

Analyse 03

NL

Vervoer van levende dieren in de EU: uitdagingen en kansen



EUROPESE
REKENKAMER

2023

Inhoud

	Paragraaf
Samenvatting	I-X
Inleiding	01-12
Reikwijdte en aanpak van de analyse	13-17
Factoren die een rol spelen bij het vervoer van dieren	18-62
Regelgevingsfactoren	19-38
De EU-wetgeving inzake het vervoer van dieren wordt in de lidstaten niet gelijkmatig gehandhaafd	20-23
Het gemeenschappelijk landbouwbeleid is gericht op andere elementen dan dierenwelzijn tijdens het vervoer	24-28
Er is geen gemeenschappelijke norm voor de etikettering van vlees	29-36
In recente EU-strategieën is een duurzamer voedselsysteem voorgesteld	37-38
Economische factoren	39-62
Specialisatie in de veeteeltsector	40-43
Toegenomen concentratie in de slachtsector	44-49
De kosten van de productie en de slacht van dieren verschillen van lidstaat tot lidstaat	50-53
Dierenleed wordt niet weerspiegeld in vervoerskosten of de prijs van vlees	54-57
Consumentenvoorkeuren kunnen van invloed zijn op het vervoer van dieren	58-62
Tendensen op het gebied van het vervoer van dieren	63-79
Er zijn geen uitgebreide, gecentraliseerde gegevens over het vervoer van dieren op EU-niveau	63-66
Tendensen in het vervoer van dieren binnen en buiten de EU	67-73
Nieuwe technologieën om de monitoring van het vervoer van dieren te verbeteren	74-79
Uitdagingen en kansen	80-86

Bijlage

Bijlage I — Belangrijkste geraadpleegde publicaties

Afkortingen

Woordenlijst

ERK-team

Samenvatting

I Elk jaar worden miljarden levende dieren over de weg, over zee, per spoor en door de lucht vervoerd binnen de EU en van en naar de EU, met verschillende doeleinden, zoals fokken, vetmesten of slachten. De EU heeft wetgeving vastgesteld inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer. Door de Europese Commissie en academische studies vastgestelde tekortkomingen laten zien dat de huidige normen voor dierenwelzijn niet altijd worden nageleefd, en er zijn vragen gerezen over de toereikendheid van deze normen.

II In onze analyse worden de belangrijkste factoren achter het vervoer van levende dieren omschreven en worden de tendensen in het dierenvervoer geïllustreerd. Deze analyse biedt een gelegenheid om met het oog op de komende herziening van de EU-wetgeving inzake dierenwelzijn tijdig bij te dragen aan het debat over het vervoer van dieren. Dit is geen controleverslag, maar een analyse die voornamelijk gebaseerd is op openbaar beschikbare informatie, materiaal dat specifiek voor dit doel is verzameld en ons eerder werk.

III Verscheidene onderling samenhangende factoren — voornamelijk van economische en regelgevende aard — beïnvloeden het vervoer van vee binnen de EU en naar niet-EU-landen. De EU-wetgeving inzake het vervoer van dieren wordt niet gelijkmatig door de lidstaten gehandhaafd en het risico bestaat dat vervoerders gebruikmaken van de mazen in de wet die het gevolg zijn van de verschillende nationale sanctiesystemen. Het gemeenschappelijk landbouwbeleid heeft de dierlijke productie gesteund om een stabiele aanvoer van betaalbaar voedsel te garanderen en heeft acties gestimuleerd ter bevordering van meer dierenwelzijn op het landbouwbedrijf. In dit beleid is tot dusver echter geen aandacht besteed aan het dierenwelzijn tijdens het vervoer.

IV Economische factoren vormen de belangrijkste drijvende kracht achter het vervoer van dieren. In een interne markt proberen marktdeelnemers zoals landbouwers en vleesproducenten hun kosten te verlagen, hun inkomsten te maximaliseren en hun schaalvoordelen te optimaliseren door gebruik te maken van kostenverschillen tussen de lidstaten. De negatieve gevolgen van het vervoer voor het dierenwelzijn zouden kunnen worden beperkt door het aantal en de duur van de transporten te verminderen, de omstandigheden voor levende dieren tijdens het vervoer te verbeteren en alternatieven voor het vervoer van dieren te vinden.

V De kwaliteit van het dierenwelzijn tijdens het vervoer wordt niet in overweging genomen bij de vaststelling van de vervoerskosten en de prijs van het vlees. Volgens academische studies en studies van de Commissie belemmert het gebrek aan gegevens de ontwikkeling van stimuleringsmaatregelen die vervoersbedrijven ertoe zouden kunnen aanzetten problemen met dierenwelzijn te voorkomen en die de economische prikkels die aanzetten tot niet-naleving tot een minimum zouden kunnen beperken.

VI Consumenten kunnen een belangrijke rol spelen bij het stimuleren van veranderingen. Respondenten van de enquêtes van de Commissie beweerden bij de aankoop van vleesproducten rekening te houden met het dierenwelzijn, maar alleen bereid te zijn hogere prijzen te betalen als zij worden geïnformeerd over goede omstandigheden op het gebied van dierenwelzijn. Het grote aantal verschillende etiketteringsregelingen, met name op nationaal niveau, en het ontbreken van specifieke informatie maken het voor de consument echter moeilijk om geïnformeerde keuzes te maken.

VII Met de Europese Green Deal en de “van boer tot bord”-strategie wordt de overgang naar een duurzamer voedselsysteem bevorderd. Een dergelijke overgang vereist structurele veranderingen in de toeleveringsketen en in de voedselconsumptiepatronen. Vanuit een breder perspectief is er een verband tussen de omvang van de vleesconsumptie en het aantal levende dieren dat wordt vervoerd. Via verkoopbevorderingscampagnes en financieringsprogramma's helpt de Commissie de landbouwers en de voedingsmiddelenindustrie van de EU om hun landbouwproducten, waaronder vlees (vers, gekoeld en bevroren) en vleesbereidingen, te verkopen.

VIII De lidstaten registreren de verplaatsingen van dieren in nationale identificatie- en registratiedatabanken. In verband met verplaatsingen tussen de lidstaten of binnenkomst in de EU worden de gegevens geregistreerd in een databank van de Commissie. Deze databanken zijn opgezet om de identificatie van dieren, bedrijfsinformatie en sanitaire certificering voor ziektebestrijding te registreren, en zijn momenteel niet aangepast om de Commissie uitgebreide gecentraliseerde gegevens over het vervoer van dieren te verstrekken. Het gebruik van nieuwe technologieën zou het toezicht op het vervoer van dieren kunnen verbeteren, niet alleen wat betreft de verplaatsingen, maar ook wat betreft het welzijn van de dieren tijdens het vervoer. Digitale instrumenten kunnen ervoor zorgen dat de planning en de logistiek van het vervoer van dieren worden geoptimaliseerd.

IX Wij hebben ook verschillende uitdagingen voor EU-beleidsmakers en belanghebbenden belicht:

- o alternatieven voor het vervoer van dieren in kaart brengen en in gebruik nemen;
- o betere informatie verstrekken waardoor consumenten geïnformeerde keuzes kunnen maken;
- o structurele veranderingen in de richting van een duurzamer voedselsysteem bevorderen;
- o een geldwaarde toekennen aan dierenleed tijdens het vervoer en dit verrekenen in de vervoerskosten en de prijs van het vlees, en
- o een uitgebreid gecentraliseerd overzicht verkrijgen van het vervoer van dieren op EU-niveau en nieuwe technologieën benutten om dit vervoer te monitoren, het dierenwelzijn tijdens het vervoer te meten en logistieke optimalisatie te bevorderen.

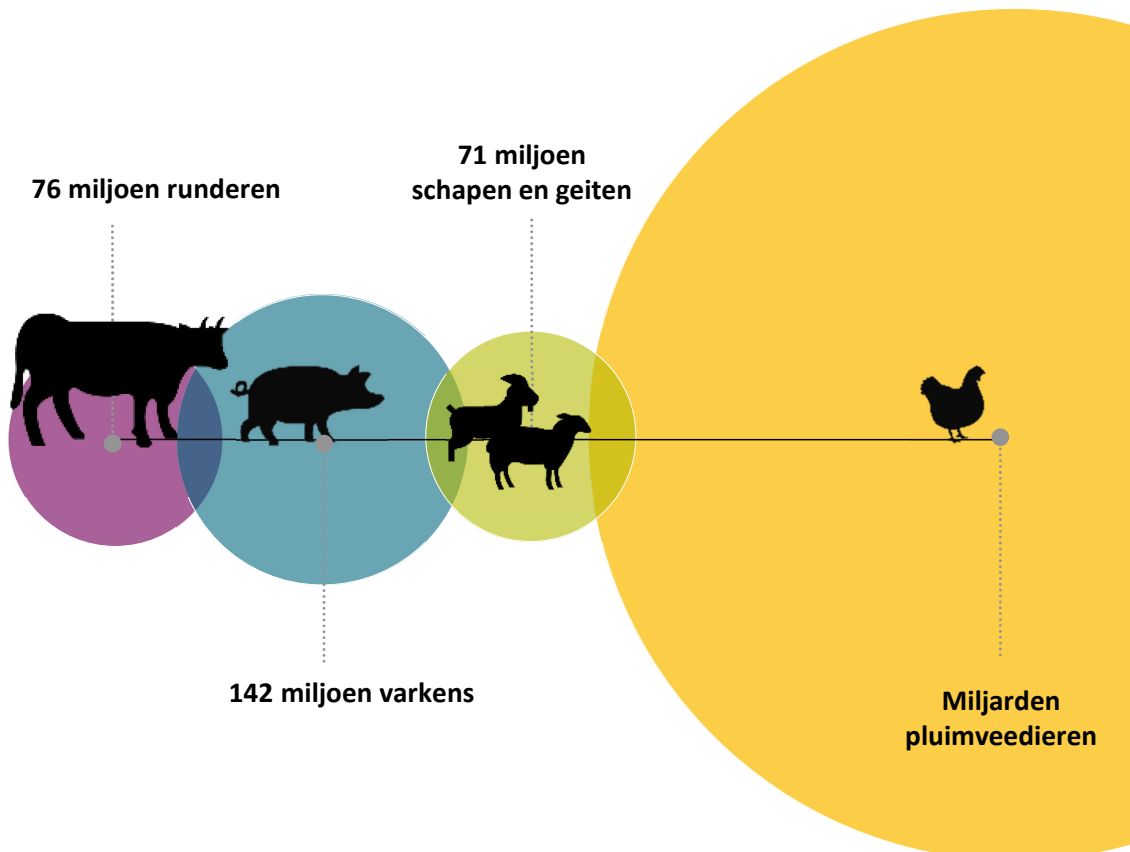
X Wij hebben de volgende gerelateerde kansen vastgesteld, waarmee rekening zou kunnen worden gehouden in het licht van de komende herziening van de EU-wetgeving:

- o het vervoer van vlees in plaats van levende dieren bevorderen, alsook het gebruik van lokale en mobiele slachthuizen;
- o zorgen voor meer transparantie en harmonisatie bij de etikettering van vlees, bijvoorbeeld via een EU-etiketteringssysteem voor dierenwelzijn;
- o voorzien in de juiste prikkels voor duurzaam gedrag bij producenten, gebruikers en consumenten;
- o een methode ontwikkelen om dierenleed te verrekenen in de vervoerskosten en de prijs van vlees;
- o het potentieel van IT en technologische verbeteringen benutten om alle diertransporten te volgen, ook de binnenlandse transporten; camera's en sensoren gebruiken om het welzijn van dieren tijdens het vervoer te meten en te monitoren, en digitale instrumenten gebruiken om de planning en de logistiek van het vervoer van dieren te optimaliseren.

Inleiding

01 In 2021 fokten EU-landbouwers 76 miljoen runderen, 142 miljoen varkens, 60 miljoen schapen, 11 miljoen geiten en miljarden stuks pluimvee, alsook andere dieren, variërend van konijnen tot paarden (*figuur 1*)¹.

Figuur 1 — In de EU gefokte landbouwdieren in 2021



Bron: ERK, op basis van gegevens van Eurostat en de EPRS.

02 Tijdens hun leven reizen deze dieren mogelijk van het ene landbouwbedrijf naar het andere om te worden gefokt of vetgemest, en naar slachthuizen om te worden geslacht. In de meeste gevallen blijven ze in hetzelfde land, maar ze kunnen ook naar een andere lidstaat of naar een ander land buiten de EU reizen. De afgelegde afstanden en de duur van de transporten kunnen aanzienlijk verschillen².

¹ Eurostat, [Livestock population in numbers](#); Onderzoeksdienst van het Europees Parlement (EPRS), [EU trade and transport of live animals](#) (2020), blz. 1.

² EPRS, [EU trade and transport of live animals](#) (2020), blz. 1.

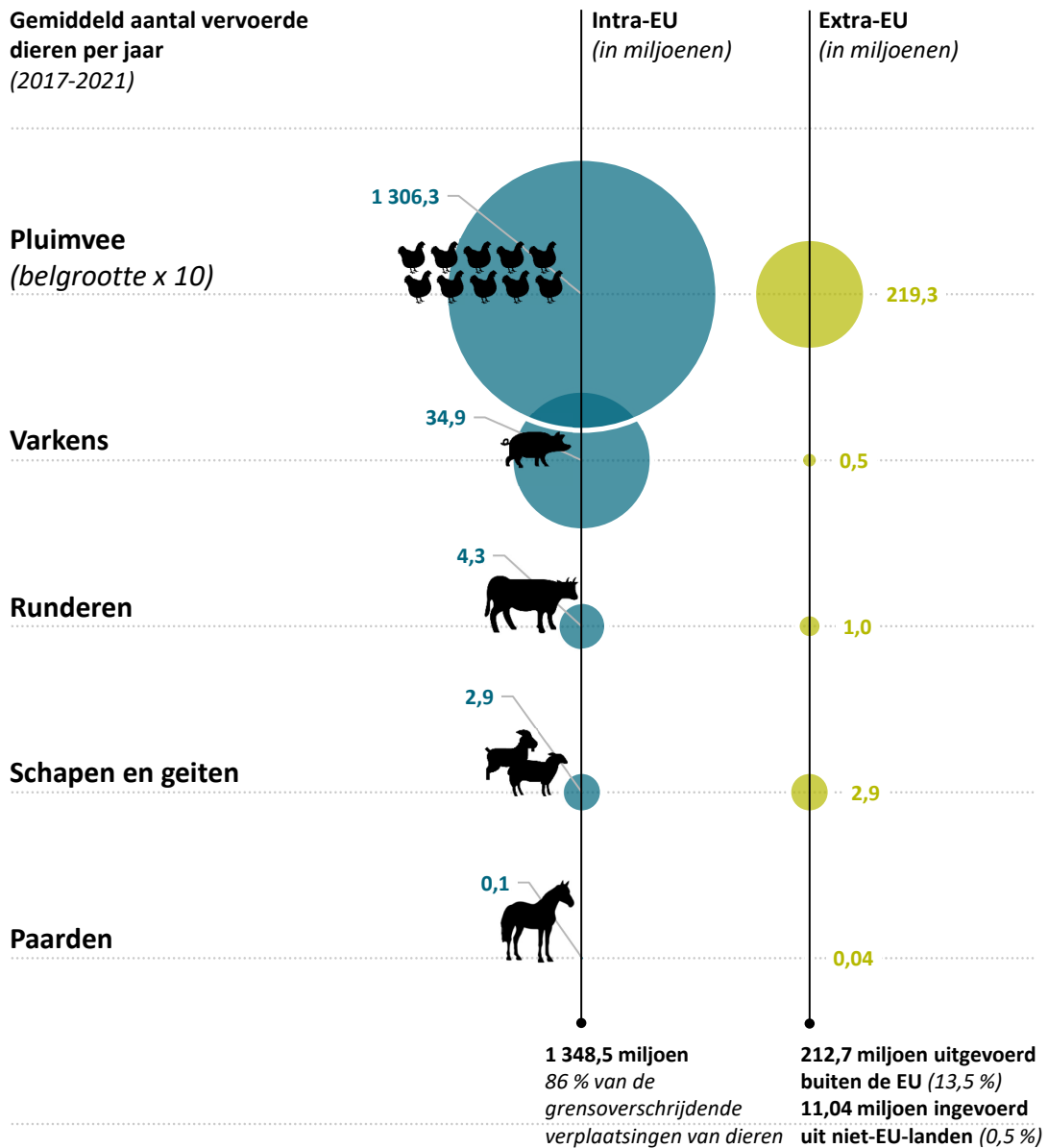
03 De Commissie (Eurostat) deelt het vervoer van dieren in de volgende categorieën in:

- o binnenlands vervoer, d.w.z. binnen een lidstaat;
- o intra-EU-vervoer, d.w.z. tussen lidstaten;
- o extra-EU-vervoer, d.w.z. naar of vanuit niet-EU-landen³.

04 In de periode 2017-2021 bestond het grensoverschrijdende vervoer van dieren (zowel wat het aantal dieren als het gewicht betreft) voor 86 % uit intra-EU-verplaatsingen, voor 13,5 % uit uitvoer naar landen buiten de EU en voor 0,5 % uit invoer uit niet-EU-landen. 1,6 miljard levende dieren werden vervoerd tussen lidstaten en van of naar niet-EU-landen (zie *figuur 2*).

³ Eurostat, [Statistics explained](#).

Figuur 2 — Samenstelling van het vervoer van levende dieren tussen lidstaten en van/naar niet-EU-landen in de periode 2017-2021



Opmerking: Gegevens over binnenlands vervoer zijn niet opgenomen in Comext.

Bron: ERK, op basis van gegevens uit Comext.

05 Dieren kunnen worden vervoerd over de weg, over zee, door de lucht en per spoor. Ongeacht de vervoerswijze is het vervoer een bron van stress voor de dieren en kan het als zodanig negatieve gevolgen hebben voor hun welzijn⁴. De dieren worden blootgesteld aan stress bij het laden en lossen. Tijdens het vervoer lijden zij mogelijk honger en dorst en hebben zij te kampen met hitte en een gebrek aan ruimte en rust⁵. Het dierenwelzijn hangt af van de afstand en de duur van het vervoer en van de vervoersomstandigheden (bijv. de beschikbare ruimte, de microklimatologische omstandigheden en de omstandigheden op de weg, en de mate van welwillendheid van de chauffeurs)⁶.

06 De afgelopen jaren zijn EU-burgers zich steeds meer zorgen gaan maken over het welzijn van dieren en hebben niet-gouvernementele organisaties (ngo's) de aandacht gevestigd op de slechte omstandigheden die de dieren tijdens het vervoer mogelijk moeten verdragen⁷. Dit alles heeft niet alleen vragen doen rijzen over de doeltreffendheid van de EU-voorschriften, maar ook geleid tot de vraag of langdurig vervoer van levende dieren gerechtvaardigd is.

07 In 2019 heeft de Raad⁸ erop gewezen dat het welzijn van dieren die over lange afstanden worden vervoerd, moet worden verbeterd en heeft hij de Commissie aangemoedigd de huidige EU-wetgeving inzake het vervoer van dieren te herzien en te actualiseren. Ook het Europees Parlement heeft de Commissie verzocht de wetgeving te herzien⁹ (*kader 1*).

⁴ Europese Autoriteit voor voedselveiligheid (EFSA), [Welfare of cattle during transport](#) (2022), blz. 16.

⁵ Directoraat-generaal Intern Beleid van de Unie (IPOL) van het Europees Parlement, [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021), blz. 7; EFSA, [Welfare of cattle during transport](#) (2022), blz. 5.

⁶ EFSA, [Welfare of cattle during transport](#) (2022), blz. 91.

⁷ Eurogroup for Animals (EFA), [Live animal transport](#) (2021); Animals' Angels, [The myth of enforcement](#) (2016).

⁸ Raad, [Conclusies over dierenwelzijn](#) (2019), punt 7.

⁹ Europees Parlement, [Resolutie over de bescherming van dieren tijdens het vervoer](#) (2012), paragraaf 23; Europees Parlement, [Resolutie over de uitvoering van Verordening \(EG\) nr. 1/2005 van de Raad](#) (2019), paragraaf 68.

Kader 1

Het onderzoek van het Europees Parlement met betrekking tot de bescherming van dieren tijdens het vervoer

In juni 2020 heeft het Europees Parlement de Enquêtecommissie bescherming van dieren tijdens het vervoer (ANIT) opgericht om vermeende overtredingen bij de toepassing van de EU-voorschriften voor het vervoer van dieren te onderzoeken.

In december 2021 heeft de Enquêtecommissie haar verslag gepresenteerd met de conclusie dat de EU-bepalingen op dit gebied niet volledig rekening houden met de verschillende behoeften van dieren en dat de lidstaten de EU-bepalingen niet altijd naleven¹⁰.

In januari 2022 heeft het Europees Parlement een definitieve aanbeveling goedgekeurd, waarin de Commissie en de lidstaten worden verzocht meer inspanningen te leveren om het dierenwelzijn tijdens het vervoer in acht te nemen en de EU-voorschriften te actualiseren. Het Parlement heeft met name verzocht om beperkingen van de reistijden en controles op de uitvoer van levende dieren naar niet-EU-landen en heeft zijn voorkeur geuit voor het vervoer van vlees in plaats van levende dieren.

Bron: website van [de commissie ANIT](#).

08 In mei 2020 heeft de Commissie haar “[van boer tot bord](#)”-strategie gepresenteerd, waarin zij zich ertoe heeft verbonden de huidige EU-wetgeving inzake dierenwelzijn, inclusief de regels voor het vervoer van dieren, te herzien om i) de wetgeving in overeenstemming te brengen met de meest recente wetenschappelijke gegevens, ii) de werkingssfeer ervan te verruimen, iii) de handhaving ervan te vergemakkelijken, en iv) uiteindelijk een hoger niveau van dierenwelzijn te waarborgen. De Commissie is voornemens vóór eind 2023 herziene wetgeving inzake dierenwelzijn voor te stellen¹¹.

¹⁰ Europees Parlement, [Verslag over het onderzoek naar vermeende inbreuken op of gevallen van wanbeheer bij de toepassing van het Unierecht in verband met de bescherming van dieren tijdens het vervoer binnen en buiten de Unie \(2021\)](#).

¹¹ De [webpagina](#) van de Commissie over het herzieningsproces.

09 De Commissie is verantwoordelijk voor het voorstellen van EU-wetgeving en het toezicht op de toepassing ervan door de lidstaten. Zij voert inspecties uit in de lidstaten en zorgt ervoor dat de EU-wetgeving naar behoren wordt gecontroleerd en gehandhaafd. Zij kan ook gerechtelijke stappen ondernemen tegen lidstaten die verzuimen de EU-wetgeving correct om te zetten en uit te voeren¹².

10 De lidstaten zijn verantwoordelijk voor de toepassing van EU-voorschriften op nationaal niveau, met inbegrip van officiële inspecties, en voor het nemen van passende handhavingsmaatregelen¹³. De lidstaten stellen de regels vast inzake sancties die gelden voor overtredingen en nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze regels worden toegepast¹⁴. De lidstaten brengen jaarlijks verslag uit aan de Commissie over de resultaten van hun inspecties¹⁵.

11 De Europese Autoriteit voor voedselveiligheid (EFSA) is een in 2002 opgericht EU-agentschap dat wetenschappelijk advies verstrekt over de risico's in verband met de voedselketen, van boer tot bord, met inbegrip van het dierenwelzijn tijdens het vervoer.

12 Het directoraat-generaal Intern Beleid van de Unie (IPOL) van het Europees Parlement ondersteunt het Europees Parlement bij de uitoefening en ontwikkeling van zijn wetgevings- en controlebevoegdheden op het gebied van intern beleid, met inbegrip van het vervoer van dieren.

¹² ERK, [Speciaal verslag nr. 31/2018](#): “Dierenwelzijn in de EU: het dichten van de kloof tussen ambitieuze doelstellingen en praktische uitvoering”, figuur 2.

¹³ ERK, [Speciaal verslag nr. 31/2018](#): “Dierenwelzijn in de EU: het dichten van de kloof tussen ambitieuze doelstellingen en praktische uitvoering”, figuur 2.

¹⁴ Artikel 25 van [Verordening \(EG\) nr. 1/2005](#).

¹⁵ Artikel 27, lid 2, van [Verordening \(EG\) nr. 1/2005](#).

Reikwijdte en aanpak van de analyse

13 In onze analyse worden de belangrijkste factoren bij het vervoer van levende dieren omschreven, met de nadruk op de rol van het EU-beleid en economische factoren, en worden de tendensen in het dierenvervoer geïllustreerd. In deze analyse moet de term “levende dieren” worden opgevat als de volgende landdieren: runderen, varkens, pluimvee, schapen, geiten en paarden (hetzij voor de vleesproductie, hetzij voor de fokkerij of wedstrijdsport). Huisdieren, laboratorium-, dierentuin- en circusedieren vallen buiten de reikwijdte van deze analyse.

14 Dit is geen controleverslag, maar een analyse die voornamelijk gebaseerd is op openbaar beschikbare informatie, materiaal dat specifiek voor deze analyse is verzameld en ons eerdere verslag over dierenwelzijn van 2018¹⁶. Wij hebben de relevante EU-wetgeving, waaronder het gemeenschappelijk landbouwbeleid, de etiketteringsvoorschriften en de hygiënevoorschriften, geëvalueerd. We onderzochten voor het analyse-onderwerp relevante publicaties van het Europees Parlement, de Commissie, de lidstaten, de hoge controle-instanties, academische instellingen, ngo's en beroepsverenigingen (*bijlage I*). Onze analyse van de factoren die van invloed zijn op het vervoer van dieren is gericht op de redenen waarom vee zowel binnen de EU als naar niet-EU-landen wordt vervoerd.

15 Wij hebben gegevens geanalyseerd uit de EU-databanken Traces en Comext en andere datasets van Eurostat. We hebben hoofdzakelijk gegevens uit de periode 2017-2021 gebruikt. Aangezien er geen openbaar beschikbare gegevens over binnenlands vervoer zijn, wordt dit aspect niet afgedekt door onze gegevensanalyses: onze analyses hebben uitsluitend betrekking op intra- of extra-EU-vervoer, zoals in elk figuur wordt gespecificeerd.

16 We hebben gesprekken gevoerd met ambtenaren van de Commissie. Daarnaast hebben we beroepsorganisaties in de landbouw- en vleesproductiesector en ngo's op het gebied van dierenbescherming geraadpleegd. We hebben input van academische deskundigen gebruikt om onze analyse van het effect van economische factoren op het vervoer van dieren te onderbouwen. Om een beter inzicht te krijgen in de desbetreffende kwesties hebben wij deelgenomen aan een informatiebezoek aan Polen om de nationale autoriteiten te ontmoeten en faciliteiten te bezoeken die

¹⁶ ERK, [Speciaal verslag nr. 31/2018](#): “Dierenwelzijn in de EU: het dichten van de kloof tussen ambitieuze doelstellingen en praktische uitvoering”.

betrokken zijn bij het vervoer van dieren (d.w.z. een slachthuis en een controlepost waar de dieren tijdens langeafstandstransporten stoppen om te rusten).

17 De publicatie van deze analyse begin 2023 biedt een gelegenheid om met het oog op de komende herziening door de Commissie van de EU-wetgeving inzake dierenwelzijn tijdig bij te dragen aan het lopende debat over het vervoer van dieren.

Factoren die een rol spelen bij het vervoer van dieren

18 Verschillende factoren kunnen het vervoer van vee binnen de EU en naar niet-EU-landen beïnvloeden¹⁷. In het kader van deze analyse hebben wij deze factoren in twee onderling samenhangende categorieën ingedeeld:

- o regelgevingsfactoren;
- o economische factoren.

Regelgevingsfactoren

19 De huidige wetgeving, beleidsmaatregelen en initiatieven van de EU die direct of indirect van invloed zijn op het vervoer van dieren, zijn onder meer:

- o De **EU-wetgeving inzake dierenvervoer**: deze bevat de EU-basisnorm waaraan de lidstaten moeten voldoen om het welzijn van dieren tijdens het vervoer te waarborgen.
- o Het **gemeenschappelijk landbouwbeleid (GLB)**: door middel van regels en stimulansen kan het GLB van invloed zijn op de wijze waarop individuele landbouwers ervoor kiezen hun land, gewassen en vee te beheren.
- o Het **EU-etiketteringsbeleid**: op basis van verplichte of vrijwillige vereisten helpt etikettering de consument een geïnformeerde keuze te maken bij de aankoop van levensmiddelen. Op vlees dat in de EU wordt verkocht, kunnen verschillende vermeldingen worden aangebracht, zoals **oorsprongsetikettering** en **etikettering inzake dierenwelzijn**.
- o Het **systeem van geografische aanduidingen** en het **systeem van gegarandeerde traditionele specialiteiten**: deze EU-kwaliteitsregelingen beschermen de namen van specifieke producten om hun unieke kenmerken, die verband houden met hun geografische oorsprong of traditionele knowhow, te bevorderen. Op deze producten moet verplicht het EU-symbool worden aangebracht.

¹⁷ IPOL, [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021), hoofdstuk 2.

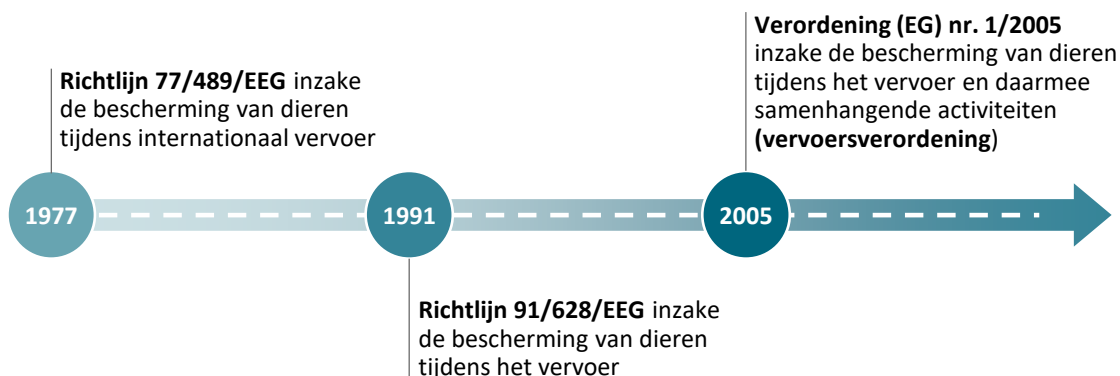
- o De **Europese Green Deal**: deze strategie, die in 2019 werd ingevoerd, heeft tot doel de netto-uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 uit te bannen en over te schakelen op een duurzaam voedselsysteem.
- o De **“van boer tot bord”-strategie**: deze strategie, die in 2020 werd ingevoerd, heeft tot doel deze overgang in de hele voedselvoorzieningsketen te versnellen.
- o Het **EU-hygiënepakket**: dit pakket werd in 2004 goedgekeurd en bracht één regelgevingskader inzake hygiëne tot stand voor alle levensmiddelen en exploitanten van levensmiddelenbedrijven, dat alle fasen van de voedselvoorzieningsketen, inclusief slachthuizen, omvat.
- o De **diergezondheidswetgeving**: deze wetgeving is sinds april 2021 van toepassing en regelt de traceerbaarheid van dieren om overdraagbare dierziekten te helpen voorkomen.

De EU-wetgeving inzake het vervoer van dieren wordt in de lidstaten niet gelijkmatig gehandhaafd

20 De EU heeft meer dan veertig jaar geleden voor het eerst wetgeving inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer ingevoerd. In **figuur 3** worden de belangrijkste mijlpalen weergegeven. In de huidige wetgeving (de **vervoersverordening**) worden de verantwoordelijkheden van de verschillende partijen in de vervoersketen omschreven en wordt het vervoer van levende gewervelde dieren binnen de EU geregeld, met inbegrip van controles op dieren bij het binnenkomen of verlaten van de EU¹⁸.

¹⁸ ERK, *Achtergronddocument: Animal welfare in the EU* (2018), blz. 6.

Figuur 3 — Belangrijkste EU-wetgeving inzake dierenwelzijn tijdens het vervoer



Bron: ERK.

21 Volgens feedback van de respondenten van een openbare raadpleging die de Commissie in 2021 is gestart, hebben de EU-regels inzake dierenwelzijn, waaronder de vervoersverordening, de handel vergemakkelijkt en de mededinging in Europa verbeterd, doordat zij belemmeringen voor de handel in levende dieren op de interne markt hebben weggenomen¹⁹. Dit werd ook bevestigd in de door de Commissie in 2010 uitgevoerde evaluatie van de EU-wetgeving inzake dierenwelzijn²⁰.

22 De Commissie heeft echter tekortkomingen vastgesteld bij de uitvoering van de vervoersverordening, met name met betrekking tot de officiële controles die de lidstaten uitvoeren op transporten naar niet-EU-landen en met betrekking tot het vervoer van niet voor vervoer geschikte dieren²¹. In 2020 hebben de lidstaten meer dan 900 000 officiële controles uitgevoerd en bijna 8 000 sancties opgelegd. De belangrijkste problemen waren:

- de geschiktheid van de dieren voor vervoer (voor runderen en varkens);
- vervoerspraktijken (voor pluimvee);

¹⁹ Commissie, [Factual summary report of the online public consultation in support to the fitness check and revision of the EU animal welfare legislation](#) (2022), blz. 3.

²⁰ Commissie, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), blz. 25.

²¹ Commissie, [Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU](#) (2015); Commissie, [Welfare of animals exported by road](#) (2020); Commissie, [Welfare of animals transported by sea](#) (2020).

- o problemen met vervoersdocumenten (voor schapen, geiten, paarden en ezels²²).

23 Aangezien de vaststelling en toepassing van sancties aan de lidstaten is gedelegeerd, bestaan er aanzienlijke verschillen in hun administratieve en sanctieprocedures, de soorten sancties die bij niet-naleving worden opgelegd en het niveau van de sancties²³. Zoals de onderzoekers hebben vastgesteld, zouden handhavingsverschillen tussen de lidstaten ertoe kunnen leiden dat vervoersondernemingen een langere route kiezen om lidstaten met strengere lokale regels of een strengere handhaving van de vervoersverordening te vermijden²⁴. In haar verslag van 2011 over de impact van de vervoersverordening heeft de Commissie erkend dat er behoefte is aan een meer geharmoniseerde toepassing van de regels in de vervoerssector²⁵.

Het gemeenschappelijk landbouwbeleid is gericht op andere elementen dan dierenwelzijn tijdens het vervoer

24 Het gemeenschappelijk landbouwbeleid (GLB) werd tot stand gebracht in 1962. Om de doelstelling van een stabiele aanvoer van betaalbaar voedsel te bereiken, werden landbouwers in het kader van dit beleid aanvankelijk aangemoedigd om voedsel te produceren door de prijzen van de belangrijkste landbouwproducten (zoals rundvlees) en het inkomen van de landbouwers te garanderen²⁶. Dit heeft de traditionele veeteeltsector veranderd en heeft geleid tot de specialisatie en concentratie ervan, hetgeen op zijn beurt gevolgen heeft gehad voor het vervoer van levende dieren²⁷.

²² Commissie, [Staff Working Document accompanying the Report on the overall operation of official controls performed in Member States \(2019-2020\) to ensure the application of food and feed law, rules on animal health and welfare, plant health and plant protection products](#) (2022), blz. 28-31.

²³ EPRS, [Protection of animals during transport: sanctions for infringements](#) (2021), blz. 4.

²⁴ Van Wagenberg, Baltussen, [Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU](#) (2021).

²⁵ Commissie, [Verslag over de gevolgen van Verordening \(EG\) nr. 1/2005 van de Raad inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer](#) (2011), blz. 12.

²⁶ Commissie, [The future of the livestock sector](#) (2020), blz. 38.

²⁷ Commissie, [The future of the livestock sector](#) (2020), blz. 36.

25 Na de eerste grote hervorming in 1992 werd de prijssteun in het kader van het GLB geleidelijk verminderd en werden rechtstreekse betalingen ingevoerd die werden gekoppeld aan het productieareal en aan bepaalde dieren (runderen en schapen)²⁸. Vanaf 2003 werd door latere hervormingen de koppeling tussen rechtstreekse betalingen en het soort en de hoeveelheid producten die de landbouwers produceerden, verder verbroken. Tegelijkertijd werden bij deze hervormingen strengere voorschriften op het gebied van milieu en dierenwelzijn ingevoerd waaraan landbouwers zich moeten houden om betalingen te ontvangen²⁹. Met het nieuwe GLB, dat in 2023 in werking is getreden, zijn geen significante wijzigingen ingevoerd die van invloed zouden zijn op het vervoer van dieren, noch wat de hoeveelheden, noch wat de omstandigheden met betrekking tot het dierenwelzijn betreft.

26 De toekenning van de meeste GLB-steun is gekoppeld aan de naleving van twee reeksen basisvoorwaarden:

- o goede landbouw- en milieucondities (GLMC), die geen betrekking hebben op dierenwelzijn;
- o uit de regelgeving voortvloeiende beheerseisen (RBE's), die verwijzen naar wettelijke vereisten buiten het GLB³⁰, waaronder EU-richtlijnen³¹ inzake dierenwelzijn, maar niet de vervoersverordening.

27 Met het GLB worden dierenwelzijnsmaatregelen in de programma's voor plattelandontwikkeling van de lidstaten gefinancierd, waarbij de nadruk ligt op de omstandigheden op het landbouwbedrijf in plaats van tijdens het vervoer. Naast de interventies op het gebied van plattelandontwikkeling voorziet het GLB vanaf 2023 in rechtstreekse betalingen in de vorm van "ecoregelingen" voor het klimaat, het milieu en dierenwelzijn, die betrekking hebben op verbintenissen die verder gaan dan de minimale EU- of nationale vereisten³². De Commissie heeft een factsheet gepubliceerd met een lijst van landbouwpraktijken die mogelijk in het kader van de ecoregelingen

²⁸ Commissie, [Het GLB](#) (2017).

²⁹ Commissie, [Het GLB](#) (2017).

³⁰ Commissie, [Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use](#) (2022), blz. 7.

³¹ [Richtlijn 2008/119/EG](#) tot vaststelling van minimumnormen ter bescherming van kalveren; [Richtlijn 2008/120/EG](#) tot vaststelling van minimumnormen ter bescherming van varkens; [Richtlijn 98/58/EG](#) inzake de bescherming van voor landbouwdoeleinden gehouden dieren.

³² Artikel 31 van [Verordening \(EU\) 2021/2115](#).

kunnen worden gesteund. De vervoersgerelateerde activiteiten vallen daar echter niet onder³³.

28 Met de plattelandsontwikkelingsmaatregelen worden ook investeringen in fysieke activa, kwaliteitsregelingen en biologische landbouw gefinancierd, die allemaal hogere normen op het gebied van dierenwelzijn kunnen bevorderen³⁴. In Polen bijvoorbeeld werd met het GLB een “programma voor rundvlees van hoge kwaliteit” gefinancierd, dat eisen inzake dierenwelzijn omvatte met betrekking tot huisvesting, het gebruik van antibiotica en de vervoers- en slachtomstandigheden³⁵. Het GLB maakt het mogelijk alternatieven voor het vervoer van dieren te financieren: in Malta werd met het GLB steun verleend aan een klein slachthuis dat is gekoppeld aan een konijnenfokkerij, en in Letland is steun verleend aan een mobiel slachthuis voor gemeenschappelijk gebruik.

Er is geen gemeenschappelijke norm voor de etikettering van vlees

29 De vermelding van het land van oorsprong — **oorsprongsetikettering** — is op EU-niveau verplicht voor rundvlees sinds 2000³⁶, en voor varkensvlees, pluimvee, schapen- en geitenvlees sinds 2015³⁷. Voor andere vleessoorten, zoals paardenvlees en konijnenvlees, gelden geen verplichte voorschriften. Als onderdeel van haar “van boer tot bord”-strategie overweegt de Commissie de verplichte oorsprongsvereisten uit te breiden tot andere levensmiddelen³⁸.

³³ Commissie, *List of potential agricultural practices that eco-schemes could support* (2021).

³⁴ Commissie, *Study on CAP measures and instruments promoting animal welfare and reduction of antimicrobials use* (2022), blz. 7-10 en 48-50.

³⁵ Commissie, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use* (2022), blz. 53 en 69.

³⁶ Artikel 25 van *Verordening (EG) nr. 1760/2000*.

³⁷ Artikel 9 van *Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1337/2013*.

³⁸ Commissie, *“Van boer tot bord”-strategie* (2020), blz. 13.

30 Uit hoofde van het huidige EU-rechtskader moet specifieke informatie over de oorsprong worden verstrekt, al naargelang het soort vlees (*tabel 1*).

Tabel 1 — Informatie over oorsprongsetikettering

Soort vlees	Etiketteringsvereisten
Rundvlees	Verplichte vermelding van de plaats waar het dier is geboren, de plaats waar het is opgefokt en waar het is geslacht.
Varkens-, pluimvee-, schapen- en geitenvlees	<p>Geen verplichte vermelding van de geboorteplaats.</p> <p>Verplichte vermelding van de plaats waar het dier is opgefokt en de plaats waar het is geslacht, maar:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ de definitie van opfokken staat toe dat het dier een korte periode in een ander land doorbrengt dan het land dat is vermeld als land waar het dier is opgefokt; ○ de vermelding van de fok- en de slachtplaats mag worden vervangen door de vermelding “oorsprong” indien de exploitant van het levensmiddelenbedrijf kan aantonen dat het vlees afkomstig is van dieren die in één land zijn geboren, opgefokt en geslacht.

Bron: ERK.

31 Volgens een consumentenenquête die de Commissie in 2020 heeft gehouden, begrijpen consumenten de termen “opgefokt in” en “oorsprong” niet goed. De meeste consumenten interpreteren “opgefokt in” als het land waar het dier zijn hele leven heeft doorgebracht, of waar het is geboren³⁹.

32 Andere soorten etiketten worden gebruikt in het **EU-systeem van geografische aanduidingen** (paragraaf 19), waarmee een product wordt aangeduid waarvan de kwaliteit of de reputatie is gekoppeld aan de geografische oorsprong ervan. Voor dierlijke producten kunnen de volgende twee etiketteringssystemen worden gebruikt: beschermde oorsprongsbenaming en beschermde geografische aanduiding (*tabel 2*).

³⁹ Werkdocument van de diensten van de Commissie, *Evaluation of the mandatory indication of the country of origin or place of provenance for fresh, chilled and frozen meat of swine, sheep, goats and poultry* (2021), blz. 13; Commissie, *Verslag ter evaluatie van de verplichte vermelding van het land van oorsprong of de plaats van herkomst voor vlees van varkens, pluimvee, schapen en geiten* (2021), blz. 6.

Tabel 2 — Beperkte transparantie van EU-etiketten met geografische aanduidingen

Beschermde oorsprongsbenaming	Beschermde geografische aanduiding
Alle productiestappen (geboorte, opfok en slacht) moeten plaatsvinden binnen het genoemde geografische gebied	Ten minste één productiestap moet in het genoemde gebied plaatsvinden Het dier mag zijn geboren of geslacht op andere plaatsen dan het geografische gebied waarop de beschermde geografische aanduiding betrekking heeft

Bron: ERK.

33 Ook in het kader van het **systeem van gegarandeerde traditionele specialiteiten** (paragraaf 19) wordt gebruikgemaakt van speciale etikettering voor levensmiddelen. Hierbij worden traditionele aspecten benadrukt, zoals de wijze waarop het product wordt gemaakt of de samenstelling ervan, zonder dat een koppeling wordt gemaakt met een specifiek geografisch gebied. Deze kwaliteitsregeling beschermt de productiemethode, maar het product zelf zou ergens anders kunnen worden geproduceerd.

34 Momenteel is er in de EU één verplichte **etiketteringsregeling voor dierenwelzijn** (paragraaf 19), en die geldt voor consumptie-eieren. Het merken van eieren hangt af van het systeem dat voor het houden van legkippen wordt gebruikt. In de handelsnormen voor vlees van pluimvee zijn bepaalde facultatieve voorwaarden gedefinieerd, waaronder ook verwijzingen naar verschillende soorten landbouwbedrijven⁴⁰.

35 Bij gebrek aan andere specifieke EU-voorschriften worden dierenwelzijnsproducten op nationaal niveau vrijwillig gecertificeerd⁴¹. Als gevolg daarvan zijn verschillende nationale etiketteringsregelingen ontstaan. Deze regelingen volgen verschillende benaderingen, bieden verschillende niveaus van dierenwelzijnsbescherming en kunnen de consument in verwarring brengen⁴². Als

⁴⁰ EPRS, [Animal welfare on the farm — ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level](#) (2021), blz. 73.

⁴¹ De artikelen 36 en 37 van Verordening (EU) nr. 1169/2011; Mededeling van de Commissie, [EU-richtsnoeren betreffende de beste praktijken voor vrijwillige certificeringsregelingen voor landbouwproducten en levensmiddelen](#) (2010).

⁴² Commissie, [Inception Impact Assessment on animal welfare](#) (2021), blz. 2.

onderdeel van haar “van boer tot bord”-strategie heeft de Commissie aangekondigd dat zij opties voor etikettering inzake dierenwelzijn zou overwegen⁴³.

36 Volgens een studie van 2022⁴⁴ was twee derde van de consumenten van mening dat de beschikbare informatie niet volstond om met betrekking tot dierenwelzijn geïnformeerde aankoopkeuzes te maken. Bijna de helft wil meer informatie krijgen over de slachtomstandigheden (40 %) en over adequate voeding (40 %). Respondenten waren minder geïnteresseerd in de duur van het vervoer (16 %) en de vervoersomstandigheden (16 %).

In recente EU-strategieën is een duurzamer voedselsysteem voorgesteld

37 Het vervoer van dieren brengt aanzienlijke milieukosten met zich mee⁴⁵. In specifieke studies werd het effect van het vervoer van vlees en karkassen vergeleken met dat van het vervoer van levende dieren. Uit deze studies bleek dat de eerste optie vanuit het oogpunt van milieu en klimaatverandering duurzamer is⁴⁶.

38 Met de Europese Green Deal en de “van boer tot bord”-strategie wordt de overgang naar een duurzamer voedselsysteem bevorderd. In de Green Deal wordt voorgesteld dat de vervoersprijs de impact ervan op het milieu moet weerspiegelen. Goed ontworpen financiële initiatieven zouden een directe rol kunnen spelen door het juiste prijssignaal af te geven en de juiste stimulansen te bieden om duurzaam gedrag van producenten, gebruikers en consumenten aan te moedigen⁴⁷. Volgens de Commissie is een dergelijke overgang niet mogelijk zonder structurele veranderingen in zowel de toeleveringsketen als de consumptiepatronen⁴⁸.

⁴³ Commissie, “Van boer tot bord”-strategie (2020), blz. 8.

⁴⁴ Commissie, [Study on animal welfare labelling](#) (2022), blz. 18-21.

⁴⁵ Baltussen et al., [Transport of live animals versus meat](#) (2017), blz. 7; Commissie, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), blz. 49.

⁴⁶ Baltussen et al., [Transport of live animals versus meat](#) (2017), blz. 13 en 15; Baltussen et al., [Sustainable production: transporting animals or meat?](#) (2009), blz. 7 en 10.

⁴⁷ Commissie, [Europese Green Deal](#) (2019), blz. 17.

⁴⁸ Commissie, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), blz. 49.

Economische factoren

39 Hoewel verschillende factoren van invloed zijn op het vervoer van levende dieren (bijv. natuurlijke productieomstandigheden), vormen economische factoren de belangrijkste drijvende kracht erachter. In de context van de interne markt van de EU maken exploitanten gebruik van verschillen in productie- en slachtkosten tussen de lidstaten om de kosten te verlagen en de inkomsten te maximaliseren⁴⁹. Wij hebben vijf belangrijke economische factoren in kaart gebracht voor het stimuleren van het vervoer van levende dieren:

- specialisatie van de veeteeltsector;
- concentratie in de slachtsector;
- verschillen tussen de lidstaten op het gebied van de kosten voor de productie en de slacht van dieren;
- marginaliteit van de vervoerskosten, en
- voorkeuren van de consument.

Specialisatie in de veeteeltsector

40 Al meer dan zeventig jaar maakt de veehouderij een proces van modernisering en intensivering door dat erop is gericht de productie per dier te maximaliseren en de kosten te verlagen⁵⁰. In sommige EU-gebieden is een sterke specialisatie in intensieve dierlijke productie ontstaan, in andere een specialisatie in de productie van gewassen. Deze specialisatie is mede het gevolg geweest van natuurlijke productieomstandigheden (bijv. een hogere concentratie van melkproductie en melkcalveren in weidegebieden). Tussen 2005 en 2016 is het totale aantal landbouwbedrijven met 28,6 % gedaald, en het aantal veebedrijven met 37,6 %⁵¹. Terwijl het totale aantal landbouwbedrijven afnam, nam de omvang van de resterende bedrijven toe.

41 Terwijl het aantal runderen, varkens, schapen en geiten in de EU-27 tussen 2010 en 2020 relatief stabiel was, nam de hoeveelheid pluimvee toe. De veestapelproductie

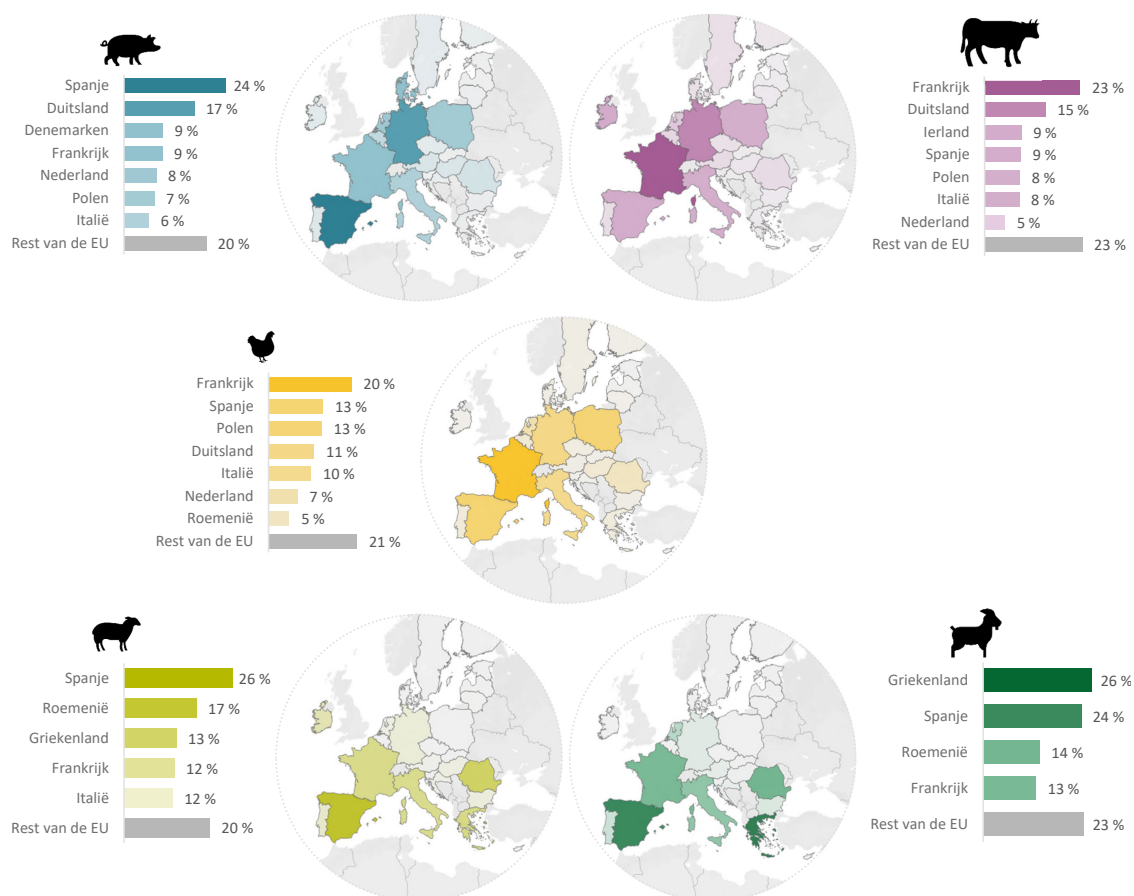
⁴⁹ Commissie, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), blz. 15.

⁵⁰ Commissie, [The future of the livestock sector](#) (2020), blz. 36.

⁵¹ Eurostat, [Agri-environmental indicator: livestock patterns](#).

is niet gelijkmatig over de EU verdeeld (*figuur 4*) en binnen afzonderlijke lidstaten zijn er ook verschillen in de dichtheid van de veestapelproductie tussen regio's.

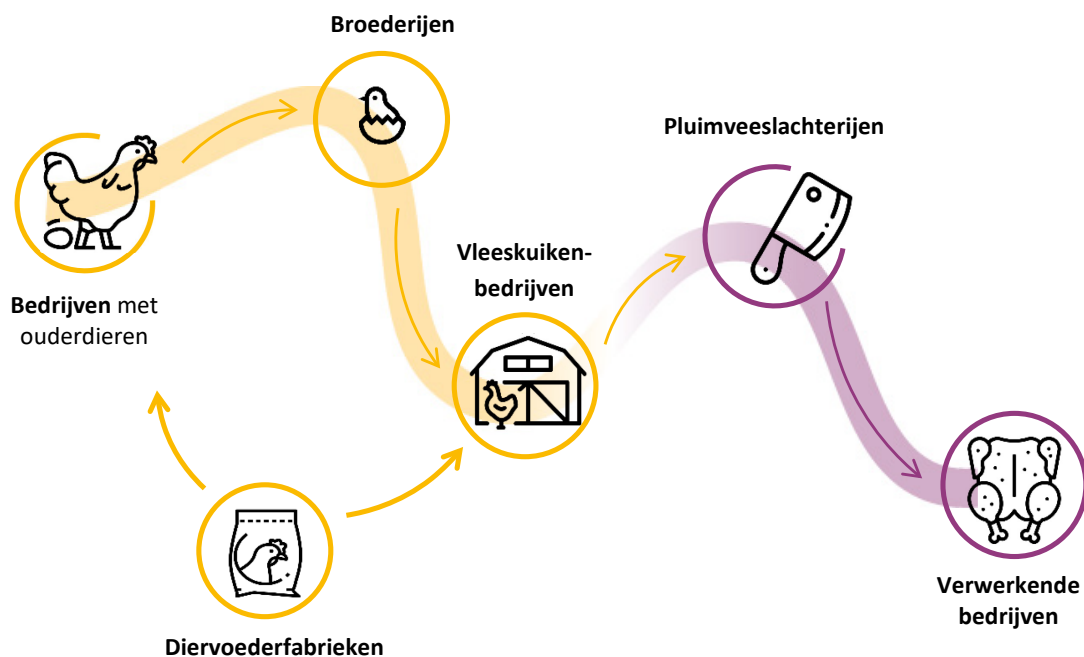
Figuur 4 — Verdeling van de veestapel over de lidstaten (gegevens van 2016 voor pluimvee; gegevens van 2021 voor varkens, runderen, schapen en geiten)



Bron: ERK, op basis van gegevens van Eurostat.

42 Specialisatie vindt plaats op regionaal niveau, maar ook op bedrijfsniveau, waarbij landbouwbedrijven zich specialiseren in één soort, bijvoorbeeld pluimvee (vlees of eieren), varkens, kalveren of melkkoeien, of in één productiefase, bijvoorbeeld fokken of mesten. *Figuur 5* geeft bijvoorbeeld een illustratie weer van de pluimveesector.

Figuur 5 — Specialisatie in de pluimveesector



Bron: Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), blz. 17.

43 Deze specialisatie draagt onder meer bij tot het vervoer van levende dieren tussen lidstaten, bijvoorbeeld:

- o in Duitsland vetgemeste en geslachte varkens worden vaak in Denemarken of Nederland geboren⁵²;
- o in Frankrijk, Ierland of Litouwen geboren runderen worden vaak vetgemest en geslacht in Spanje of Italië (*kader 2*).

⁵² Bittlmayer, *Local Characteristics of Pig Production in Germany and Bavaria* (2019).

Kader 2

De productie van kalfsvlees en rundvlees in Italië en Spanje is afhankelijk van kalveren uit andere lidstaten

Italië produceert kalfsvlees en Spanje rundvlees. In beide landen worden meestal runderen uit eigen land gebruikt, maar worden ook kalveren uit andere lidstaten ingevoerd om het hoofd te bieden aan de volgende situaties:

- **seizoensgebonden vraag:** Italië voert van april tot juni runderen in om het ontoereikende nationale aanbod in die periode te compenseren en om de aanvoer van kalfsvlees te garanderen wanneer de nationale vraag in december en januari groter is;
- **buitenlandse vraag:** Spanje (Catalonië en Aragon) is afhankelijk van de invoer van kalveren om te voldoen aan de toenemende vraag naar runderen die voor de slacht naar het Midden-Oosten worden uitgevoerd.

Bron: Commissie, [Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening](#) (2022), blz. 25-29.

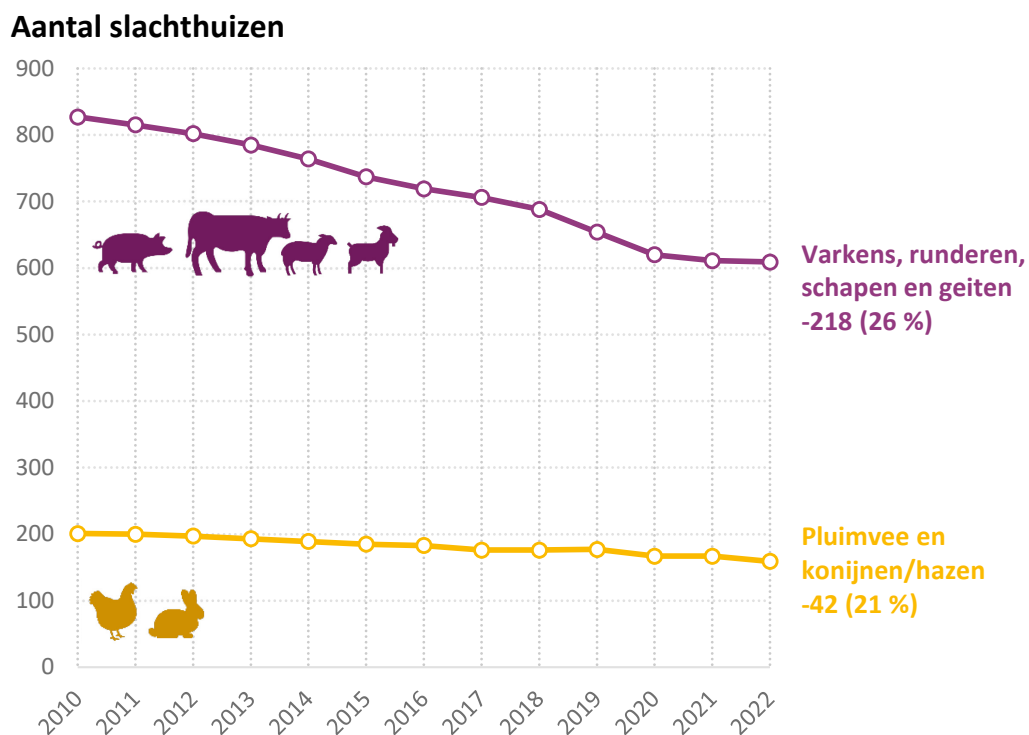
Toegenomen concentratie in de slachtsector

44 Er zijn geen volledige gegevens over het aantal slachthuizen in de EU, maar de sector heeft een consolidatieproces doorgemaakt, met een tendens in de richting van minder en grotere slachthuizen⁵³. In [figuur 6](#) wordt de tendens in Polen sinds 2010 weergegeven. Deze tendens is versneld door de inwerkingtreding van het hygiënepakket van de EU (paragraaf [19](#)) in 2006. Veel kleine slachthuizen vonden het moeilijk om aan de strengere hygiëne-eisen van de nieuwe wetgeving te voldoen en tegelijkertijd nog economisch levensvatbaar te blijven⁵⁴.

⁵³ EFA, [A strategy to reduce and replace live animal transport](#) (2019), blz. 18.

⁵⁴ IPOL, [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021), blz. 11.

Figuur 6 — Aantal slachthuizen in Polen (2010-2022)



Bron: ERK, op basis van door de Poolse autoriteiten verstrekte gegevens.

45 Voor grotere slachthuizen is het gemakkelijker om aan de strengere hygiënevoorschriften te voldoen. Aangezien zij over het algemeen met lage winstmarges werken, moeten zij echter een hoge productiviteit handhaven om schaalvoordelen te bereiken, waarvoor een voldoende groot aantal dieren uit een groter geografisch gebied nodig is. Deze slachthuizen specialiseren zich in het algemeen ook in bepaalde soorten dieren, zoals varkens, zeugen, mestkalveren, stieren, pluimvee of lammeren. Al deze kwesties hebben bijgedragen tot de daling van het aantal slachthuizen en hebben geleid tot een toename van het langeafstandsvervoer en een mogelijke toename van het grensoverschrijdende vervoer van levende slachtdieren, vooral van dieren die qua aantal tot kleine categorieën behoren, zoals kalkoenen of dieren aan het eind van hun productieve leven (bijv. legkippen)⁵⁵.

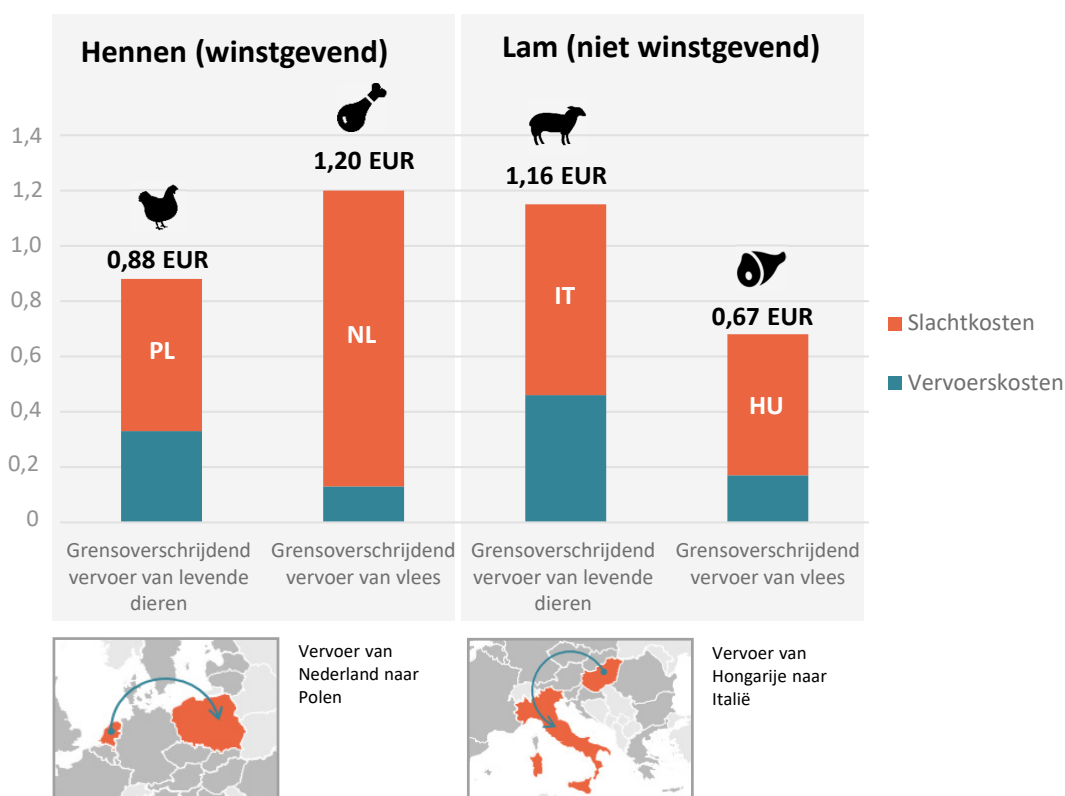
⁵⁵ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), blz. 18; IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), blz. 11.

46 In twee studies⁵⁶ zijn de voor- en nadelen van langeafstandsvervoer van levende dieren voor de slacht beoordeeld, vergeleken met lokaal slachten gevolgd door het vervoer van vlees. In beide studies werd geconcludeerd dat het vervoer van vlees in plaats van levende dieren wat dierenwelzijn betreft wellicht duurzamer is.

47 In de studie van 2017 werden de kosten geraamd van het vervoer, van Nederland naar Polen, van legkippen aan het einde van hun productieve leven, en het vervoer van levende lammeren van Hongarije naar Italië (*figuur 7*). In het eerste geval was het wegens hogere slachtkosten in Nederland dan in Polen goedkoper om levende dieren te vervoeren in plaats van vlees. Hoewel het in het tweede geval goedkoper was om vlees te vervoeren in plaats van levende dieren, werden de lammeren toch vervoerd omdat andere factoren de overhand hadden (bijv. de beperkte slachtcapaciteit in Hongarije⁵⁷).

Figuur 7 — Kosten van het vervoer van levende dieren in vergelijking met die van vlees

Prijs per kilo vlees (in EUR)



Bron: Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017), blz. 12-14.

⁵⁶ Baltussen et al., *Sustainable production: transporting animals or meat?* (2009); Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017).

⁵⁷ Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017), blz. 14.

48 Eén optie om het vervoer van dieren te beperken, is het slachten dichterbij de productielocatie te brengen door lokale slachthuizen en mobiele slachtfaciliteiten te ontwikkelen. Onderzoekers hebben geconcludeerd dat een voldoende aantal mobiele en kleinschalige slachthuizen in Zweden transporten van varkens en runderen van meer dan vier uur vrijwel overbodig zou maken⁵⁸. Lokale en mobiele slachthuizen zijn echter kleinschalige oplossingen die tegemoetkomen aan een nichevraag en aan specifieke behoeften⁵⁹:

- **Lokale slachthuizen:** in Duitsland hebben sommige lokale slachthuizen zich gespecialiseerd in hoogwaardige, op traditionele wijze verwerkte producten, waarbij gebruik wordt gemaakt van vlees uit de regio en wordt voorzien in een transparante toeleveringsketen van de boerderij tot de slagerij⁶⁰. Evenzo hebben in Zweden strenge reguleringsnormen inzake dierenwelzijn en de toenemende aandacht van de consument voor duurzaam vlees van lokale oorsprong investeringen in de kleinschalige productie van hoogwaardige producten aangemoedigd⁶¹.
- **Mobiele slachthuizen:** deze kunnen een aanvullende oplossing bieden om aan specifieke behoeften te voldoen, bijvoorbeeld om het vervoer van ongeschikte koeien aan het einde van hun productieve leven te voorkomen⁶². Mobiele slachthuizen hebben echter ook te maken met uitdagingen op het gebied van logistiek en rentabiliteit. Ze hebben hoge exploitatiekosten en hun succes hangt af van de mogelijkheden om toegevoegde waarde te creëren en hogere detailhandelsprijzen te vragen voor de eindproducten⁶³.

⁵⁸ Håkansson et al., [Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation](#) (2016), blz. 261.

⁵⁹ EFA, [A strategy to reduce and replace live animal transport](#) (2019), blz. 5 en 27.

⁶⁰ Eurofound, [Meat processing workers](#) (2018), blz. 3; IPOL, [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021), blz. 13.

⁶¹ Eurofound, [Meat processing workers](#) (2018), blz. 2.

⁶² EFA, [A strategy to reduce and replace live animal transport](#) (2019), blz. 27; Commissie, [Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows](#) (2022), blz. 157-162.

⁶³ IPOL, [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021), blz. 12; Hultgren, [Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs](#) (2022); Commissie, [Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows](#) (2022), blz. 161.

49 In januari 2022⁶⁴ heeft het Europees Parlement aanbevolen op meer plaatsen lokale slacht- en verwerkingsinstallaties te bouwen en slacht op het landbouwbedrijf te ontwikkelen, met behulp van mobiele slachthuizen, met name in afgelegen gebieden (bijv. berggebieden en eilanden). Het Parlement stelde voor dergelijke oplossingen te financieren met bestaande EU-middelen. Een belangengroep van landbouwers in de EU, Copa-Cogeca, geeft er de voorkeur aan dat EU-steun wordt verleend aan bestaande slachthuizen om hun faciliteiten en het beheer van de dieren te verbeteren, in plaats van meer lokale slachthuizen te bouwen⁶⁵.

De kosten van de productie en de slacht van dieren verschillen van lidstaat tot lidstaat

50 Verschillen in kosten tussen productiefasen (bijv. fokken en afmesten) kunnen van invloed zijn op het vervoer van dieren. Biggen zijn relatief goedkoop in Denemarken en Nederland, hetgeen een verklaring vormt voor het grote aantal biggen dat vanuit beide landen naar Duitsland wordt vervoerd⁶⁶. Het afmesten van slachtvarkens is in Duitsland duurder dan in Denemarken, maar de vleesindustrie in Duitsland is efficiënter door de lagere arbeidskosten⁶⁷.

51 Verschillen in slachtkosten per dier kunnen de verplaatsing van slachtactiviteiten naar lidstaten met een hogere kostenefficiëntie in de hand werken. In een studie over de pluimveesector worden bijvoorbeeld de belangrijkste componenten van de slachtkosten als volgt geraamd:

- arbeid (35 %);
- gebouwen en uitrusting (25 %);
- overige kosten (40 %), waaronder vervoer, energie, water, inspectie en verpakking⁶⁸.

⁶⁴ Europees Parlement, [Aanbeveling inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer](#) (2022), paragrafen 39, 89 en 105.

⁶⁵ Standpunt Copa-Cogeca over dierenwelzijn tijdens het vervoer (2021), blz. 2.

⁶⁶ Hoste, [International comparison of pig production costs](#) (2018), blz. 16.

⁶⁷ Hoste, [International comparison of pig production costs](#) (2018), blz. 16.

⁶⁸ Van Horne, [Competitiveness of the EU poultry meat sector](#) (2018), blz. 22.

52 De kosten in de pluimveesector verschillen per lidstaat. Aangezien alle slachthuizen in de EU echter soortgelijke apparatuur gebruiken, werd er in de studie van uitgegaan dat verschillen in slachtkosten in de pluimveesector tussen landen hoofdzakelijk het gevolg waren van loonverschillen⁶⁹. In het algemeen werken in de vleesverwerkende industrie steeds meer migranten, werknemers met een tijdelijk contract en via externe bureaus aangeworven tijdelijke werknemers⁷⁰.

53 Er is geen openbaar toegankelijke databank voor de hele EU die inzicht biedt in de productie- of slachtkosten per lidstaat⁷¹.

Dierenleed wordt niet weerspiegeld in vervoerskosten of de prijs van vlees

54 In studies zijn de vervoerskosten berekend volgens verschillende methoden (per zending, per dier, per kilometer)⁷². De kosten van veevervoer hangen af van een aantal factoren, zoals het soort dier en de afgelegde afstand. De arbeidskosten maken een aanzienlijk deel uit van de totale vervoerskosten, naast de kosten van brandstof, uitrusting, diergezondheidscontroles en tolgelden⁷³.

55 Er bestaat geen databank die inzicht geeft in de vervoerskosten in de afzonderlijke EU-lidstaten. Bij gebrek aan geharmoniseerde gegevens konden wij het aandeel van de vervoerskosten in de eindprijs van het door de consument gekochte vlees niet bepalen. Uit het beperkte bewijsmateriaal en de verklaringen van marktdeelnemers uit de sector blijkt echter dat de vervoerskosten over het algemeen een klein deel van de totale detailhandelsprijs van vlees uitmaken. In een studie over pluimvee werd geschat dat in het geval van in Duitsland verkochte borstfilet van EU-producenten de vervoerskosten gemiddeld 2 cent per kilogram bedragen, d.w.z. minder dan 1 % van de totale prijs van het vlees⁷⁴.

⁶⁹ Van Horne, [Competitiveness of the EU poultry meat sector](#) (2018), blz. 22.

⁷⁰ Eurofound, [Meat processing workers](#) (2018), blz. 6 en 13.

⁷¹ Commissie, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), blz. 7.

⁷² Van Wagenberg, [The economics of animal transport](#) (2019), blz. 6; Commissie, [Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening](#) (2022), blz. 39; Commissie, [Welfare of animals exported by road](#) (2020), blz. 5.

⁷³ Van Wagenberg, [The economics of animal transport](#) (2019), blz. 6.

⁷⁴ Van Horne, [Competitiveness of the EU poultry meat sector](#) (2018), blz. 6.

56 Wij hebben weinig gegevens gevonden over de financiële gevolgen van problemen in verband met het dierenwelzijn tijdens het vervoer. In 2015 werd in een studie⁷⁵ een schatting gemaakt van de kosten in verband met wonden, verlamming, sterfte en andere problemen voor dieren die worden vervoerd voor productie of slacht. Het feit dat de autoriteiten van de lidstaten en de Commissie niet over uitgebreide gegevens beschikken, belemmert de ontwikkeling van stimuleringsmaatregelen die vervoersbedrijven ertoe zouden kunnen aanzetten maatregelen te treffen ter voorkoming van problemen rond dierenwelzijn.

57 In Ierland wordt de financiële impact van vlees dat in slachthuizen wordt afgekeurd wegens slecht dierenwelzijn (bijv. als gevolg van huidletsels of kneuzingen aan ledematen) geschat op 43 % van de winstmarge van producenten. Deze impact vormt een ernstige bedreiging voor de levensvatbaarheid van varkenshouderijen⁷⁶. In bepaalde gevallen kan niet-naleving van de regels inzake het vervoer van ongeschikte dieren de producenten echter financieel voordeel opleveren (*kader 3*).

Kader 3

Voorbeelden van redenen om ongeschikte dieren naar slachthuizen te sturen

De beslissing van een landbouwer om ongeschikte koeien niet vóór de slacht te behandelen, is ingegeven door de overtuiging dat dit niet kosteneffectief is. Het is voor landbouwers doorgaans duurder om ongeschikte koeien op de boerderij te slachten dan ze naar een slachthuis te sturen, terwijl de verkoop van een dier aan het slachthuis — zelfs in ongeschikte toestand — financieel voordeel kan opleveren.

Bovendien werken sancties over het algemeen niet afschrikkend ten aanzien van slechte praktijken of illegale activiteiten, aangezien exploitanten de sancties als laag ervaren in vergelijking met de voor het dier verkregen prijs. Tijdens een van haar controles stelde de Commissie bijvoorbeeld vast dat een boete van 250 EUR was opgelegd voor het vervoer van een stier met een gebroken poot, terwijl een geslachte stier ongeveer 1 500 EUR waard kan zijn.

Bron: Commissie, [Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows](#) (2022) blz. iv; Commissie, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), blz. 33; Commissie, [Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU](#) (2015), blz. 9.

⁷⁵ Van Wagenberg et al., [Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU](#) (2015).

⁷⁶ Commissie, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), blz. 42.

Consumentenvoorkeuren kunnen van invloed zijn op het vervoer van dieren

58 Consumentenvoorkeuren beïnvloeden het vervoer van dieren⁷⁷. De vraag van de consument naar lokaal vlees, vers geslacht vlees of bepaalde stukken vlees, alsook de seizoensgebonden vraag naar specifieke soorten vlees zijn allemaal factoren die van invloed kunnen zijn op de mate waarin vervoer van dieren nodig is. Een voorbeeld is de invoer van lammeren in Italië tijdens de paasperiode.

59 Volgens de Eurobarometer van 2022 over voedselveiligheid kijken de meeste respondenten (54 %) bij het kopen van voedsel naar de kosten van het product, kijkt 46 % naar de geografische oorsprong en houden minder respondenten rekening met het effect op het milieu en het klimaat (16 %) of ethische aspecten, zoals dierenwelzijn (15 %)⁷⁸.

60 Uit de studie van de Commissie over de etikettering inzake dierenwelzijn bleek dat, hoewel consumenten beweerden dat zij bij de aankoop van vleesproducten rekening hielden met dierenwelzijnsaspecten, zij niet altijd bereid waren hogere prijzen te betalen voor producten met een beter dierenwelzijn. Hun bereidheid om extra te betalen nam toe als zij geïnformeerd waren over de omstandigheden in de veehouderij en als zij geloofden dat een product van hogere kwaliteit was⁷⁹. Brancheorganisaties zijn echter van mening dat het markttrendement nog steeds te laag is om te kunnen profiteren van investeringen in dierenwelzijn. Consumenten zijn zich namelijk niet bewust volgens welke normen hun voedsel wordt geproduceerd en letten bij het kiezen van een voedselproduct daarom nog altijd het meest op de prijs⁸⁰.

61 In de toekomst zouden consumenten een belangrijke rol kunnen spelen bij het bevorderen van veranderingen, aangezien zij — volgens de Commissie — naar verwachting meer aandacht zullen besteden aan:

- productieprocessen en oorsprong van de producten (bijv. lokale markten, biologische en andere kwaliteitsregelingen, dierenwelzijn en de milieuvoetafdruk);

⁷⁷ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), blz. 17.

⁷⁸ EFSA, *Eurobarometer on food safety in the EU* (2022), blz. 8.

⁷⁹ Commissie, *Study on animal welfare labelling* (2022), blz. 110.

⁸⁰ Commissie, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), blz. 42.

- o gezondheidsoverwegingen (minder of geen inname van dierlijke eiwitten);
- o gemak (een verschuiving van vers vlees naar meer verwerkt vlees)⁸¹.

62 In tegenstelling tot de wereldwijde trend zal de vleesconsumptie in de EU tegen 2031 naar verwachting dalen. Met haar [verkoopbevorderingscampagnes](#) helpt de Commissie de landbouwers en de voedingsmiddelenindustrie van de EU echter om hun landbouwproducten, waaronder vlees (vers, gekoeld en bevroren) en vleesbereidingen, te verkopen⁸². Vanuit een breder perspectief is er een verband tussen de hoeveelheid geconsumeerd vlees en het aantal vervoerde levende dieren⁸³.

⁸¹ Commissie, [EU Agricultural outlook 2021-2031](#) (2021), blz. 30.

⁸² Artikel 5, lid 1, punt a), van [Verordening \(EU\) nr. 1144/2014](#).

⁸³ IPOL, [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021), blz. 13 en 14.

Tendensen op het gebied van het vervoer van dieren

Er zijn geen uitgebreide, gecentraliseerde gegevens over het vervoer van dieren op EU-niveau

63 De gegevens op EU-niveau over het vervoer van levende dieren zijn gefragmenteerd⁸⁴. De belangrijkste reden hiervoor is dat de lidstaten op grond van de EU-wetgeving geen gegevens hoeven te verzamelen en te rapporteren over het vervoer van levende dieren. Krachtens de vervoersverordening zijn de lidstaten alleen verplicht verslag uit te brengen over de uitgevoerde inspecties⁸⁵. In het kader van de preventie van overdraagbare dierziekten verplicht de diergezondheidswetgeving de lidstaten de verplaatsingen van dieren te registreren in nationale identificatie- en registratiedatabanken⁸⁶. Deze nationale databanken zijn opgezet met het oog op de identificatie van dieren, de registratie van landbouwbedrijven en de bestrijding van ziekten. Volgens de Commissie zijn deze databanken niet geschikt voor de extractie en analyse van gegevens over het vervoer van dieren.

64 Er zijn twee EU-databanken met informatie over het vervoer van dieren:

- o **Comext**, een databank van Eurostat over de internationale handel in goederen, waaronder levende dieren;
- o **Traces**, het onlineplatform van de Commissie voor sanitaire en fytosanitaire certificering met betrekking tot de handel binnen de EU en de invoer en uitvoer van dieren, levensmiddelen, diervoeder en planten.

65 Dieren mogen naar een andere lidstaat worden overgebracht indien zij vergezeld gaan van een gezondheidscertificaat⁸⁷. Deze verplaatsingen moeten worden gemeld via de Traces-databank⁸⁸. Transporten naar niet-EU-landen worden alleen in Traces

⁸⁴ EPRS, [Protection of animals during transport](#) (2021), blz. 8; Europees Parlement, [Resolutie over de uitvoering van Verordening \(EG\) nr. 1/2005 van de Raad \(2019\)](#), paragraaf 23.

⁸⁵ Artikel 27, lid 2, van [Verordening \(EG\) nr. 1/2005](#).

⁸⁶ Artikel 109 van [Verordening \(EU\) 2016/429](#).






⁸⁷ Artikel 143, lid 1, van [Verordening \(EU\) 2016/429](#).

⁸⁸ Artikel 153, lid 2, van [Verordening \(EU\) 2016/429](#).

geregistreerd wanneer de dieren een andere lidstaat doorkruisen. De Commissie erkent dat zij geen volledig beeld heeft van de uitvoer van dieren via de weg⁸⁹. Hetzelfde geldt voor andere vervoerswijzen. Voor de uitvoer over zee in 2018 schatte de Commissie dat slechts 31,6 % van de runderen en 3,5 % van de schapen die door veeschepen uit Kroatië, Slovenië, Spanje, Frankrijk, Ierland, Portugal en Roemenië samen werden uitgevoerd, werden geregistreerd in Traces⁹⁰.

66 Traces bevat bepaalde gegevens over het vervoer en de resultaten van officiële inspecties. Traces biedt echter geen uitgebreid overzicht van het vervoer van dieren⁹¹. Bovendien zijn gegevens over de internationale handel in goederen, waaronder levende dieren, beschikbaar in Comext. Geen van beide gegevensbronnen bevat gegevens over binnenlands vervoer van dieren. **Figuur 8** geeft de relevante gegevens weer uit de twee databanken en ons gebruik ervan voor deze analyse.

Figuur 8 — Voor onze analyse gebruikte gegevens uit Comext en Traces

	waarde	aantallen	gewicht	duur	afstand	wijze	reden	binnenlands	intra-EU	extra-EU
	DIEREN			VERVOER						
 Comext Databank van Eurostat over de internationale handel in goederen	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✓
 Traces Onlineplatform van de Commissie voor sanitaire voorschriften	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓*
 Inbegrepen en gebruikt voor analyse	 Inbegrepen maar niet gebruikt voor analyse	 Informatie niet opgenomen in de databank	* Traces: slechts bepaalde informatie over extra-EU-uitvoer en geen informatie over extra-EU-invoer							

Bron: ERK.

⁸⁹ Commissie, [Welfare of animals exported by road](#) (2020), blz. 13.

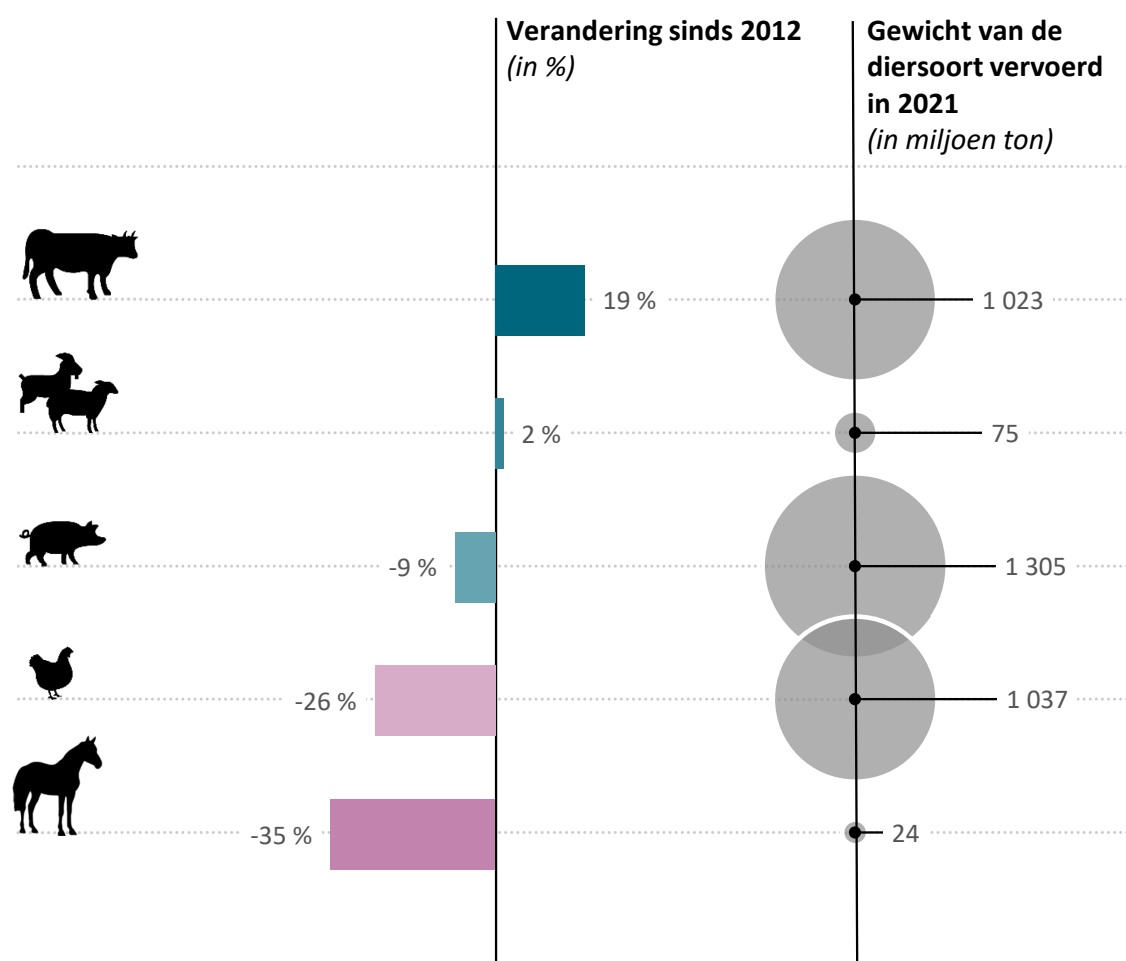
⁹⁰ Commissie, [Welfare of animals transported by sea](#) (2020), blz. 5.

⁹¹ Commissie, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), blz. 32.

Tendensen in het vervoer van dieren binnen en buiten de EU

67 Wij hebben de beschikbare gegevens over de intra-EU-handel in levende dieren voor de periode 2012-2021 geanalyseerd. In **figuur 9** zijn de vastgestelde tendensen te zien.

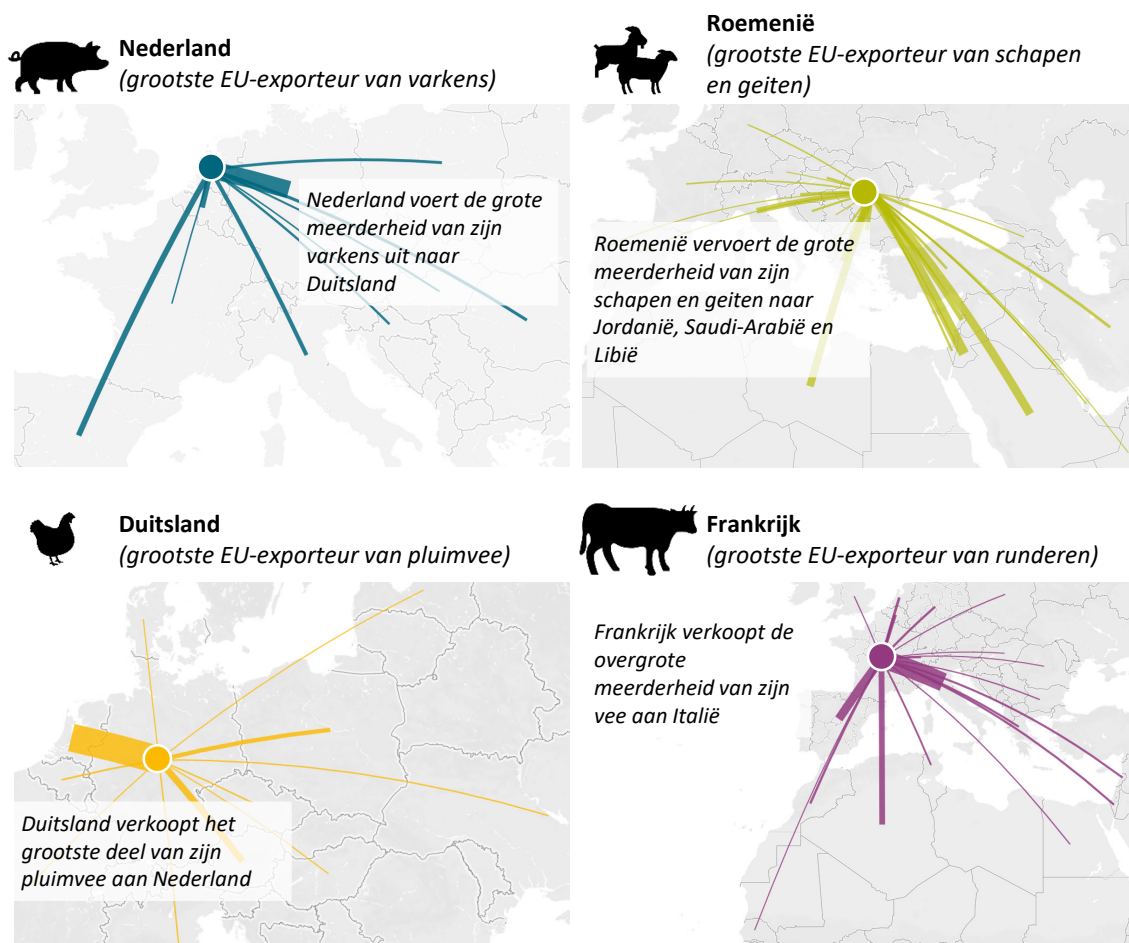
Figuur 9 — Tendensen in het vervoer van levende dieren binnen de EU (2012-2021)



Bron: ERK, op basis van gegevens van Comext (uitgedrukt in gewicht).

68 **Figuur 10** laat de landen zien waar de belangrijkste exporteurs van elke soort hun levende dieren naartoe vervoeren. De belangrijkste ontvangers zijn meestal buurlanden, maar dieren worden vaak veel verder weg vervoerd, ook buiten de EU.

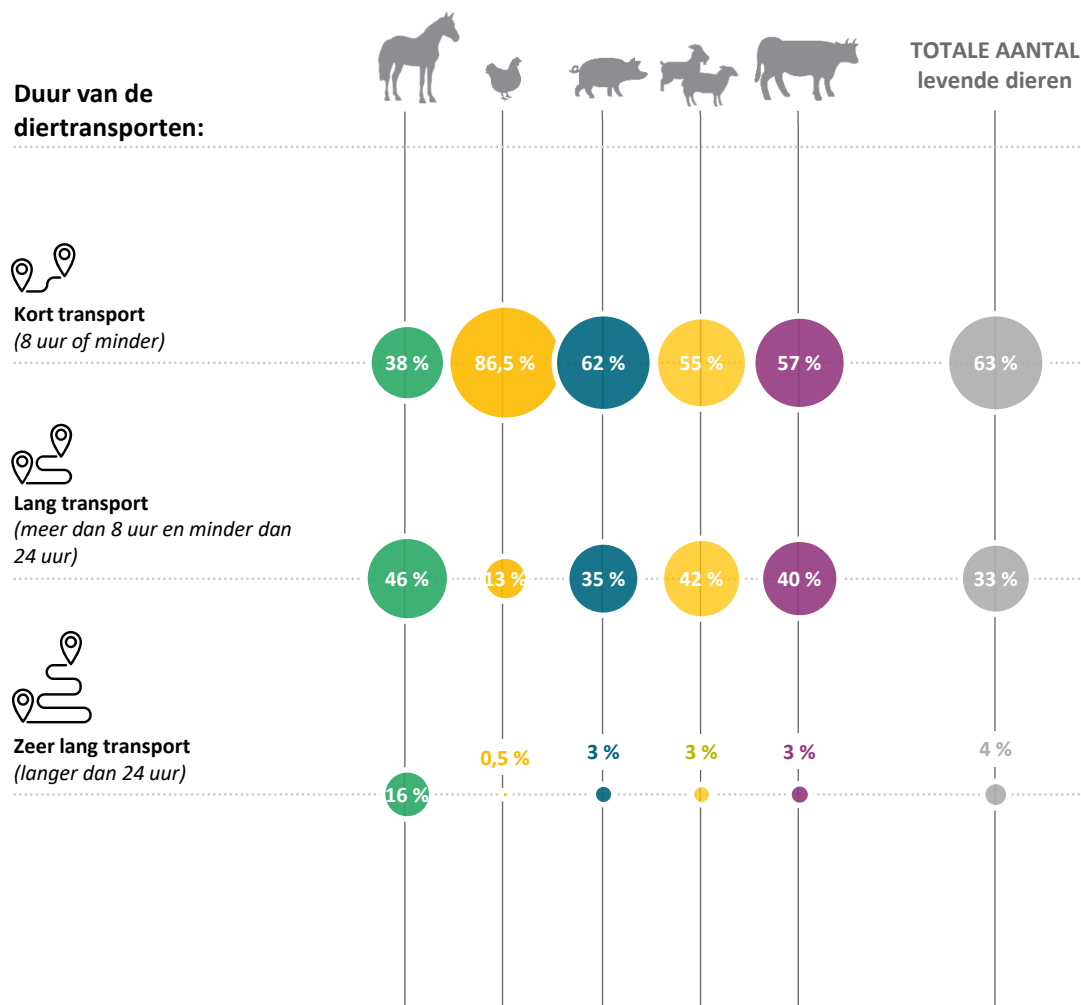
Figuur 10 — Belangrijkste EU-exporteurs per diersoort en hun belangrijkste bestemmingen (intra-EU en extra-EU samen) voor de periode 2017-2021



Bron: ERK, op basis van gegevens van Comext (uitgedrukt in cumulatief gewicht).

69 Wat de duur betreft, waren de meeste diertransporten binnen de EU in de periode 2017-2021 korte transporten (63 %), gevolgd door lange transporten (33 %) en zeer lange transporten (4 %). Pluimvee wordt meestal over korte afstanden vervoerd (*figuur 11*), terwijl paarden meestal over langere afstanden worden vervoerd.

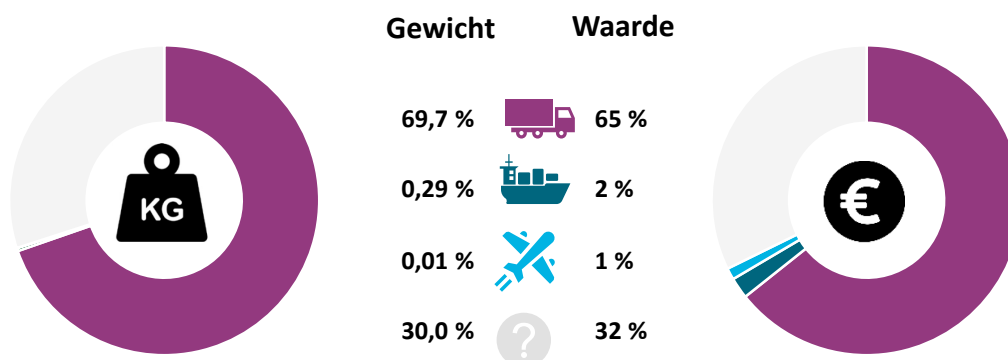
Figuur 11 — Duur van de diertransporten in het intra-EU-vervoer, per soort (2017-2021)



Bron: ERK, op basis van gegevens uit Traces (uitgedrukt in zendingen).

70 Het grootste deel van de handel in levende dieren tussen de lidstaten vindt plaats over de weg, goed voor 70 % van het gewicht en 65 % van de marktwaarde (*figuur 12*).

Figuur 12 — Gehanteerde vervoerswijze voor de intra-EU-handel in levende dieren (2017-2021)

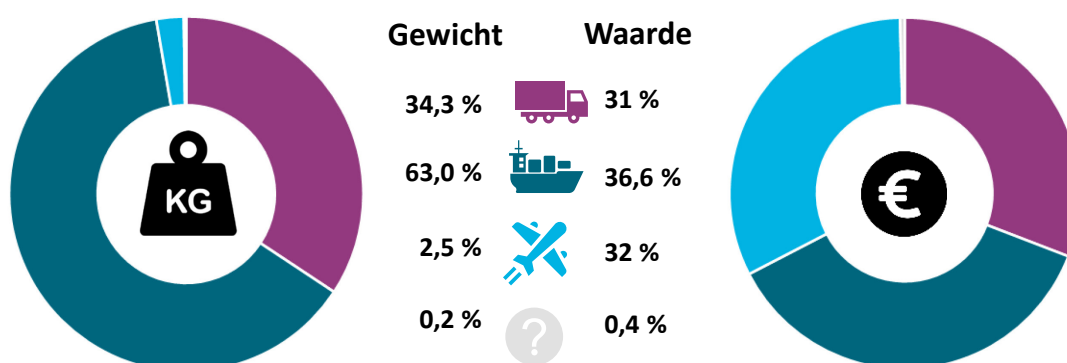


Bij ongeveer een derde van de in Comext geregistreerde gegevens (30 % in termen van gewicht, 32 % in termen van waarde) wordt de vervoerswijze niet vermeld

Bron: ERK, op basis van gegevens uit Comext.

71 Bij de uitvoer naar landen buiten de EU vindt het meeste vervoer plaats over zee (63 %), hoewel het vervoer in termen van marktwaarde gelijk is verdeeld over de verschillende vervoerswijzen (*figuur 13*).

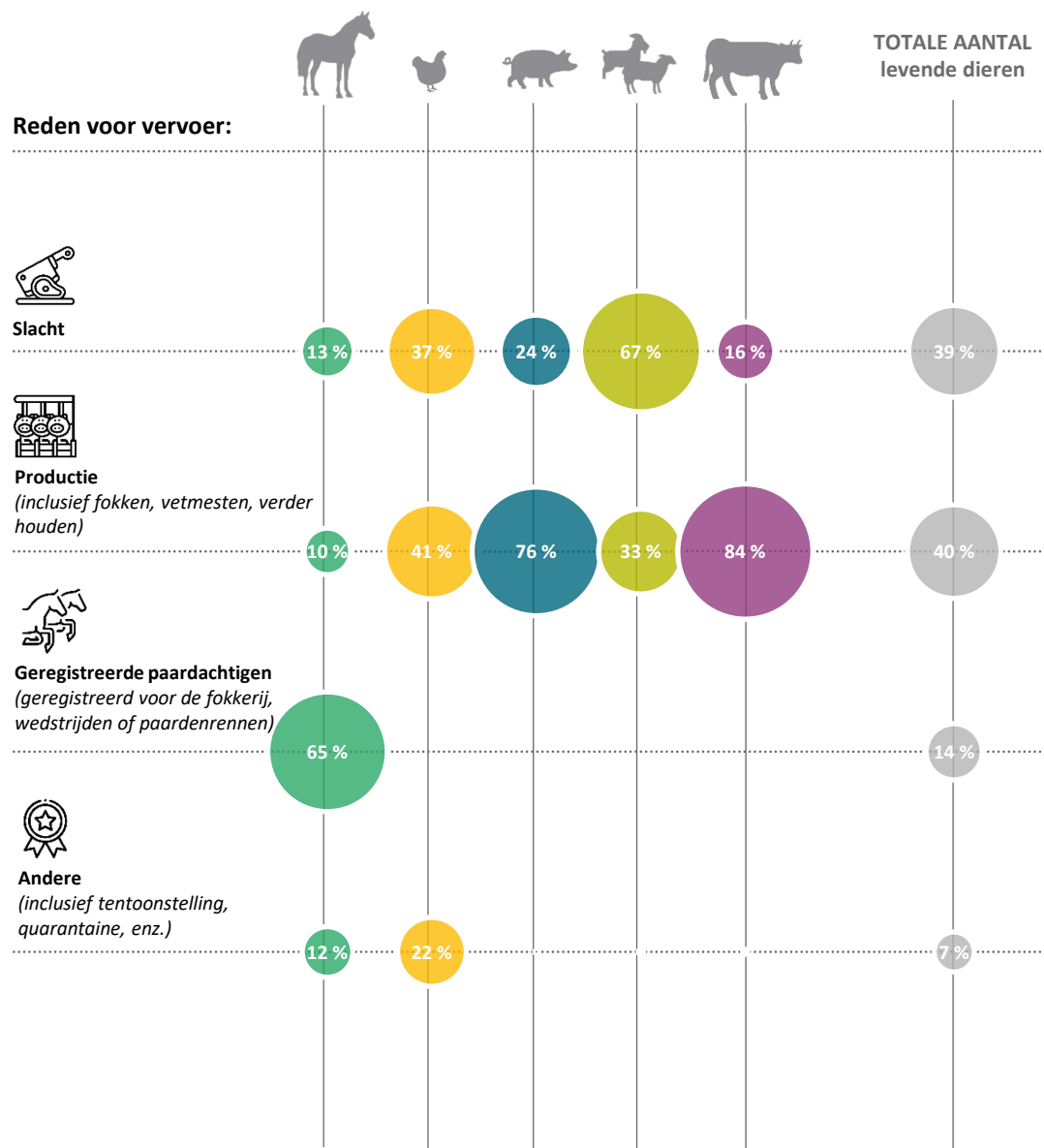
Figuur 13 — Gehanteerde vervoerswijze voor EU-uitvoer van levende dieren naar niet-EU-landen (2017-2021)



Bron: ERK, op basis van gegevens uit Comext.

72 In de periode 2017-2021 werden levende dieren voornamelijk tussen de lidstaten vervoerd met het oog op productie en slacht (*figuur 14*).

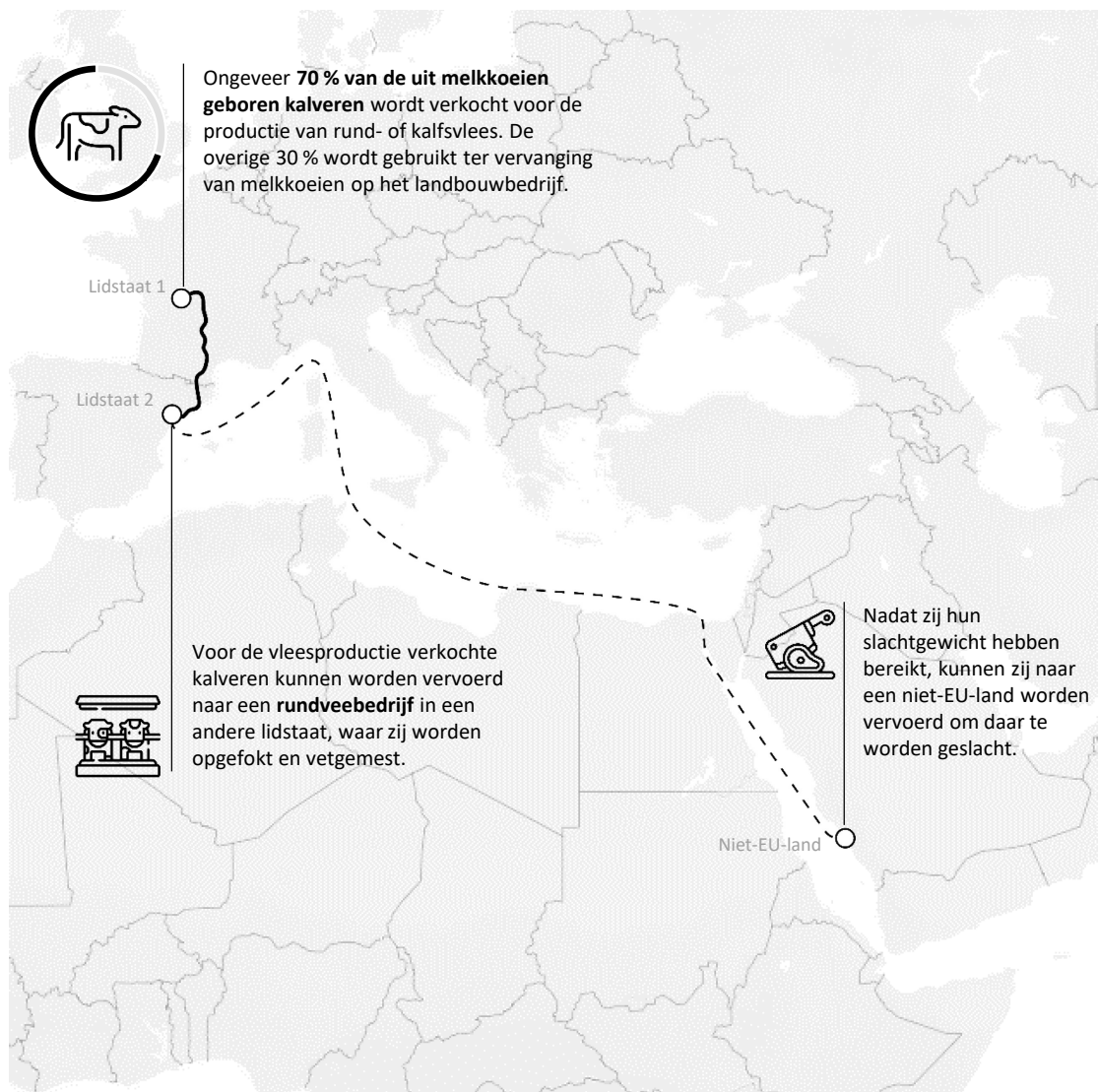
Figuur 14 — Redenen voor vervoer binnen de EU, per soort (2017-2021)



Bron: ERK, op basis van gegevens van Traces.

73 Een dier kan tijdens zijn leven verschillende keren en om verschillende redenen worden vervoerd. **Figuur 15** toont het voorbeeld van een kalf dat wordt verkocht voor vleesproductie.

Figuur 15 — Transport van een voor de vleesproductie verkocht melkkalf



Opmerking: Dit voorbeeld is het resultaat van de analyse van de beschikbare literatuur en gegevens. Het is geen weergave van het vervoer van een specifiek dier.

Bron: Commissie, [Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening](#) (2022), blz. 15, 19 en 38; gegevens van Comext.

Nieuwe technologieën om de monitoring van het vervoer van dieren te verbeteren

74 In zijn resolutie van 2019 over de uitvoering van de vervoersverordening⁹² heeft het Europees Parlement de Commissie verzocht gemeenschappelijke minimumnormen vast te stellen voor traceringsystemen voor alle transporten, met het oog op een meer geharmoniseerde gegevensverzameling.

75 In een verslag van de Commissie werd voorgesteld dat het gebruik van een IT-systeem of specifieke software voor het volgen van de trajecten, reistijden en andere parameters van voertuigen die dieren vervoeren, de monitoring zou kunnen verbeteren⁹³. In het kader van de herziening van de wetgeving inzake dierenwelzijn overweegt de Commissie nieuwe technologieën in te voeren om de monitoring en handhaving te verbeteren. De twee overwogen opties zijn:

- o een centraal IT-systeem van de EU opzetten voor het digitaliseren van certificaten en vergunningen, het uitvoeren van automatische controles van documenten en het verlenen van realtime toegang tot gegevens over het vervoer, of
- o de lidstaten verplichten dergelijke instrumenten op nationaal niveau in gebruik te nemen⁹⁴.

76 In Zweden hebben onderzoekers aangetoond dat het gebruik van digitale hulpmiddelen de routeplanning en logistiek van het vervoer van dieren kan optimaliseren. Een dergelijke optimalisatie zou de vervoersafstanden kunnen verkleinen⁹⁵.

77 De Europese Autoriteit voor voedselveiligheid (EFSA) is van mening dat de beoordeling van de geschiktheid van dieren voor vervoer van het grootste belang is om bij te dragen tot het dierenwelzijn⁹⁶. In 2015 is de Commissie een proefproject gestart

⁹² Europees Parlement, [Resolutie over de uitvoering van Verordening \(EG\) nr. 1/2005 van de Raad \(2019\)](#), paragraaf 23.

⁹³ Commissie, [Evaluation of the EU Strategy for the Protection and Welfare of Animals 2012-2015 \(2021\)](#), blz. 26.

⁹⁴ Commissie, [Inception Impact Assessment on animal welfare \(2021\)](#), blz. 4.

⁹⁵ Håkansson et al., [Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation \(2016\)](#), blz. 261.

⁹⁶ EFSA, [Welfare of cattle during transport \(2022\)](#), blz. 27 en 91.

voor de ontwikkeling en verspreiding van richtsnoeren voor goede en betere praktijken voor dieren die binnen Europa en naar niet-EU-landen worden vervoerd voor de slacht, de mesterij en de fokkerij. Er zijn richtsnoeren ontwikkeld voor het vervoer van runderen, paarden, varkens, pluimvee en schapen⁹⁷. In 2022 bleek uit een studie van de Commissie over het vervoer van ongeschikte melkkoeien dat een ontoereikend begrip of verschillende interpretaties van de definitie van “ongeschikt” ertoe hebben bijgedragen dat koeien die ongeschikt waren om te worden vervoerd, toch werden vervoerd⁹⁸.

78 De monitoring van het dierenwelzijn tijdens het vervoer wordt belemmerd door de beperkte toegang tot de dieren tijdens het vervoer⁹⁹. In 2011 heeft de EFSA aanbevolen betere instrumenten te ontwikkelen voor het toezicht op het dierenwelzijn tijdens lange transporten, zoals:

- de integratie in navigatiesystemen van temperatuurbewakings- en waarschuwingssystemen die al door de vervoersverordening worden voorgeschreven voor voertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van dieren over lange afstanden¹⁰⁰;
- de vaststelling van gemeenschappelijke minimumnormen om een meer geharmoniseerde beoordeling van de gemonitorde parameters mogelijk te maken¹⁰¹.

Geen van deze EFSA-aanbevelingen is tot dusver omgezet in EU-wetgeving. Het gebrek aan monitoringinstrumenten kan een negatieve impact hebben op de naleving en de handhaving, en bijgevolg op het dierenwelzijn¹⁰².

79 In 2022 stelde de EFSA voor op artificiële intelligentie gebaseerde camera's te ontwikkelen om het dierenwelzijn tijdens het vervoer te monitoren, alsook sensoren om de bewegingsstress door voertuigbewegingen te detecteren en gordels voor paarden om hun fysiologische gegevens tijdens het vervoer te registreren. De op dit

⁹⁷ De website van het proefproject “[Animal Transport Guides](#)”.

⁹⁸ Commissie, [Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows](#) (2022), blz. iv.

⁹⁹ EFSA, [Welfare of cattle during transport](#) (2022), blz. 91.

¹⁰⁰ Bijlage I, hoofdstuk VI, afdeling 3, bij Verordening (EG) nr. 1/2005.

¹⁰¹ EFSA, [Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport](#) (2011), blz. 88.

¹⁰² Commissie, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022), blz. 33.

gebied beschikbare technologische instrumenten zijn gebruikt in wetenschappelijke studies, maar worden nog niet in de praktijk toegepast¹⁰³.

¹⁰³ EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), blz. 18 en 19, en 91.

Uitdagingen en kansen

80 Het vervoer van levende dieren kan negatieve gevolgen hebben voor het dierenwelzijn. De EU heeft initiatieven genomen om het welzijn van dieren tijdens het vervoer te verbeteren, door wetgeving vast te stellen en toe te zien op de naleving ervan door de lidstaten. Economische factoren zijn de belangrijkste drijfveer achter het vervoer van dieren. De verschillen in kosten tussen de lidstaten en de noodzaak om schaalvoordelen te benutten hebben geleid tot specialisatie in de veehouderij en tot de concentratie in de slachtsector, waardoor het vervoer van dieren wordt aangemoedigd. Consumentenvoorkeuren kunnen ook van invloed zijn op de mate waarin marktdeelnemers bereid zijn om levende dieren te verplaatsen.

81 De negatieve gevolgen van het vervoer voor het dierenwelzijn kunnen worden beperkt door het aantal transporten en de duur ervan te verminderen en de omstandigheden voor levende dieren tijdens het vervoer te verbeteren. In deze analyse hebben wij verschillende uitdagingen en kansen in kaart gebracht voor EU-beleidsmakers en belanghebbenden, waarmee rekening kan worden gehouden bij de komende herziening van de EU-wetgeving op dit gebied.

82 Vaststelling van alternatieven voor het vervoer van levende dieren. Vervoer van vlees in plaats van levende dieren kan duurzamer zijn vanuit het oogpunt van het dierenwelzijn en het effect op het milieu en de klimaatverandering, maar vanuit economisch oogpunt is het misschien niet altijd rendabel. Een andere manier om het vervoer van dieren gedeeltelijk te verminderen, is de slacht dichterbij de productielocatie te brengen. Het zoeken naar manieren om de ontwikkeling van lokale slachthuizen en het gebruik van mobiele slachtfaciliteiten te bevorderen en te stimuleren, zou hiertoe kunnen bijdragen, hoewel het hierbij meestal gaat om kleinschalige oplossingen die tegemoetkomen aan specifieke behoeften en een nichevraag.

83 Beter informatieverstrekking aan consumenten om hen te helpen geïnformeerde keuzes te maken. Consumentenkeuzes zouden een belangrijke rol kunnen spelen bij het stimuleren van veranderingen. Consumenten geven meestal de voorkeur aan lokaal geproduceerd vlees, en sommigen zijn bereid meer te betalen als zij op de hoogte worden gebracht van goede omstandigheden op het gebied van dierenwelzijn. De op voedsel-etiketten gebruikte terminologie en het grote aantal etiketteringsregelingen in de lidstaten brengen de consument echter vaak in verwarring. Meer transparantie en harmonisatie, bijvoorbeeld via een EU-etiketteringssysteem voor dierenwelzijn, zou de consument kunnen helpen een

geïnformeerde keuze te maken. Met haar verkoopbevorderingscampagnes helpt de Commissie de landbouwers en de voedingsmiddelenindustrie van de EU om hun landbouwproducten, waaronder vlees (vers, gekoeld en bevroren) en vleesbereidingen, te verkopen.

84 Bevordering van structurele veranderingen om over te gaan naar een duurzamere voedselvoorzieningsketen. Met de Europese Green Deal en de “van boer tot bord”-strategie wordt de overgang naar een duurzamer voedselsysteem bevorderd. Een dergelijke overgang vergt structurele veranderingen in de toeleveringsketen en in consumptiepatronen. Goed ontworpen financiële initiatieven zouden een directe rol kunnen spelen door het juiste prijssignaal af te geven en de juiste stimulansen te bieden voor duurzaam gedrag van producenten, gebruikers en consumenten.

85 Toekenning van een geldwaarde aan dierenleed en de verrekening daarvan in de vervoerskosten en in de prijs van vlees. De kwaliteit van het dierenwelzijn tijdens het vervoer wordt niet in overweging genomen bij de vaststelling van de vervoerskosten of de prijs van vlees. De ontwikkeling van een methode om dierenleed in te calculeren zou een gelegenheid kunnen zijn om stimuleringsmaatregelen in te voeren die vervoersondernemingen aanmoedigen om dierenwelzijnsproblemen te voorkomen en die de economische prikkels die aanzetten tot niet-naleving tot een minimum zouden kunnen beperken.

86 Verkrijging van een uitgebreid gecentraliseerd overzicht van het vervoer van dieren, monitoring van de omstandigheden van levende dieren tijdens het vervoer en bevordering van logistieke optimalisatie. De lidstaten verzamelen informatie over de bewegingen van dieren met het oog op ziektebestrijding. De Commissie beschikt niet over uitgebreide, gecentraliseerde gegevens over het vervoer van dieren. Met een IT-systeem op EU-niveau om alle transporten, met inbegrip van binnenlandse transporten van levende dieren, te volgen, kan de monitoring worden verbeterd en kan de Commissie uitgebreide gecentraliseerde gegevens over het vervoer van dieren verkrijgen. Het gebruik van digitale instrumenten zou ook de planning en de logistiek van het vervoer van dieren kunnen optimaliseren. De monitoring van het dierenwelzijn tijdens het vervoer wordt belemmerd door de beperkte toegang tot de dieren tijdens het vervoer. De op dit gebied beschikbare technologische instrumenten zijn gebruikt in wetenschappelijke studies, maar worden nog niet in de praktijk toegepast. Nieuwe technologieën, zoals camera's en sensoren, kunnen bijdragen tot het meten en monitoren van het dierenwelzijn tijdens het vervoer.

Deze analyse werd door kamer I onder leiding van mevrouw Joëlle Elvinger, lid van de Rekenkamer, te Luxemburg vastgesteld op haar vergadering van 1 maart 2023.

Voor de Rekenkamer

Tony Murphy
President

Bijlage

Bijlage I — Belangrijkste geraadpleegde publicaties

Baltussen et al., Sustainable production: transporting animals or meat? (2009)

Baltussen et al., Transport of live animals versus meat (2017)

Bittlmayer, Local Characteristics of Pig Production in Germany and Bavaria (2019)

Commissie, Verslag over de gevolgen van Verordening (EG) nr. 1/2005 van de Raad inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer (2011)

Commissie, Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU (2015)

Commissie, The future of the livestock sector (2020)

Commissie, Welfare of animals exported by road (2020)

Commissie, Welfare of animals transported by sea (2020)

Commissie, Verslag ter evaluatie van de verplichte vermelding van het land van oorsprong of de plaats van herkomst voor vlees van varkens, pluimvee, schapen en geiten (2021)

Commissie, EU Agricultural outlook 2021-2031 (2021)

Commissie, Fitness check of EU animal welfare legislation (2022)

Commissie, Study on animal welfare labelling (2022)

Commissie, Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use (2022)

Commissie, Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening (2022)

Commissie, Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows (2022)

ERK, Speciaal verslag nr. 31/2018: "Dierenwelzijn in de EU: het dichten van de kloof tussen ambitieuze doelstellingen en praktische uitvoering"

- EFSA, Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport (2011)
- EFSA, Welfare of cattle during transport (2022)
- EFSA, Eurobarometer on food safety in the EU (2022)
- EPRS, Animal welfare on the farm — ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level (2021)
- EFA, A strategy to reduce and replace live animal transport (2019)
- EFA, Live animal transport (2021)
- Eurofound, Meat processing workers (2018)
- Europees Parlement, Resolutie over de bescherming van dieren tijdens het vervoer (2012)
- Europees Parlement, Resolutie over de uitvoering van Verordening (EG) nr. 1/2005 van de Raad (2019)
- Europees Parlement, Verslag over het onderzoek naar vermeende inbreuken op of gevallen van wanbeheer bij de toepassing van het Unierecht in verband met de bescherming van dieren tijdens het vervoer binnen en buiten de Unie (2021)
- Håkansson et al., Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation (2016)
- Hoste, International comparison of pig production costs (2018)
- Hultgren, Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs (2022)
- IPOL, Patterns of livestock transport in the EU and to third countries (2021)
- Van Horne, Competitiveness of the EU poultry meat sector (2018)
- Van Wagenberg et al., Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU (2015)
- Van Wagenberg, The economics of animal transport (2019)
- Van Wagenberg, Baltussen, Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU (2021)

Afkortingen

ANIT: Enquêtecommissie bescherming van dieren tijdens het vervoer van het Europees Parlement

EFA: Eurogroup for Animals

EFSA: Europese Autoriteit voor voedselveiligheid (European Food Safety Agency)

EPRS: onderzoeksdienst van het Europees Parlement (European Parliamentary Research Service)

GLB: gemeenschappelijk landbouwbeleid

IPOL: directoraat-generaal Intern Beleid van de Unie van het Europees Parlement

NGO: niet-gouvernementele organisatie

Woordenlijst

Afmesten: het laatste stadium van vetmesten, als voorbereiding op de slacht.

Comext: databank van Eurostat over de goederenhandel van de EU, zowel tussen de EU-lidstaten onderling als met niet-EU-landen.

Fokken: het houden van dieren om nakomelingen te produceren.

Melkkalf: een jonge koe die wordt gefokt om melk te produceren.

Traces: het onlineplatform van de Commissie met informatie over sanitaire en fytosanitaire certificering voor de handel in dieren, levensmiddelen en diervoeders van zowel dierlijke als niet-dierlijke oorsprong, en planten, zowel binnen de EU als met andere landen.

Vetmesten: het houden van dieren om vlees te produceren.

Zending: een hoeveelheid goederen die door één certificaat of document wordt gedekt en die van dezelfde plaats van oorsprong naar dezelfde bestemming wordt vervoerd met dezelfde vervoerswijze.

ERK-team

Dit verslag werd vastgesteld door kamer I “Duurzaam gebruik van natuurlijke hulpbronnen”, die onder leiding staat van ERK-lid Joelle Elvinger. De taak werd geleid door ERK-lid Eva Lindström, ondersteund door Kristina Maksinen, kabinetschef, Katharina Bryan, voormalig kabinetschef, en Johan Stalhammar, kabinetsattaché; Elena Graziuso, beleidsassistent, en Andrzej Robaszewski, kabinetseconoom; Emmanuel Rauch, hoofdmanager; Michela Lanzutti, taakleider; en Michal Szwed, Magdeline Owusu Agyemang en Zvonimir Novoselic, auditors. Marika Meisenzahl verleende grafische ondersteuning. Stamatis Kalogirou en Lukasz Kolodziej verleenden ondersteuning bij de gegevensanalyse en bij de invoering van het dashboard. Agata Sylwestrzak en Laura Mcmillan verleenden taalkundige ondersteuning.



Van links naar rechts: Andrzej Robaszewski, Elena Graziuso, Stamatis Kalogirou, Michela Lanzutti, Johan Stalhammar, Eva Lindström, Laura McMillan, Kristina Maksinen, Zvonimir Novoselic, Magdeline Owusu Agyemang, Michal Szwed.

AUTEURSRECHT

© Europese Unie, 2023

Het beleid van de Europese Rekenkamer (ERK) inzake hergebruik is uiteengezet in [Besluit nr. 6-2019](#) van de ERK over het opendatabeleid en het hergebruik van documenten.

Tenzij anders aangegeven (bijv. in afzonderlijke auteursrechtelijke mededelingen), wordt voor inhoud van de ERK die eigendom is van de EU een licentie verleend in het kader van de [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#)-licentie. Als algemene regel geldt derhalve dat hergebruik is toegestaan mits de bron correct wordt vermeld en eventuele wijzigingen worden aangegeven. De hergebruiker van ERK-inhoud mag de oorspronkelijke betekenis of boodschap niet wijzigen. De ERK is niet aansprakelijk voor mogelijke gevolgen van hergebruik.

Aanvullende toestemming moet worden verkregen indien specifieke inhoud personen herkenbaar in beeld brengt, bijvoorbeeld op foto's van personeelsleden van de ERK, of werken van derden bevat.

Indien dergelijke toestemming wordt verkregen, wordt de bovengenoemde algemene toestemming opgeheven en zullen beperkingen van het gebruik daarin duidelijk worden aangegeven.

Wilt u inhoud gebruiken of reproduceren die geen eigendom van de EU is, dan dient u de auteursrechthebbende mogelijk rechtstreeks om toestemming te vragen:

- Figuren — iconen: alle figuren zijn ontworpen met behulp van [Flaticon.com](#).
© Freepik Company S.L. alle rechten voorbehouden.

Software of documenten waarop industriële-eigendomsrechten rusten, zoals octrooien, handelsmerken, geregistreerde ontwerpen, logo's en namen, zijn uitgesloten van het beleid van de ERK inzake hergebruik.

De groep institutionele websites van de Europese Unie met de domeinnaam "europa.eu" bevat links naar sites van derden. Aangezien de ERK geen controle heeft over deze sites, wordt u aangeraden kennis te nemen van hun privacy- en auteursrechtbeleid.

Gebruik van het ERK-logo

Het logo van de ERK mag niet worden gebruikt zonder voorafgaande toestemming van de ERK.

NL PDF	PDF/Volume_01	QJ-07-23-137-NL-N	978-92-847-9860-5	10.2865/357905
--------	---------------	-------------------	-------------------	----------------

In onze analyse worden de belangrijkste factoren met betrekking tot het vervoer van levende dieren omschreven en worden de tendensen in het dierenvervoer geïllustreerd. Elk jaar worden miljarden levende dieren over de weg, over zee, per spoor en door de lucht vervoerd binnen de EU en van en naar de EU, met verschillende doeleinden, zoals fokken, vetmesten of slachten. De EU heeft wetgeving vastgesteld inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer, maar uit studies van de Europese Commissie en academische studies is gebleken dat er zwakke punten zijn. Toekomstige uitdagingen en kansen liggen in de vaststelling van alternatieven voor het vervoer van levende dieren, betere informatieverstrekking aan consumenten, bevordering van structurele veranderingen in de richting van een duurzamere voedselvoorzieningsketen, toekenning van een geldwaarde aan dierenleed en de verrekening daarvan in de vervoerskosten en in de prijs van vlees, en de bevordering van het gebruik van nieuwe technologieën.

EUROPESE REKENKAMER
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxemburg
LUXEMBURG

Tel. +352 4398-1

Inlichtingen: eca.europa.eu/nl/Pages/ContactForm.aspx

Website: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors



EUROPESE
REKENKAMER