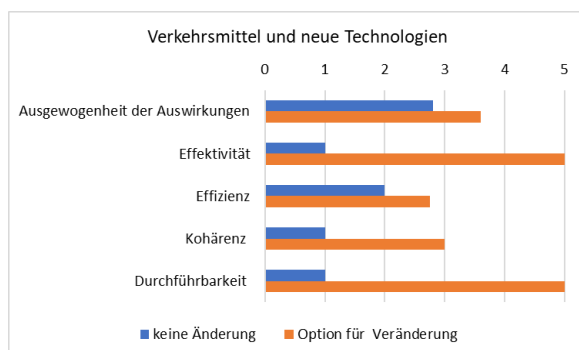
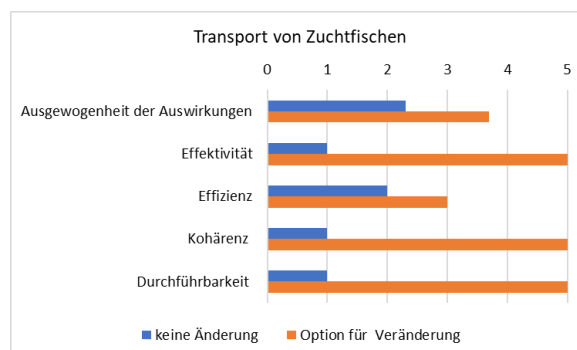


Abbildung 26: Überblick über die Bewertungen für den Transport von Zuchtfischen



7. Transport von Zuchtfischen

Figure 8 gibt einen Überblick über die Bewertungen, die in Abschnitt 6 des Berichts für jedes der oben beschriebenen Kriterien gegeben wurden.

Ausgewogenheit der Auswirkungen: Wird keine Änderung der Politik vorgenommen, würde die derzeitige Situation ohne wesentliche Änderungen fortbestehen. Dennoch wären die Auswirkungen auf das Wohlergehen der Tiere negativ, da in den EU-Rechtsvorschriften spezifische Anforderungen für den Transport von Zuchtfischen fehlen würden. Die vorgeschlagene Option dürfte sich sehr positiv auf das Wohlergehen der Fische auswirken und keine größeren wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Folgen nach sich ziehen.

Effektivität: Die Option, die Politik nicht zu ändern, wäre nicht wirksam, da das Ziel der Ausweitung des Geltungsbereichs der EU-Rechtsvorschriften nicht erreicht würde.

