

Studium wykonalności ekonomicznej wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu (7 grudnia 2023 r.) dla sektora trzody chlewnej w Europie (świnie przeznaczone do uboju i hodowli)

Wprowadzenie:

W kontekście strategii "od pola do stołu" Komisja ogłosiła zamiar zmiany przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt, w tym dobrostanu zwierząt podczas transportu. Przegląd ten był częścią programu prac Komisji na rok 2023. Unijne przepisy dotyczące dobrostanu zwierząt istnieją od 1974 r., a ich celem jest poprawa dobrostanu zwierząt i zapewnienie sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Obecne przepisy dotyczące ochrony zwierząt podczas transportu zostały przyjęte w 2004 r. (rozporządzenie (WE) nr 1/2005, "rozporządzenie w sprawie transportu"). Nowy wniosek został złożony 7 grudnia 2023 r.

Celem niniejszego studium wykonalności jest ocena ekonomicznego wpływu przyjęcia nowych przepisów.

Nagłe zmiany w możliwościach związanych z tą nową propozycją transportu mają silny wpływ na organizację i zaopatrzenie gospodarstw w wysokiej jakości zwierzęta genetyczne dla sektora trzody chlewnej, firm ubojowych w Europie dla świń rzeźnych i wybrakowanych loch (skutki społeczne związane z zamknięciem rzeźni i potrzebą budowy nowych rzeźni). Transport między gospodarstwami zwierząt hodowlanych do porodówek, chlewni odsadzających i tuczarni jest powszechną praktyką i będzie miał na nią poważny wpływ. Potrzeby przewoźników (pracowników), reorganizacja dnia pracy w ubojniach i liczba ciężarówek potrzebnych na drogach do wykonania tego samego poziomu pracy dla wszystkich tych zmian miałyby również silny wpływ na środowisko.

IFIP proponuje najpierw oszacowanie skutków ekonomicznych, a następnie społecznych i środowiskowych zmian w transporcie związanych z głównymi punktami tego nowego kluczowego rozporządzenia w . Dotyczy to całego sektora produkcji wieprzowiny, który obejmuje około 250 milionów tuczników i 4 miliony wybrakowanych loch poddawanych ubojowi rocznie w Europie, wymianę prosiąt między gospodarstwami porodowymi, odsadzającymi

i tuczącymi oraz dostarczanie świń hodowlanych o wysokiej wartości genetycznej i zdrowotnej w celu utrzymania wysokiej wydajności hodowli na poziomie gospodarstwa.

Głównymi punktami, które mają różny wpływ na cały łańcuch pokarmowy trzody chlewnej są:

- Ograniczenie minimalnej masy ciała transportowanych prosiąt do 10 kg, ponieważ prosięta ważące mniej nie są uważane za nadające się do długich podróży (obecnie średnia waga wynosi 6 kg-8,5 kg).
- Ograniczenie czasu trwania transportu:
 - o Ograniczenie czasu trwania transportu żywych zwierząt do rzeźni z 24 godzin do maksymalnie 9 godzin w przypadku tuczników i wybrakowanych macior (9 godzin, w tym czas załadunku na poziomie gospodarstwa i czas rozładunku w rzeźni).
 - o Warchlaki do dalszego tuczu (prosięta 6-8,5 kg i 30-35 kg) z czasem transportu skróconym z 24 godzin do 20 godzin.
 - o Ograniczenie czasu trwania transportu z 24 godzin do 20 godzin w przypadku genetycznych świń hodowlanych (przyszłe świny hodowlane: młode loszki i knury o specjalnym stanie zdrowia¹).
- Ograniczenie możliwości transportu zwierząt w zależności od temperatury zewnętrznej bez skupienia się na potencjalnych rozwiązaniach technicznych obniżających temperaturę w przyczepie:
 - o nowe rozporządzenie ustanawiające górne temperatury krytyczne podczas transportu: Jeśli prognozuje się, że pogoda będzie wyższa niż 30°C, transport zwierząt może być dozwolony tylko w nocy w zimnych okresach (tj. między 21:00 a 22:00). Obecnie rozporządzenie WE 1/2005 zezwala na transport w temperaturze 35°C bez żadnych ograniczeń w odniesieniu do pór dnia.
 - o gdy prognozowana temperatura jest niższa niż -5°C, oprócz środków określonych w lit. a), czas podróży nie może przekraczać 9 godzin dla warchlaków i świń hodowlanych (szczególnie krytyczny dla Europy Północnej i Wschodniej).
 - o gdy prognoza temperatury wskazuje temperatury między 25°C a 30°C, czas podróży w okresie między 10:00 a 21:00 nie może przekraczać 9 godzin (wszystkie warchlaki przewożone do dalszego tuczu i świny hodowlane będą ograniczone do 9 godzin).
 - o gdy prognoza temperatury wskazuje temperaturę powyżej 30°C między godziną 21:00 a 10:00, przydział przestrzeni dla zwierząt należy zwiększyć o 20% (obecnie nie ma ograniczeń dotyczących zmniejszenia zagęszczenia w zależności od poziomu temperatury).
- Zwiększona powierzchnia dla zwierząt podczas transportu (ok. +30% dla tuczników o wadze 115 kg w obecnym wniosku) stanowiłaby jeden z najbardziej dramatycznych skutków ekonomicznych, społecznych i silnych skutków środowiskowych bez poprawy dobrostanu zwierząt w znacznym stopniu w większości przypadków (235 kg w obecnym rozporządzeniu WE 1/2005).

Zagęszczenie zalecane dla prosiąt jest obecnie nowym ważnym tematem w Europie w związku z propozycją przyjęcia równania allometrycznego $A=kW^{(2/3)}$ z wartością $k=0,027$ dla prosiąt (A =powierzchnia/zwierzę, K =wartość K specyficzna dla każdego gatunku (świnia, koniowate, bydło, owca i koza)).

- Wymóg rozładunku, zatrzymania się i odpoczynku przez 24 godziny w punktach kontroli świń hodowlanych o wysokim statusie zdrowotnym zagrozi ich specjalnemu statusowi zdrowotnemu (należy znaleźć rozwiązanie umożliwiające zwierzętom hodowlanym o udokumentowanym specjalnym statusie

¹ EFSA definiuje zwierzęta o specjalnym statusie zdrowotnym jako te o zwiększonej wrażliwości lub szczególnych warunkach zdrowotnych, które wymagają starannego rozważenia podczas transportu, aby uniknąć narażenia ich zdrowia. Obejmuje to zwierzęta hodowlane lub zwierzęta o udokumentowanym stanie zdrowia, które wymagają dostosowanych warunków transportu.

zdrowotnym odpoczynek w pojazdach podczas transportu drogowego, pod warunkiem spełnienia specjalnych wymagań dotyczących , takich jak dodatkowa przestrzeń, dostęp do żywności i wody, wystarczająca ilość ściółki itp.)

- Obowiązek obecności lekarza weterynarii podczas załadunku i rozładunku zwierząt we wszystkich rodzajach transportu, niezależnie od czasu podróży i tego, czy zwierzęta są transportowane w granicach kraju, czy eksportowane do innych państw członkowskich, jest niezwykle trudny z praktycznego punktu widzenia. Wykonalność tego środka powinna zostać oceniona i poparta danymi, jednak ponieważ cały sektor hodowli zwierząt już teraz boryka się z trudnościami ze znalezieniem lekarzy weterynarii, zakładamy, że środek ten wymagałby przeszkolenia większej liczby weterynarzy. Nie byłoby to również wykonalne z ekonomicznego punktu widzenia.

Te nowe środki mogą znacząco zmienić ekonomiczne w europejskiej produkcji trzody chlewnej i strukturze rynku, niekoniecznie prowadząc do rzeczywistej poprawy dobrostanu zwierząt. Wymagane zasoby ludzkie i materialne dla nowych inwestycji są znaczne i mogą osłabić cały łańcuch produkcji wieprzowiny w Europie, potencjalnie zagrażając europejskiej samowystarczalności lub nawet powodując zanik sektora w niektórych strategicznych obszarach lub w mniejszych i większych krajach produkujących trzodę chlewną w 27 państwach członkowskich UE. Co więcej, środki te nie odnoszą się do podstawowej kwestii poprawy wdrażania obowiązującego prawodawstwa i zwiększenia współpracy między organami, co mogłoby poprawić dobrostan zwierząt skuteczniej niż zwykłe wdrażanie bardziej rygorystycznych przepisów.

IFIP (Francuski Instytut Trzody Chlewnej) zebrał kluczowe dane od członków organizacji COPA-COGECA, którzy zgłosili się do udziału w studium wykonalności w celu oceny dobrostanu, skutków ekonomicznych, społecznych i środowiskowych tego nowego proponowanego rozporządzenia. Ta kompleksowa analiza zapewniła ogólny przegląd na poziomie europejskim, a ustalenia zostały przedstawione w niniejszym raporcie końcowym.

I. Metodologia (patrz załącznik 1) i uczestnicy

IFIP zastosował metodologię poprzez ankietę rozсланą do wszystkich członków COPA-COGECA. Kwestionariusz miał na celu zebranie następujących danych:

- Rekordy temperatury dla całego roku 2022 (maksymalna, minimalna średnia temperatura na dzień) •
Aktualne praktyki w zakresie transportu żywych zwierząt, w tym:
 - Gęstość,
 - Rozkład czasów transportu,
 - Transport świń przeznaczonych do uboju i warchlaków do dalszego tuczu ○ Podaż stada hodowlanego o wysokiej genetyce, ○ Transport wybrakowanych loch i knurów.

Członkowie COPA-COGECA z głównych krajów produkujących świnie w Europie zgłosili się na ochotnika do wzięcia udziału w tym studium wykonalności IFIP w celu oceny wpływu nowego rozporządzenia. Mniejsze kraje produkujące trzodę chlewną są również zaangażowane, szczególnie te, które mają długi czas transportu przy pozyskiwaniu nowych dostaw stada hodowlanego (loszek i knurów) lub ekstremalne warunki klimatyczne, takie jak bardzo mroźne zimy lub bardzo gorące lata.

Wielkość uboju w 11 krajach UE uczestniczących w tym studium wykonalności stanowi 76,7% z 250 milionów świń poddawanych ubojowi w Europie (Tabela 1). W studium wykonalności biorą udział 2 główne kraje UE, które ubijają 42% świń w Europie (Hiszpania i Niemcy). Francja, Dania i Holandia reprezentują 27,4% ubijanej europejskiej produkcji trzody chlewnej. Austria, Węgry, Rumunia, Portugalia, Szwecja, Czechy reprezentują 9% europejskiej produkcji trzody chlewnej ze znacznymi wahaniami warunków pogodowych podczas transportu świń.

Irlandia Północna, poprzez partnerstwo z COPA-COGECA, jest dodatkowym krajem zainteresowanym udziałem w tym studium wykonalności. W kraju tym rocznie dokonuje się uboju 1,84 miliona tuczników. Na Irlandię Północną

ma wpływ prawodawstwo UE, a zmiany zawarte we wniosku dotyczącym transportu będą miały wpływ na przepływ towarów przez granice Irlandii Północnej².

Tabela 1: Produkcja trzody chlewnej w głównych krajach zaangażowanych w ekonomiczne studium wykonalności

Kraj/27 w 2022 r.	Produkcja/rok Miliony ton	Milion tuczniaki poddane ubojowi	Uczestnictwo (Tak/Nie)	% Europa produkcja trzody chlewnej
Hiszpania	5.146	51.99	Tak	23,1 %
Niemcy	4.240	44.13	Tak	19.0 %
Francja	2.186	24.00	Tak	9.8 %
Dania	2.036	17.62	Tak	9.1 %
Holandia	1.904	14.75	Tak	8.5 %
Polska	1.629		Nie	7.3 %
Włochy	1.198		Nie	5.3 %
Belgia	1.049		Nie	5.1 %
Irlandia	0.818	8.52	Tak	3.7 %
Austria	0.447	4.75	Tak	2.0 %
Węgry	0.396	4.68	Tak	1.8 %
Rumunia	0.425	3.21	Tak	1.8 %
Portugalia	0.264	5.20	Tak	1.2 %
Szwecja	0.254	2.50	TAK	1.1 %
Republika Czeska	0.233	2.15	TAK	1.1 %
Finlandia	0.170		Nie	0.8 %
Chorwacja	0.121		Nie	0.5 %
Bułgaria	0.084		Nie	0.4 %
Grecja	0.079		Nie	0.4 %
Litwa	0.077		Nie	0.4 %
Słowacja	0.021		Nie	0.1 %
Luksemburg	0.013		Nie	0.05 %
Malta	0.004		Nie	0.01 %
OGÓŁEM UE	22.310	250.0	27	100 %

² Irlandia Północna i reszta Wielkiej Brytanii opuściły UE 31 stycznia 2020 r. Jednak zgodnie z warunkami umów między UE a Wielką Brytanią w Irlandii Północnej obowiązują specjalne ustalenia. Zgodnie z Windsor Framework, Irlandia Północna

Irlandia pozostaje w zgodzie z zasadami jednolitego rynku towarów UE. W związku z tym, zgodnie z zasadami protokołu północnoirlandzkiego, przepisy dotyczące dobrostanu zwierząt mają bezpośrednie zastosowanie w Irlandii Północnej.

11 KRAJÓW UE UCZESTNICZĄCYCH W STUDIUM WYKONALNOŚCI TRANSPORTU WE WNIOSEK	17.531 Tony	174.98 Świnie rzeźne	11/27 kraje	76,7% produkcji trzody chlewnej w UE
Irlandia Północna dodany kraj	0.185	1.84	1 osoba niebędąca członkiem Kraj UE	0.7 % z UE Świnia produkcja

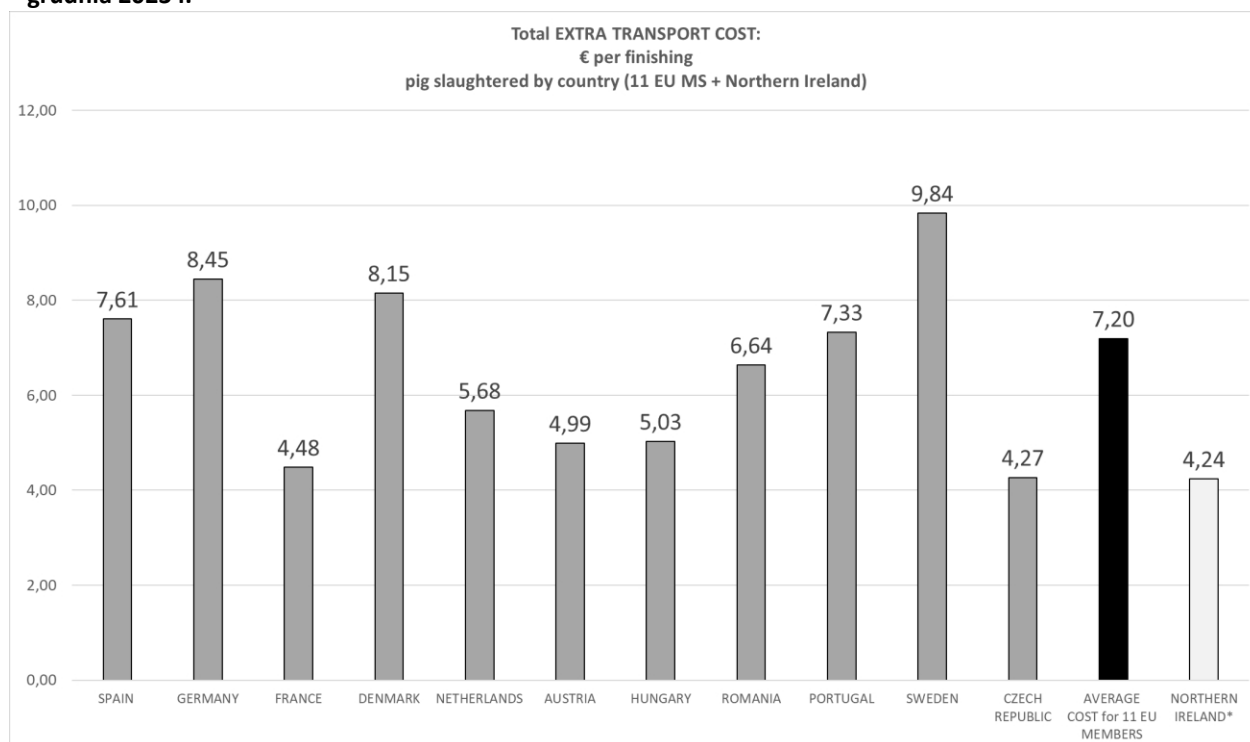
II. WYNIKI I DYSKUSJA

1. Skutki gospodarcze wniosku

1. Globalny wpływ ekonomiczny wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu dla 11 państw członkowskich UE zaangażowanych w ekonomiczne studium wykonalności.

Przy przyjętym podejściu metodologicznym średni koszt wynosi 7,20 EUR na świnie końcową poddaną ubojowi 11 badanych krajach UE, które stanowią 76,7% wszystkich świń końcowych poddanych ubojowi w UE (tabela 3 poniżej i rysunek 1). Dla 11 członków UE zaangażowanych w studium wykonalności, przyjęcie wniosku Komisji doprowadziłoby do wzrostu kosztów o 1,244 mld euro rocznie. Na poziomie europejskim dla wszystkich 27 państw członkowskich całkowity roczny koszt wniosku mógłby wynieść 1,6 mld euro.

Wykres 1: Szacunkowy średni koszt w podziale na kraje w odniesieniu do propozycji regulacji transportu z grudnia 2023 r.



Zidentyfikowaliśmy pięć krajów - Hiszpanię, Niemcy, Danię, Portugalię i Szwecję - doświadczających dodatkowych kosztów w wysokości od 7 do 10 euro na tucznika. Przyczyny tych kosztów są różne i wymagają analizy w

#FunduszePromocji

poszczególnych krajach. Czynniki mogą obejmować potrzebę budowy nowych rzeźni, inwestycje w ciężarówki do transportu tuczników i prosiąt ze względu na zwiększone zapotrzebowanie na miejsce, koszty weterynaryjne, stosowanie zmian rotacyjnych w rzeźniach podczas fal upałów oraz wydatki związane z dostawą zasobów genetycznych.

1. 2. Główne punkty, które zwiększają globalny koszt dodatkowy (patrz Tabela 3)

1.2.1. *Kontrole weterynaryjne na poziomie gospodarstwa przed wyjazdem do rzeźni*

Na poziomie UE, średni koszt kontroli weterynaryjnej wynosi 4,52 euro za tucznika.

Głównym kosztem w większości krajów są koszty weterynaryjne związane z kontrolą możliwości transportu świń przed wyjazdem (WYKRES 1 poniżej). Koszty weterynaryjne na tucznika wahają się od 2,28 € do 6,60 €, w zależności kraju, średniej przebytej odległości i czasu kontroli (stawki dzienne lub nocne). Wdrożenie środków kontroli weterynaryjnej będzie wyzwaniem ze względu na niedobór lekarzy weterynarii na obszarach wiejskich i ograniczone zainteresowanie praktyków podjęciem tego zadania.

1.2.2. *Wpływ 9-godzinnego limitu czasu na dostarczenie świń i wybrakowanych macior do rzeźni*

Drugi znaczący dodatkowy koszt wynika z wymogu ograniczenia transportu świń do uboju do 9 godzin.

Dodatkowy średni koszt wyniósłby co najmniej 1,44 euro na świnie końcową poddaną ubojowi w Europie, gdyby transport do rzeźni powyżej 9 godzin został zakazany. Liczba ta łączy wpływ zarówno na sektor trzody chlewnej (1,21 euro), jak i na sektor wybrakowanych loch (0,23 euro), zgodnie z propozycją Komisji.

Konsekwencją będzie budowa nowych ubojni w odległości mniejszej niż 9 godzin od tradycyjnych obszarów produkcji trzody chlewnej. Hiszpania i Niemcy byłyby dwoma głównymi krajami w Europie, na które ten środek miałby silny wpływ w sektorach uboju świń końcowych i wybrakowanych loch.

Inwestycje potrzebne do budowy nowych ubojni dla tych 2 krajów byłyby bardzo kosztowne: 2 ubojnie wybrakowanych loch i 11 nowych ubojni trzody chlewnej dla Hiszpanii (każda z nich przetwarza około 1,2 miliona tuczników rocznie), 2 ubojnie wybrakowanych loch i 4 ubojnie trzody chlewnej dla Niemiec (każda z nich przetwarza około 1,2 miliona tuczników rocznie).

Portugalia również odczułaby negatywne skutki dla sektora tuczników i wybrakowanych loch: 600 000 tuczników rocznie jest eksportowanych do hiszpańskich rzeźni w czasie podróży przekraczającym 9 godzin, przy czym liczba ta wynosi około 8000 dla wybrakowanych loch rocznie. Dotknęłoby to również Rumunię: około 15% świń hodowlanych (lub 500 000 świń rzeźnych) jest transportowanych każdego roku z podróжами trwającymi ponad 9 godzin. Zarówno w Portugalii, jak i w Rumunii konieczne byłoby zbudowanie jednej nowej centralnej ubojni dla sektora trzody chlewnej.

Francja zostałaby silnie dotknięta w sektorach trzody chlewnej i wybrakowanych loch, a transport na jej terytorium lub na eksport trwałby dłużej niż 9 godzin. Cztery rzeźnie we Francji zlokalizowane z dala od głównego obszaru produkcji wieprzowiny stanęłyby w obliczu niestabilności finansowej, a nawet potencjalnie mogłyby zostać zmuszone do zamknięcia, gdyby czas transportu do rzeźni został ograniczony do 9 godzin. Trzoda chlewna poddana ubojowi po transporcie trwającym ponad 9 godzin stanowi od 12% do 36% tusz wieprzowych w tych 4 francuskich rzeźniach. We Francji około 115 000 wybrakowanych loch jest transportowanych (na eksport lub do rzeźni) z podróжами przekraczającymi 9 godzin. Zakaz transportu powyżej 9 godzin wiązałby się z rozbudową obecnych rzeźni loch i budową jeszcze jednej ubojni wybrakowanych loch, która byłaby finansowana przez sektor trzody chlewnej.

Nie wpłynie to na holenderski sektor loch wybrakowanych (441 251 loch wybrakowanych wyeksportowanych w 2023 r. do krajów sąsiednich (Niemcy, Belgia) w podróжах krótszych niż 9 godzin). Mniej niż 6% eksportowanych tuczników jest transportowanych dłużej niż 9 godzin (50 198 z 901 471 eksportowanych do krajów sąsiednich w 2023 r., czyli mniej niż 6%).

Dla krajów, których dotyczy długi czas transportu, budowa nowych rzeźni wiązałaby się z poważnymi wyzwaniami, w tym sprzeciwem publicznym i negatywną opinią publiczną na temat takich obiektów (np. ruch ciężarówek, hałas zwierząt, zapachy, obawy o środowisko i czas przetwarzania administracyjnego). Ponadto zakaz transportu przekraczającego 9 godzin zmniejszy konkurencyjność sektora trzody chlewnej w Europie.

Znalezienie pracowników w sektorze ubojni jest obecnie poważnym wyzwaniem i będzie coraz trudniejsze w przyszłości. W przeszłości głównym rozwiązaniem tej sytuacji było skoncentrowanie nakładów finansowych w wysoce zautomatyzowanych rzeźniach w celu poprawy warunków dobrostanu, higieny i warunków pracy.

1.2.3. Zmniejszenie zagęszczenia ciężarówek o 30% dla świń hodowlanych i ryzyka śmiertelności

Po pierwsze, zwiększenie powierzchni na świnie końcową o prawie 30%, jak proponuje Komisja, zwiększyłoby ostateczny koszt transportu ze względu na nowe inwestycje w ciężarówki, dodatkowe zużycie paliwa i znalezienie nowych operatorów. szacuje się, że minimalny dodatkowy koszt na ubitą tucznika wyniesie co najmniej 0,42 euro dla większości krajów w Europie, z wyjątkiem Niemiec, gdzie podobne wymogi dotyczące gęstości dla tuczników mają już zastosowanie na mocy prawa.

Po drugie, zwiększenie przydziału przestrzeni o 30% dla świń końcowych nie jest uzasadnione dowodami naukowymi i może potencjalnie skutkować obrażeniami świń z powodu zbyt dużej przestrzeni, prowadząc w ten sposób do negatywnego wpływu na dobrostan świń.

Przy obecnej gęstości (235 kg/m², EC 1/2005), świnie mogą położyć się i odpocząć, gdy ciężarówka zaczyna się poruszać i są chronione przed wszelkimi gwałtownymi ruchami dzięki bliskości siebie nawzajem. Mogą mieć dostęp do paszy i wody podczas przerw w długich podróżach z odpowiednim wyposażeniem (Lambooj i in., 1985, stwierdzili, że obecna gęstość 235 kg/m² zapewniała świnom wystarczającą przestrzeń do picia i poruszania się w ciężarówce podczas 48-godzinnej podróży z Holandii do Hiszpanii. Podobnie Chevillon i in., 2002, zgodzili się, że ta gęstość była odpowiednia dla długich podróży w ciężarówce trwających 36 godzin z dwoma kierowcami na zmianę, a także systemami karmienia i pojenia. Patrz odniesienia bibliograficzne w załączniku 2).

W nowej propozycji świnie powinny mieć powierzchnię, aby leżeć na ziemi bez dotykania się nawzajem. Proponowane równanie allometryczne $A=K*(W^{2/3})$ nie jest dostosowane do współczynnika dla świń K wynoszącego 0,027 (A= powierzchnia, W= waga żywego zwierzęcia) i opiera się jedynie na raportach badających warunki trzymania świń. Można dyskutować, czy obserwacje dotyczące zachowania leżącego w stałych pomieszczeniach mogą bezpośrednio porównywane z takim zachowaniem podczas transportu, ponieważ świnie często wolą leżeć podczas tego ostatniego. Zalecenie nie uwzględnia również różnic w długości transportu i wieku.

Obecnie poziom śmiertelności podczas transportu jest bardzo niski w Europie dzięki ciągłym wysiłkom na rzecz poprawy wyposażenia ciężarówek, udogodnień na poziomie gospodarstwa (załadunek, okres postu przed załadunkiem, kojce do leżakowania, priorytetowe traktowanie odporności na stres w hodowli świń czystych ras, takich jak knury Pietrain i świnie Duroc na poziomie gospodarstwa, chłodzenie świń, wentylacja ciężarówki, posiadanie ciężarówek typu II, jeśli długie podróże przekraczają 8 godzin, szkolenie przewoźników świń zgodnie z rozporządzeniem 1/2005...).

Średni poziom śmiertelności w UE wynosi obecnie około 0,025% dla świń transportowanych w 2023 r. w porównaniu z 0,1% dwadzieścia lat temu. Wysiłki w zakresie stosowania obecnej gęstości 235 kg/m² określonej w rozporządzeniu WE 1/2005 przyczyniły się do znacznego obniżenia wskaźnika śmiertelności poprzez zastosowanie wszystkich dobrych praktyk wspomnianych powyżej. Potencjalny wpływ zmiany powierzchni w przyszłym rozporządzeniu musi zostać oceniony, aby zrozumieć jego wpływ na dobrostan świń. Nie jest to celem niniejszego studium wykonalności.

1.2.4. Zwiększona powierzchnia dla prosiąt i warchlaków transportowanych w Europie

Zmniejszenie obecnego poziomu zagęszczenia dla prosiąt i warchlaków o masie ciała 6 kg - 8,5 kg i 30 kg - 35 kg w gospodarstwach prowadzących tucź będzie miało znaczący wpływ ekonomiczny (średni koszt 0,54 EUR/świnie wykańczającą).

Zgodnie z obecną propozycją powierzchnia jest zwiększona o 54% dla prosiąt o wadze 6 kg - 10 kg i 65% dla prosiąt o wadze 30 kg - 35 kg w porównaniu z obecnymi praktykami w większości krajów UE.

Niemcy również ucierpią (nowa wymagana powierzchnia powinna odnotować wzrost o 12,3% dla prosiąt o wadze 6 kg - 10 kg i +19,4% dla prosiąt o wadze 25-30 kg w Niemczech).

W zależności od kraju i struktury hodowli trzody chlewnej, prosięta byłyby transportowane między gospodarstwami trzody chlewnej, a zwłaszcza do wielozakładowych systemów hodowli, takich jak w Danii, Hiszpanii, Niemczech, Holandii i innych krajach UE w mniejszym stopniu, ale ogólnie dotyczy to wszystkich krajów. Ostateczny koszt wyniósłby od 0,29 do 2,25 euro za ubitą tucznika w Europie. Potrzebne byłyby nowe ciężarówki i pracownicy, a zużycie paliwa wzrosłoby, aby wykonać tę samą pracę. Dotknęłoby to również Niemcy, pomimo faktu, że gęstość prosiąt jest niższa w niemieckim ustawodawstwie niż obecne praktyki w Europie, które nie są jasno regulowane na tym etapie zgodnie z kategoriami wagowymi prosiąt 6 kg - 8,5 kg lub 20 kg - 30 kg w rozporządzeniu WE 1/2005.

Proponowane równanie allometryczne $A=K*(W^{2/3})$ ze współczynnikiem dla świń K wynoszącym 0,027 (A= powierzchnia, W= waga żywego zwierzęcia) dla kategorii prosiąt nie jest odpowiednie, ponieważ równanie to stworzyłoby zbyt dużą powierzchnię dla prosiąt. Im mniejsze są zwierzęta, tym mniej odpowiednie jest to równanie.

1.2.5. Powierzchnia dla propozycji uboju loch

Zaproponowane równanie allometryczne $A=K*(W^{2/3})$ zostało zaadaptowane dla kategorii loch wybrakowanych ze świniami K

0,027 (A= powierzchnia, W= waga żywego zwierzęcia). Jest on adekwatny w stosunku do obecnych praktyk zainteresowanych stron w zakresie transportu.

1.2.6. Maksymalna temperatura 30°C ograniczająca zakres transportu między godziną 1000 a 21:00 (w nocy lub wcześniej rano).

Przyjęcie tego nowego środka miałoby znaczący wpływ ekonomiczny, różniący się w zależności od kraju w Europie, szczególnie wpływając na północne i południowe państwa członkowskie. Szacuje się, że średni koszt tego środka wyniesie 0,18 euro na świnię hodowlaną, przy czym najwyższy będzie w Hiszpanii (0,29 euro na świnię).

Ograniczenie czasu transportu w najzimniejszych godzinach wymaga dodatkowych ciężarówek i kierowców w krótszych ramach czasowych, a także inwestycji w magazyny w rzeźniach. Jest to szczególnie trudne w krajach z dużymi rzeźniami, które pracują w systemie zmianowym od 5 do 20 godzin, takich jak Hiszpania, Niemcy, Holandia i Francja. Inwestycje w dodatkowe ciężarówki i kojce byłyby bardzo znaczące w zależności od kraju.

Opóźnienie transportu o jeden lub dwa tygodnie po fali upałów nie jest realnym rozwiązaniem; szacuje się, że ekonomiczny wpływ opóźnienia uboju i obniżenia jakości tusz ze względu na dodatkowy tydzień, aby stały się grubsze i cięższe, spowoduje stratę w wysokości 0,03 euro na świnię końcową w Europie.

Jeśli chodzi o ograniczenia transportowe w temperaturach poniżej zera stopni, obecne ciężarówki są dobrze wyposażone w boczne żaluzje, które zmniejszają przepływ powietrza, pozwalając ciepłu ciała świń szybko podnieść temperaturę wewnątrz pojazdu, szczególnie przy obecnej gęstości (235 kg/m²). Ograniczenie wentylacji podczas transportu w niskich temperaturach jest standardową praktyką, podobną do procedur stosowanych w chlewniach. Ograniczenia temperatury są częstsze w północnej i środkowej Europie.

1.2.7. Ograniczenie czasu transportu zwierząt hodowlanych z 24 godzin (obecne rozporządzenie) do 20 godzin. Dotyczy to głównie loszek i knurów, ale także prosiąt.

Skrócenie czasu transportu będzie wymagało reorganizacji logistyki z dodatkowymi ciężarówkami, co spowoduje mniej wydajne trasy i mniej zwierząt na podróż. Szacuje się, że koszt dostosowania wyniesie 0,06 euro na

świnie hodowlaną w całej . Zwiększone koszty przypisuje się potrzebie większej liczby ciężarówek, operatorów i wyższego zużycia paliwa w celu wykonania tych samych zadań.

Skrócenie maksymalnego czasu transportu zwierząt hodowlanych z 24 do 20 godzin miałyby znaczący wpływ ekonomiczny na obecne systemy dostaw nowej genetyki loszek i knurów w niektórych . Dostarczanie loszek hodowlanych i knurów do gospodarstw stanie się coraz bardziej skomplikowane. Globalny charakter rynku genetyki oznacza, że gospodarstwa hodowlane o specjalnym statusie zdrowotnym są często zlokalizowane z dala od tradycyjnych obszarów hodowlanych, aby zminimalizować ryzyko chorób. Czas transportu nowych loszek hodowlanych i knurów różni się w zależności od wielkości gospodarstwa i wzorców dystrybucji, począwszy od wielu przystanków z częściowym rozładunkiem w wielu krajach UE, a skończywszy na pełnych ciężarówkach dostarczanych do większych gospodarstw w kilku krajach.

Skrócenie czasu transportu z 24 do 20 godzin przed obowiązkowym postojem w punkcie kontroli może znacząco zakłócić harmonogramy podróży. Zgodnie z obecną propozycją, po 20 godzinach transportu zwierzęta muszą zostać rozładowane i pozostawione na 24-godzinny odpoczynek w punkcie kontroli. Stwarza to poważne ryzyko dla sektora trzody chlewnej, ponieważ rozładunek loszek i knurów w punktach kontroli może być niebezpieczny ze względów sanitarnych. W związku z tym należy opracować szczegółowe przepisy transportowe dla sektora hodowlanego (loszki i do hodowli zwierząt gospodarskich), które pozwolą zwierzętom hodowlanym o udokumentowanym specjalnym stanie zdrowia na odpoczynek w pojazdach podczas transportu drogowego, pod warunkiem spełnienia specjalnych wymagań dotyczących pojazdu, takich jak dodatkowa przestrzeń, dostęp do żywności i wody, wystarczająca ilość ściółki itp. Dostosowanie przepisów transportowych do realiów sektora genetycznego ma kluczowe znaczenie dla utrzymania specjalnego statusu zdrowotnego całego łańcucha dostaw trzody chlewnej w Europie. Specjalna regulacja byłaby bardziej odpowiednia dla sektora hodowli trzody chlewnej.

1.2.8. Ślad węglowy

Przyjęcie proponowanych przepisów transportowych znacząco wpłynie na zużycie paliwa w dostawach świń, a także na energię i zasoby potrzebne do budowy nowych ciężarówek i rzeźni. Szacujemy, że przyszła polityka podatku węglowego może dodać średni koszt w wysokości 0,01 euro na tucznika. Obliczenia te uwzględniają jedynie zwiększoną powierzchnię transportową dla tuczników i wynikające z tego wyższe zużycie paliwa. Chociaż podatek węglowy nie stanowi obecnie dużego kosztu dla sektora trzody chlewnej, może stać się znaczący w zależności od przyszłych decyzji dotyczących polityki środowiskowej.

1.2.9. Inwestycje na poziomie UE związane z przyjęciem wniosku Komisji

się, że całkowite inwestycje wymagane do zapewnienia zgodności z proponowanymi przepisami transportowymi, w tym nowe rzeźnie, ciężarówki i dodatkowe pomieszczenia do leżakowania w rzeźniach w okresach chłodniczych, wyniosą około 3 miliardów euro (2 985 635 431 euro, tabela 2) w ciągu najbliższych 5 do 10 lat dla 11 państw członkowskich UE uwzględnionych w tym studium wykonalności, które stanowią 76,7% całkowitej produkcji trzody chlewnej w UE. W przypadku wszystkich 27 państw członkowskich UE łączną kwotę potrzebnych inwestycji szacuje się zatem na 4 mld euro.

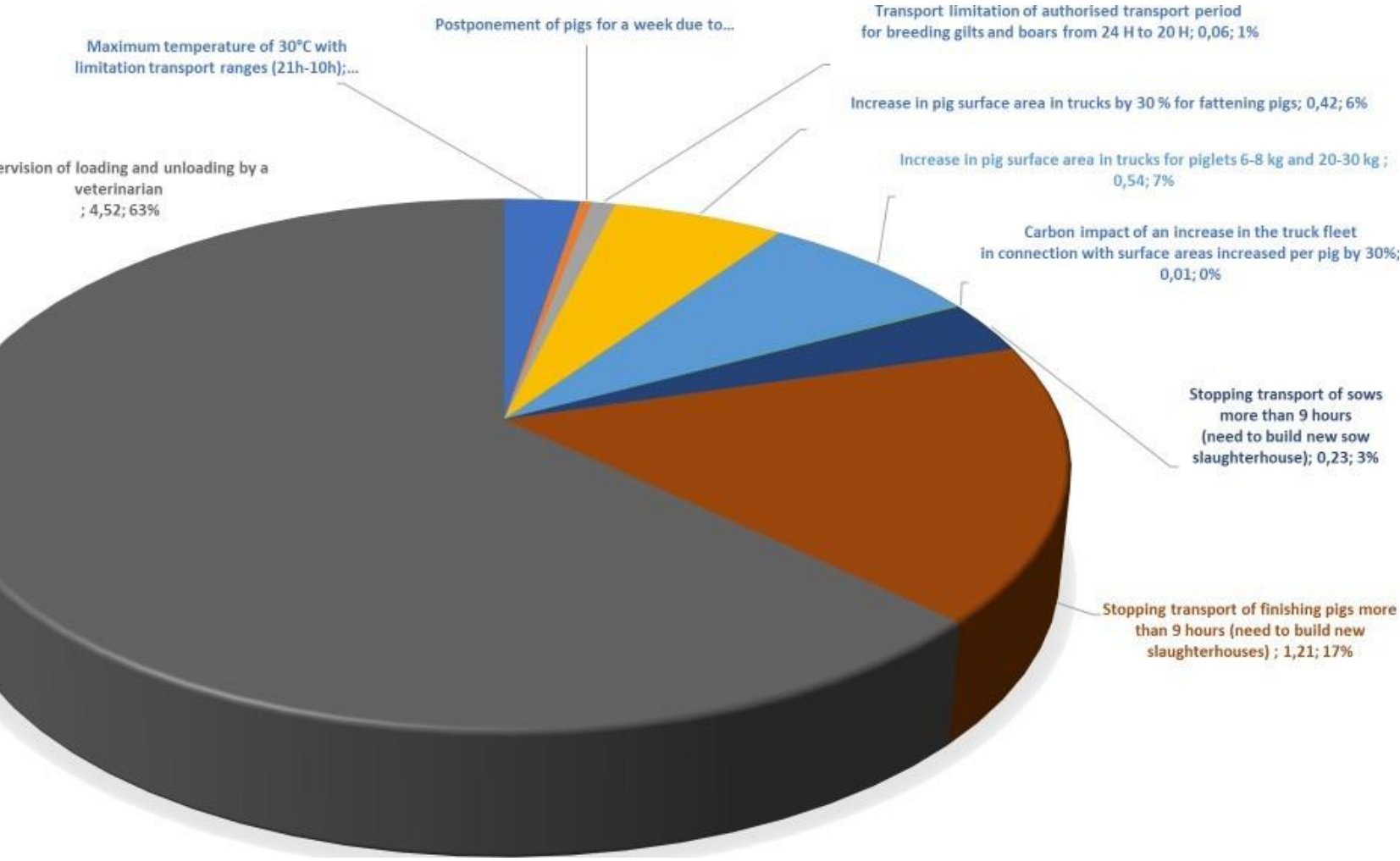
Tabela 2: Wpływ ekonomiczny przyjęcia nowej propozycji rozporządzenia KE w sprawie transportu z grudnia 2023 r. w podziale na kraje i świnię końcowe

Zaangażowany kraj	HISZPANIA	NIEMCY	FRANCJA	DANIA	HOLANDIA	AUSTRIA	WĘGRY	RUMUNIA	PORTUGALIA	SZWECJA	REPUBLIKA CZESKA	ŚREDNI KOSZT dla 11 CZŁONKÓW UE	IRLANDIA PÓŁNOCNA*
Maksymalna temperatura 30°C przy ograniczonym transporcie zakresy (21h-10h)												0,18	
	0,29	0,21	0,12	0,00	0,14	0,06	0,09	0,10	0,09	0,21	0,10		0,00
Odroczenie świń o tydzień z powodu fal upałów	0,06	0,02	0,02	0,00	0,01	0,02	0,02	0,04	0,02	0,00	0,02	0,03	0,00
Ograniczenie dozwolonego okresu transportu dla loszek hodowlanych i knurów z 24 H do 20 H	0,03	0,04	0,10	0,06	0,12	0,00	0,00	0,07	0,25	0,00	0,00	0,06	0,00
Zwiększenie powierzchni świń w ciężarówkach o 30% dla tuczniki	0,45	0,00	0,54	0,77	0,46	0,62	0,55	0,51	0,60	0,90	1,27	0,42	0,58
Zwiększenie powierzchni świni w ciężarówkach dla prosiąt 6-8 kg i 20-30 kg	0,33	0,34	0,29	0,72	0,61	1,68	1,46	1,76	1,08	2,25	0,59	0,54	0,71
Wpływ zwiększenia floty ciężarówek na dwutlenku węgla w związku ze zwiększeniem powierzchni na świnię o 30%	0,01	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,01	0,01
Wstrzymanie transportu loch powyżej 9 godzin (potrzeba budowy nowej rzeźni loch)	0,34	0,40	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,23	0,00
Zatrzymanie transportu tuczników dłużej niż 9 godzin (potrzeba budowy nowych rzeźni)	2,70	1,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,07	1,90	0,00	0,00	1,21	0,00
Nadzór nad załadunkiem i rozładunkiem przez lekarza weterynarii	3,40	6,25	3,25	6,60	4,34	2,61	2,90	2,06	3,21	6,47	2,28	4,52	2,94
Całkowity dodatkowy koszt transportu: € na wykończenie świnię poddane ubojowi według kraju	7,61	8,45	4,48	8,15	5,68	4,99	5,03	6,64	7,33	9,84	4,27	7,20	4,24
Roczna faktura za zmiany w przepisach transportowych (€) dla 11 krajów produkujących trzodę chlewną w Europie	395.524.814	372.927.128	107.681.927	143.668.992	83.836.246	23.713.897	23.532.778	21.300.048	38.117.583	24.599.884	9.181.930	1.244.085.227	7.800.037

Planowane inwestycje w celu przyjęcia obecnych przepisów
w ciągu najbliższych 5-10 lat dla 11 krajów produkujących
trzodę chlewną w Europie

1.850.674.110	808.613.706	78.603.605	31.841.976	37.810.850	7.657.729	8.449.745	60.565.501	79.744.610	10.579.563	11.094.036	2.985.635.431	4.302.972
---------------	-------------	------------	------------	------------	-----------	-----------	------------	------------	------------	------------	---------------	-----------

WYKRES[:DODATKOWE KOSZTY(CBYHNISHINGPGSLAUGHTERED)POPRZEZ PRZYJĘCIE PROPOZYCJI NOWEGO
ROZPORZĄDZENIA W SPORCIE SPORTOWYM
(WEDŁUGPIGSINVOLVEDINTI9ISSSTUDYREPRESENTE76.7%OFUEPIGPRODU€TION)



2. Skutki na poziomie każdego uczestnika zaangażowanego w studium wykonalności

3.1 *Hiszpania: wpływ ekonomiczny 7,61 €/świnie końcową/rok*

W Hiszpanii rocznie ubija się około 52 milionów tuczników o żywej wadze 115 kg, co stanowi 20% produkcji trzody chlewnej w UE.

Wprowadzenie kontroli weterynaryjnych przed wyjazdem wiąże się ze znacznym obciążeniem finansowym - każda kontrola weterynaryjna na poziomie gospodarstwa kosztuje 225 euro.

Zakaz długich podróży przekraczających 9 godzin stanowi poważne wyzwanie i będzie wymagał inwestycji w nowe ubojnie wykańczające trzodę chlewną. Aby uniknąć długich czasów transportu, Hiszpania zbudować 11 nowych rzeźni w pobliżu obszarów hodowli trzody chlewnej, każda o wydajności 1,2 miliona świń rocznie i prędkości przetwarzania 600 świń na godzinę. Ta reorganizacja może doprowadzić do zamknięcia lub zmniejszenia istniejących wyspecjalizowanych rzeźni, które zatrudniają tysiące pracowników. Jednak niniejsze studium wykonalności nie określa ilościowo potencjalnego wpływu ekonomicznego tych zamknięć lub spadku rentowności obecnych rzeźni.

W przypadku wybrakowanych loch, zakaz podróży powyżej 9 godzin będzie wymagał budowy dwóch rzeźni o dużej pojemności w strategicznych lokalizacjach, takich jak Murcja i Kastylia Leon, z prędkością przetwarzania 200 loch na godzinę.

30% wzrost powierzchni podczas transportu na jedną świnie końcową o wadze 117 kg w Hiszpanii miałby znaczący wpływ na dodatkowe koszty związane z nowymi ciężarówkami i zatrudnieniem nowych operatorów: 144 nowych ciężarówek i 288 kierowców.

Zwiększenie przestrzeni transportowej o 30% dla tuczników o wadze 117 kg będzie miało znaczący wpływ ekonomiczny, wymagając inwestycji w 144 nowe ciężarówki i 288 kierowców. Podobnie, zwiększenie przestrzeni transportowej o 25% dla prosiąt ważących 6-7 kg i o 81% dla tych ważących 20 kg będzie miało znaczące konsekwencje ekonomiczne. Produkcja trzody chlewnej w Hiszpanii jest wysoce podzielona ze względów sanitarnych, z oddzielnymi fermami porodowymi, poodsadzeniowymi i tuczowymi. W rezultacie prawie 50% wyprodukowanych prosiąt (24 991 348 rocznie) jest transportowanych dwa do trzech razy w ciągu ich cyklu życia.

Okolo 60% hiszpańskich tuczników jest poddawanych ubojowi w dużych ubojniach, które działają w systemie , przetwarzając przez około 20 godzin dziennie. Fale upałów są powszechne w Hiszpanii, a wniosek Komisji dotyczący nałożenia nowych ograniczeń temperaturowych na odbiór świń w rzeźniach wymagałby znacznych inwestycji w dodatkowe ciężarówki (143 ciężarówki za 262 000 euro za ciężarówkę) i zwiększonej pojemności kojców w rzeźniach (132 200 nowych kojców do przechowywania świń za 480 euro za kojec), aby pomieścić maksymalną liczbę świń w najchłodniejszych godzinach dnia (między 22:00 a 9:00).

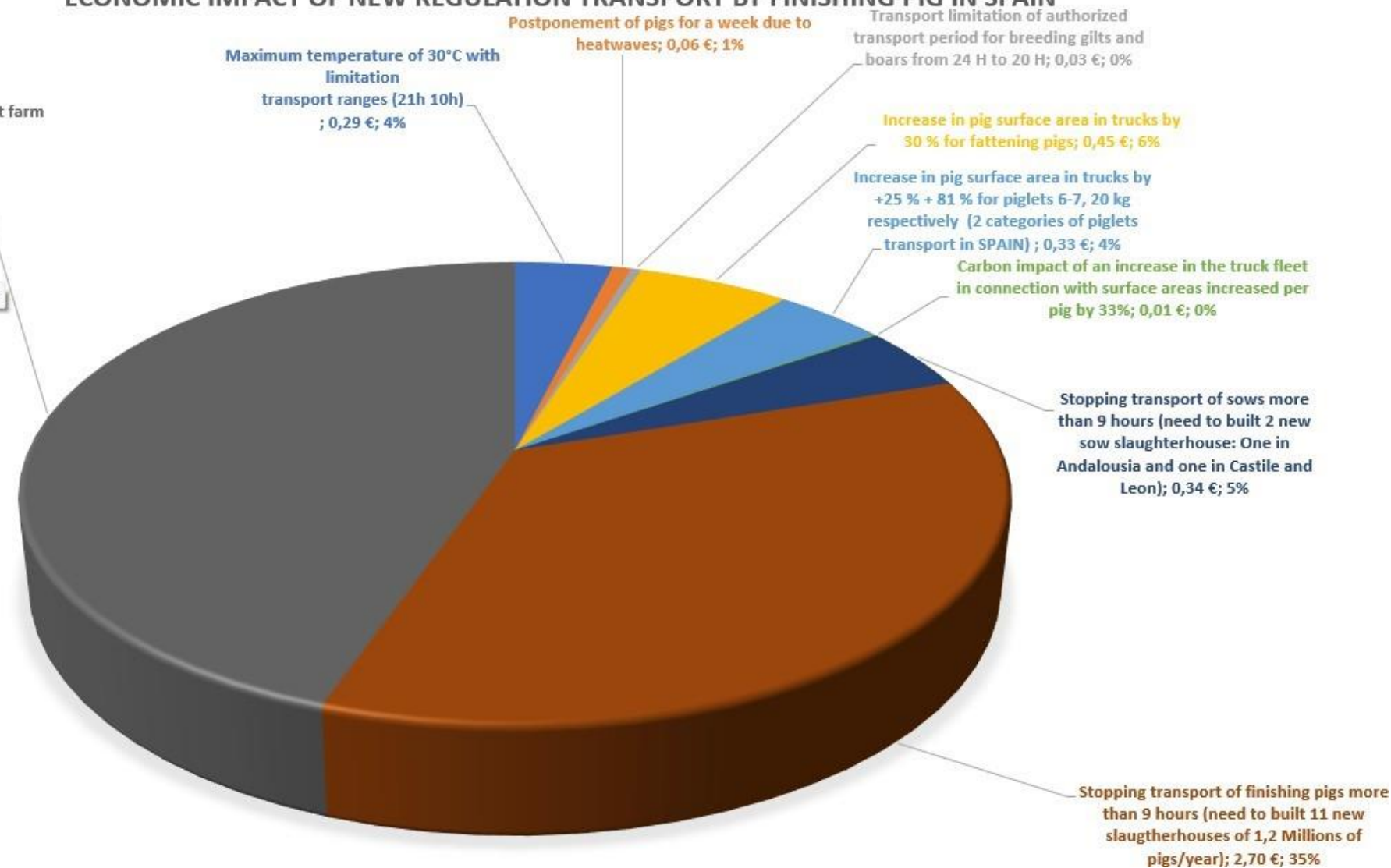
Inne zmiany regulacyjne również będą miały wpływ na gospodarkę, tak jak odroczenie transportu podczas fal upałów bez uwzględnienia śladu węglowego rozszerzonej floty ciężarówek.

Na hiszpański sektor trzody chlewnej wpłynie również ograniczenie długich podróży z 24 godzin do 20 godzin dla loszek hodowlanych o specjalnym statusie zdrowotnym i młodych knurów, które mają kluczowe znaczenie dla odnowienia zasobów genetycznych. Dodatkowe ograniczenia, takie jak zakaz transportu w temperaturach powyżej 25°C i ograniczenie czasu transportu zwierząt hodowlanych do maksymalnie 9 godzin, mogą jeszcze bardziej zakłócić dostawy stada hodowlanego.

Jeśli wniosek Komisji zostanie przyjęty, całkowite szacowane inwestycje wymagane dla Hiszpanii, jako głównego producenta trzody chlewnej w Europie, wyniosą **1 850 674 110 euro**. Obejmuje to koszty dodatkowych ciężarówek, kojców w rzeźniach i nowych rzeźni dla wybrakowanych macior i świń hodowlanych.

WPŁYW GOSPODARCZY PRZYJĘCIA NOWYCH PRZEPISÓW W HISZPANII

ECONOMIC IMPACT OF NEW REGULATION TRANSPORT BY FINISHING PIG IN SPAIN



3.2 Niemcy: wpływ ekonomiczny w wysokości 9,00 €/świnie końcową/rok (*9,65€ w przypadku zakazu tworzenia miejsc gromadzenia wybrakowanych loch).

W 2022 r. Niemcy dokonali uboju 44 mln świń rzeźnych o żywej wadze ubojowej 125 kg.

Wprowadzenie kontroli weterynaryjnych przed wyjazdem wiąże się ze znacznym obciążeniem finansowym - każda kontrola weterynaryjna na poziomie gospodarstwa kosztuje 393 euro.

#FunduszePromocji

Zakaz długich podróży przekraczających 9 godzin stanowi poważne wyzwanie i będzie wymagał inwestycji w nowe ubojnie wykańczające trzodę chlewną. W szczególności cztery rzeźnie, każda o wydajności 1,2 miliona świń rocznie i prędkości przetwarzania 600 świń na godzinę, będą musiały zostać zbudowane w pobliżu obszarów hodowli trzody chlewnej, aby zminimalizować duże odległości transportowe. Ta reorganizacja może doprowadzić do zamknięcia lub zmniejszenia wyspecjalizowanych rzeźni, co wpłynie na tysiące miejsc pracy. Jednak niniejsze studium wykonalności ekonomicznej nie określa ilościowo potencjalnego wpływu tych zamknięć lub zmniejszonej rentowności istniejących rzeźni.

W przypadku wybrakowanych loch, zakaz podróży powyżej 9 godzin będzie wymagał budowy dwóch dużych lokalnych rzeźni. Alternatywnie, koszty transportu mogą znacznie wzrosnąć, jeśli wybrakowane lochy będą musiały być transportowane w mniejszych grupach, aby zachować zgodność z 9-godzinnym limitem, co doprowadzi do pięciokrotnego wzrostu kosztów transportu (z 20 euro do 125 euro na lochę). Obecna oszczędna praktyka korzystania z centrów gromadzenia, gdzie lochy są gromadzone przed transportem, byłaby zagrożona, gdyby czas spędzony w tych centrach wliczał się do 9-godzinnego limitu transportu. Niniejsza analiza zakłada budowę dwóch nowych ubojni wybrakowanych loch. Jeśli ta opcja nie jest możliwa, jedynym rozwiązaniem byłby transport wybrakowanych loch bezpośrednio z gospodarstw do rzeźni w bardzo małych grupach, co spowodowałoby znaczny wzrost kosztów transportu. Obecnie średni koszt transportu wybrakowanej lochy wynosi 20 euro w przypadku korzystania z centrów gromadzenia zwierząt. Zgodnie z nowymi przepisami, bezpośredni transport mógłby zwiększyć ten koszt do 125 euro za lochę, dodając 0,65 euro za każdą ubitą tucznika.

W Niemczech zwiększenie przestrzeni transportowej dla tuczników o wadze 125 kg o 28%, zgodnie z wymogami prawodawstwa UE, nie będzie miało znaczącego wpływu finansowego. Wynika to z faktu, że niemieckie przepisy już wymagają więcej miejsca na swinię (0,7 m² w Niemczech w porównaniu do 0,68 m² zgodnie z proponowanymi zmianami UE).

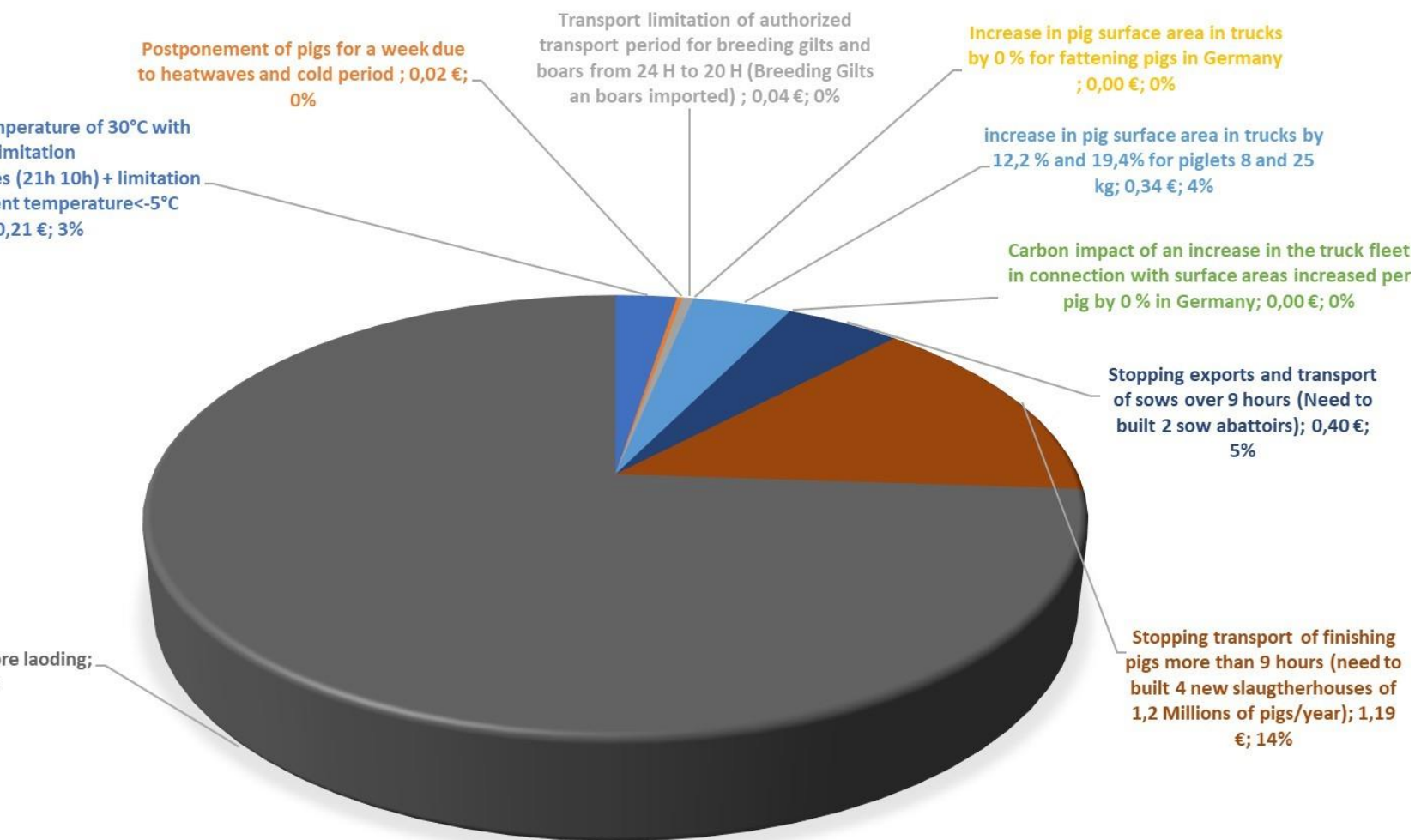
Jednak zwiększenie przestrzeni transportowej dla prosiąt o wadze 8 kg i 25 kg odpowiednio o 12,2% i 19,4% będzie miało znaczący wpływ ekonomiczny w Niemczech. Ze względów historycznych i sanitarnych niemiecki sektor hodowli trzody chlewnej jest wysoce wyspecjalizowany, z dużymi porodówkami i oddzielnymi gospodarstwami po odsadzeniu i tuczu, często obejmującymi transgraniczną wymianę prosiąt. Prawie 100% prosiąt produkowanych w Niemczech (45 551 466 rocznie) jest transportowanych między gospodarstwami. Aby spełnić nowe przepisy, Niemcy musiałyby zainwestować w 87 nowych ciężarówek, z których każda kosztowałaby 350 000 euro.

Okolo 82% tuczników w Niemczech jest poddawanych ubojowi w bardzo dużych ubojniach, które pracują w systemie zmianowym przez około 20 godzin dziennie. W związku z proponowanymi nowymi ograniczeniami temperaturowymi dotyczącymi odbioru świń w ubojniach, konieczne będą znaczne inwestycje, aby poradzić sobie z falami upałów w lecie i zimnymi okresami w zimie. W szczególności potrzebnych będzie 87 nowych ciężarówek (za 290 000 euro za ciężarówkę) i zwiększona pojemność kojców w rzeźniach (65 854 nowych kojców do przechowywania świń za 480 euro za kojec), aby maksymalną liczbę świń w optymalnych okresach każdego dnia, bez ograniczeń w ekstremalnych warunkach pogodowych.

Niemcy wpłynie również skrócenie długich podróży loszek hodowlanych o specjalnym statusie zdrowotnym i młodych knurów z 24 godzin do 20 , a także ograniczenia transportu w temperaturach powyżej 25°C i ograniczenie czasu transportu zwierząt hodowlanych do maksymalnie 9 godzin.

Jeśli wniosek Komisji zostanie przyjęty, całkowite szacowane inwestycje wymagane dla niemieckiego sektora trzody chlewnej, drugiego co do wielkości w , wyniosą **808 613 706 euro**. Obejmuje to koszty dodatkowych ciężarówek, kojców w rzeźniach i nowych rzeźni dla wybrakowanych macior i świń hodowlanych.

SKUTKI GOSPODARCZE PRZYJĘCIA NOWYCH PRZEPISÓW W NIEMCZECH ECONOMIC IMPACT OF NEW REGULATION TRANSPORT BY FINISHING PIG IN GERMANY



3.3 Francja: wpływ ekonomiczny 4,53 €/świnie końcową/rok

We Francji rocznie ubija się około 24 milionów tuczników, z których każdy waży 117 kg żywca.

Nowe kontrole weterynaryjne przed wyjazdem nałożyłyby znaczne obciążenie finansowe, kosztując 215 euro za kontrolę weterynaryjną na poziomie gospodarstwa.

Zakaz długich podróży przekraczających 9 godzin stanowi poważne wyzwanie dla Francji, szczególnie w przypadku czterech dużych ubojni trzody chlewnej na południu i wschodzie kraju. Zakłady te mogą stanąć w obliczu poważnych trudności ekonomicznych, potencjalnie prowadzących do ograniczenia działalności lub całkowitego zamknięcia. Trwająca reorganizacja rzeźni jest ogólnym

spadkiem produkcji trzody chlewnej, a zamknięcie lub zmniejszenie wyspecjalizowanych rzeźni, które zatrudniają setki pracowników, pozostaje realnym ryzykiem. Jednak niniejsze studium wykonalności nie określa ilościowo potencjalnych zamknięć ani wynikającej z nich utraty rentowności istniejących zakładów.

W przypadku wybrakowanych loch zakaz długich podróży przekraczających 9 godzin będzie wymagał inwestycji w nową lokalną ubojnię wybrakowanych loch lub rozbudowę istniejących obiektów. Obecny system, który opiera się na centrach gromadzenia zwierząt w celu zmniejszenia kosztów transportu i przygotowania wybrakowanych loch na eksport lub do lokalnych rzeźni, byłby zagrożony, gdyby całkowity czas transportu, w tym czas spędzony w centrum gromadzenia zwierząt, nie mógł przekroczyć 9 godzin od załadunku w gospodarstwie do dostawy do rzeźni.

Zwiększenie powierzchni transportowej dla 117 kg tuczników o 30% będzie miało również znaczący wpływ finansowy, wymagając zakupu 82 nowych ciężarówek i zatrudnienia 164 dodatkowych kierowców. Jest to szczególnie trudne we Francji, gdzie już teraz brakuje specjalistów w dziedzinie transportu, a firmy mają trudności z rekrutacją kierowców.

W przypadku prosiąt o wadze 6-8 kg i 20-25 kg zwiększenie powierzchni transportowej odpowiednio o 54% i 65% będzie miało również znaczący wpływ ekonomiczny. Prawie 46% prosiąt we Francji (10 965 092 rocznie) jest przewożonych między gospodarstwami.

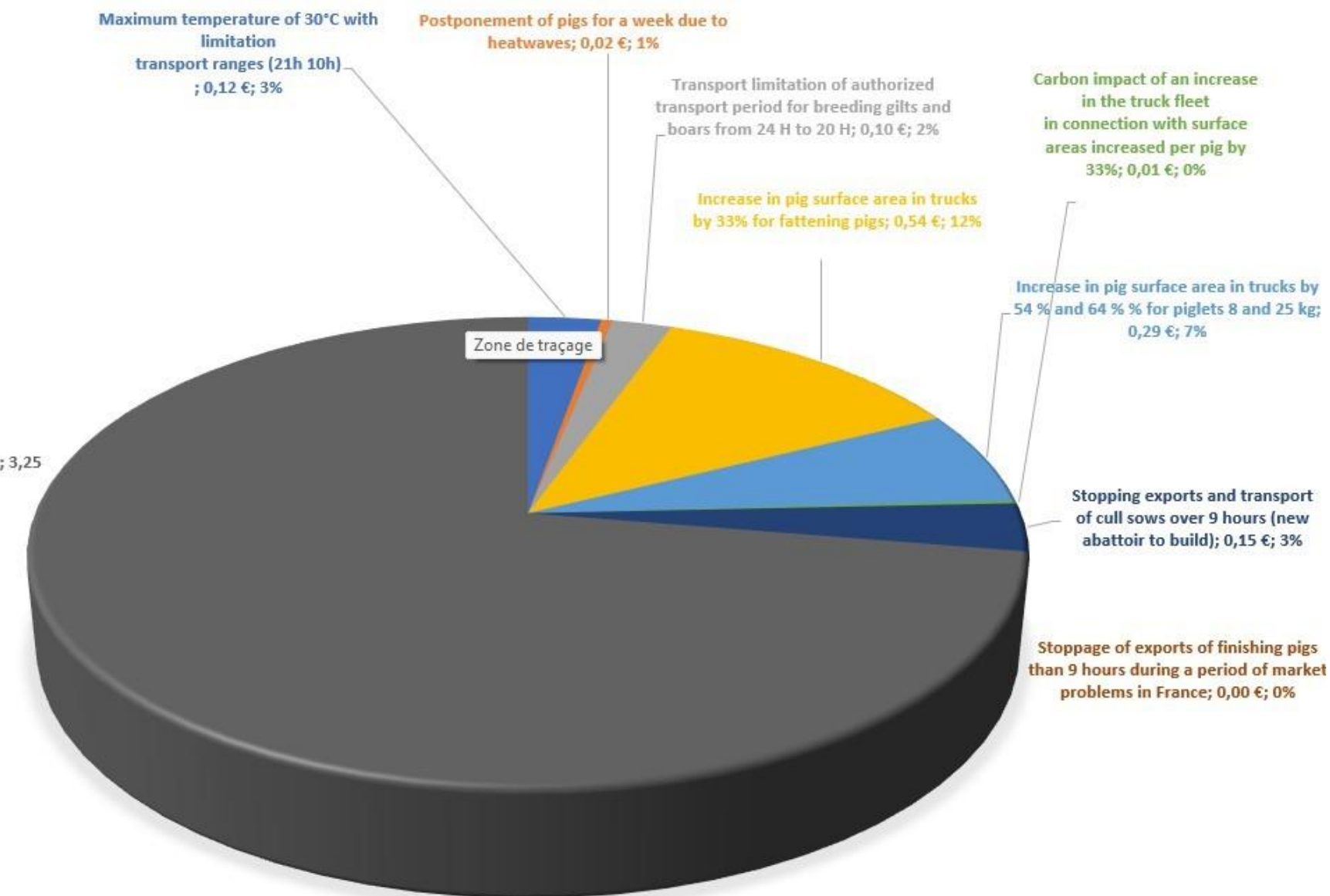
Około 30% tuczników we Francji jest poddawanych ubojowi w dużych ubojniach, które działają w systemie zmianowym, pracując do 20 godzin dziennie. Ponieważ fale upałów stają się coraz częstsze, przyjęcie nowych ograniczeń temperaturowych dla odbioru świń zgodnie z wnioskiem Komisji wymagałoby znacznych inwestycji. Obejmuje to 41 nowych ciężarówek, z których każda kosztuje 310 000 euro, oraz zwiększenie pojemności kojców w rzeźniach, dodając 10 800 nowych kojców do przechowywania świń za 480 euro za kojec, aby zarządzać zwierzętami chłodniejszych porach dnia, zwykle między 22:00 a 9:00 podczas fal upałów.

Inne zmiany regulacyjne będą miały również konsekwencje ekonomiczne ze względu na odroczenie transportu trzody chlewnej podczas fal upałów lub zimnych okresów oraz wzrost emisji dwutlenku węgla z powodu rozszerzonej floty ciężarówek.

Na Francję wpłynie również skrócenie długich podróży z 24 godzin do 20 godzin dla loszek hodowlanych i młodych knurów o "specjalnym statusie zdrowotnym", zarówno na eksport (25 000 zwierząt), jak i na rynek. Dostawy zwierząt hodowlanych mogą również zostać zakłócone przez ograniczenia w transporcie w okresach ekstremalnych temperatur, czy to powyżej 25°C, czy podczas zimnych okresów, oraz przez ograniczenie czasu transportu do maksymalnie 9 godzin.

Całkowita szacowana inwestycja dla Francji, w tym dodatkowe ciężarówki, kojce do wylęgu i nowa ubojnia wybrakowanych loch, wynosi **78 603 605**, jeśli wniosek Komisji zostanie przyjęty.

WPŁYW GOSPODARCZY PRZYJĘCIA NOWYCH PRZEPISÓW WE FRANCJI ECONOMIC IMPACT OF NEW REGULATION TRANSPORT BY FINISHING PIG IN FRANCE



3.4 Dania: wpływ ekonomiczny 8,17 €/świnie końcową/rok

W Danii rocznie ubija się 17,6 mln świń, z których każda waży 115 kg żywca.

Weterynaryjne kontrole kondycji przed wyjazdem nałożyłyby znaczne obciążenie finansowe w Danii, która ma najwyższe koszty tej usługi w Europie, wynoszące 442 euro za kontrolę weterynaryjną na poziomie gospodarstwa.

Zakaz długich podróży przekraczających 9 godzin dla wybrakowanych loch i tuczników nie powinien mieć wpływu na Danię.

Jednak proponowane transportowej dla świń końcowych o wadze 115 kg o 31% będzie znaczący wpływ ekonomiczny, wymagając zakupu 70 nowych ciężarówek i zatrudnienia 140 dodatkowych kierowców.

Transport prosiąt, zwłaszcza tych o wadze 8 kg i 25 , będzie również miał znaczące konsekwencje ekonomiczne ze względu na zwiększoną wymaganą powierzchnię (odpowiednio +54% i +64%). Dania, która eksportuje dużą liczbę prosiąt, będzie musiała zainwestować w co najmniej 100 nowych ciężarówek do transportu prosiąt, z których każda będzie kosztować 362 416 euro. Ocena ta nie uwzględnia kosztów związanych z czyszczeniem powierzchni, zużyciem wody i energii ani robocizny związanej z czyszczeniem i dezynfekcją tych ciężarówek.

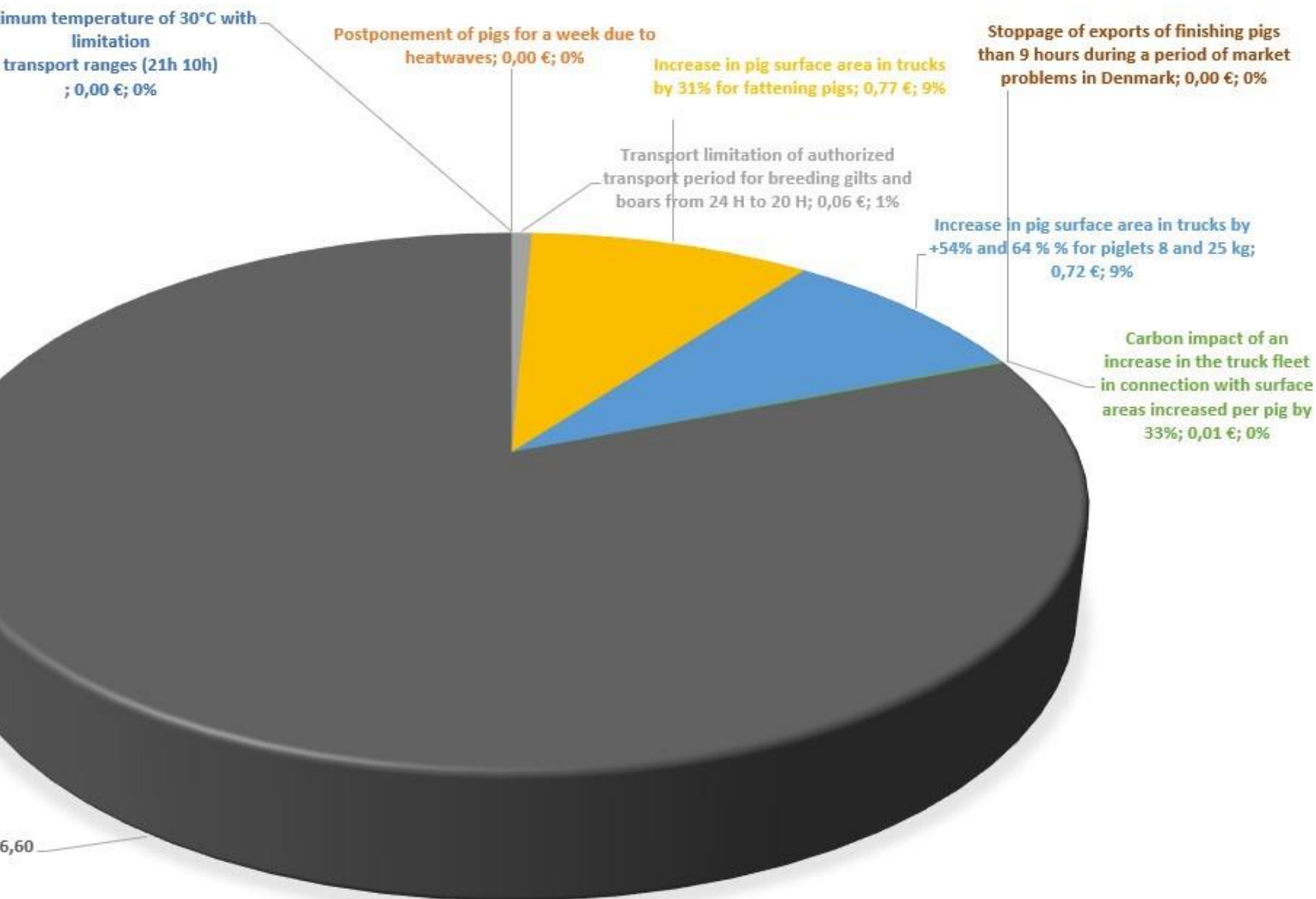
Fale upałów są rzadkością w Danii, a znaczące okresy zimna nie są zgłaszane, więc nie oczekuje się, że proponowane ograniczenia temperatury będą miały znaczący negatywny wpływ na kraj.

Dodatkowo, zwiększenie floty ciężarówek będzie miało negatywny wpływ na emisję dwutlenku węgla.

Na Danię wpłynie również skrócenie długich podróży z 24 do 20 godzin dla loszek hodowlanych o "specjalnym statusie zdrowotnym" i młodych knurów. Kraj ten eksportuje 250 000 loszek rocznie, głównie w Europie, w celu ponownego zaludnienia gospodarstw trzody chlewnej zwierzętami o wysokiej wartości genetycznej. Ograniczenia dotyczące transportu w okresach ekstremalnych temperatur (powyżej 25°C) i ograniczenie czasu transportu do maksymalnie 9 godzin podczas fal upałów lub okresów zimna mogą mieć wpływ na dostawę tych zwierząt hodowlanych.

Całkowita szacowana inwestycja dla Danii, w tym dodatkowe ciężarówki, wynosi **31 841 976 euro**, jeśli wniosek Komisji zostanie przyjęty.

SKUTKI GOSPODARCZE PRZYJĘCIA NOWYCH PRZEPISÓW W DANII ECONOMIC IMPACT OF NEW REGULATION TRANSPORT BY FINISHING PIG IN DENMARK



3.5 Holandia: wpływ ekonomiczny 5,69 €/świnie końcową/rok

W Holandii rocznie ubija się około 14,75 mln świń hodowlanych, z których każda waży 125 kg żywca.

#FunduszePromocji

Weterynaryjne kontrole kondycji przed wyjazdem wiązałyby się ze znacznymi kosztami dla sektora, przy czym każda kontrola weterynaryjna kosztowałaby 275 euro na poziomie gospodarstwa.

Holandia nie jest znacząco dotknięta zakazem długich podróży przekraczających 9 godzin (mniej niż 6% tuczników i brak wybrakowanych loch). Jednak zwiększenie powierzchni transportowej dla tuczników o wadze 115 kg o 30% będzie miało znaczący wpływ finansowy, wymagając inwestycji w 49 nowych ciężarówek i zatrudnienia 98 dodatkowych kierowców.

W przypadku prosiąt o wadze 8 kg i 25 kg zwiększenie powierzchni transportowej odpowiednio o 54% i 65% będzie miało znaczący wpływ ekonomiczny. Holandia eksportuje znaczną liczbę prosiąt (5 706 340 w 2023 r.). Kluczową cechą holenderskiego przemysłu trzody chlewnej jest oddzielenie dużych porodówek.

z wyspecjalizowanych gospodarstw po odsadzeniu i tuczu, często obejmujących wymianę prosiąt z sąsiednimi krajami. Prawie 65% prosiąt produkowanych w Holandii (9 587 500 prosiąt rocznie szacowanych na 2023 r.) jest przemieszczanych na rynku krajowym. Aby zachować zgodność z proponowanymi przepisami, potrzebne będą co najmniej 83 nowe ciężarówki do transportu prosiąt, z których każda będzie kosztować 195 000 euro. Niniejsze studium wykonalności nie uwzględnia dodatkowych kosztów związanych z ciężarówkami. czyszczenie, zużycie wody i energii lub robocizna.

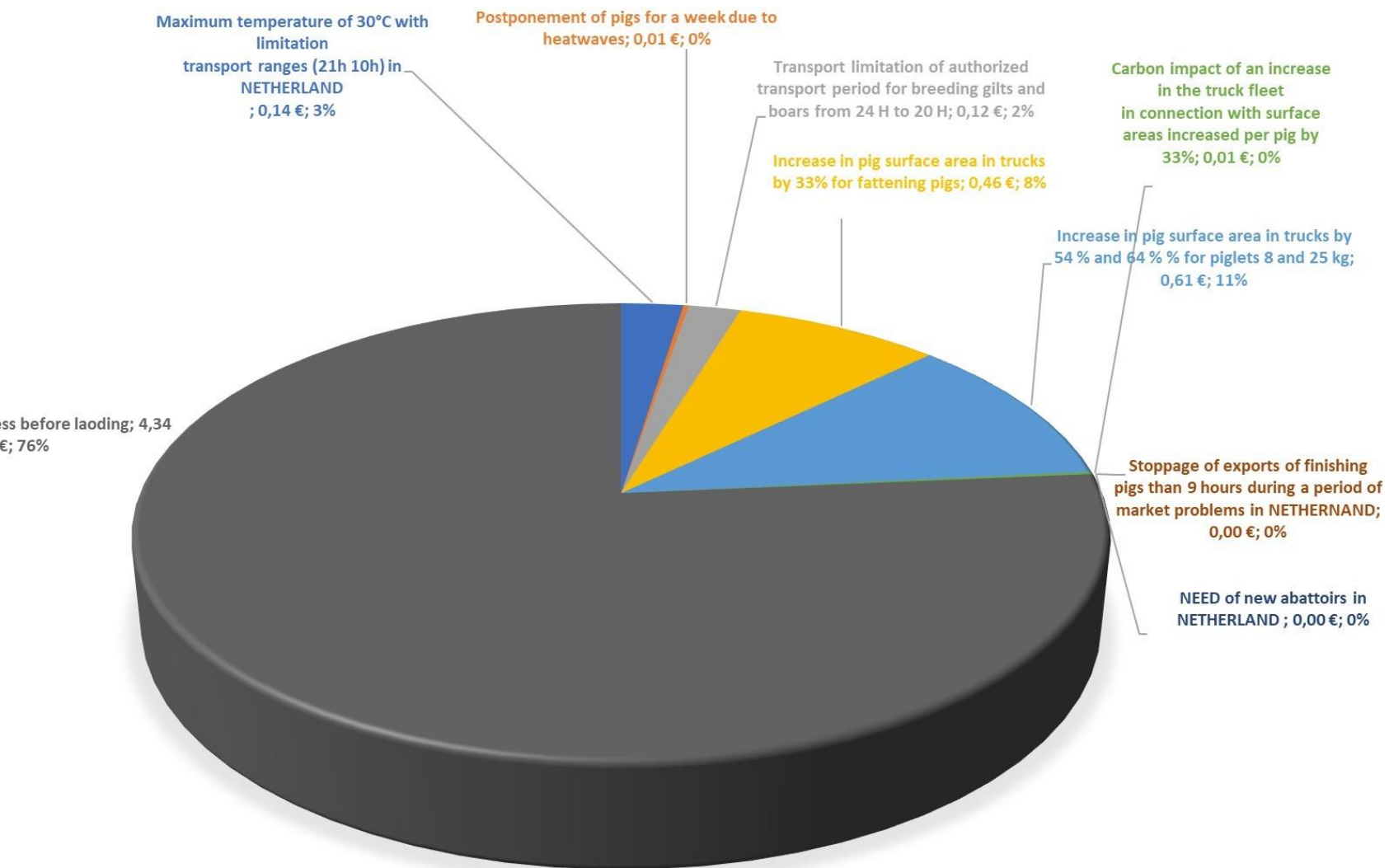
Fale upałów stają się coraz bardziej powszechne w holenderskich regionach produkcji trzody chlewnej. Proponowane ograniczenia temperaturowe w transporcie mogą mieć zatem coraz większy negatywny wpływ na sektor. Cztery główne rzeźnie obsługują 90% produkcji, a praca odbywa się w systemie . Aby uniknąć wstrzymywania działalności w dni upałów, konieczne będą znaczne inwestycje w budowę większych kojców o łącznej powierzchni 16 200 m², aby pomieścić więcej świń w chłodniejszych okresach.

Rozbudowana flota ciężarówek przyczyni się do zwiększenia emisji dwutlenku węgla.

Holandia zostanie dotknięta skróceniem długich podróży z 24 godzin do 20 godzin w przypadku transportu genetycznych loszek hodowlanych o wysokiej wartości i młodych knurów. Kraj importuje i eksportuje około 50 000 loszek rocznie (49 040 w 2023 r.), głównie w Europie, w celu ponownego zaludnienia gospodarstw trzody chlewnej zwierzętami o wysokiej wartości genetycznej. Transport tych zwierząt hodowlanych może zostać zakłócony przez ograniczenia dotyczące temperatur powyżej 25°C i ograniczenia czasu transportu do maksymalnie 9 godzin w upałów lub niskich temperatur.

Całkowita szacowana inwestycja dla holenderskiego przemysłu trzody chlewnej, jednego z głównych europejskich łańcuchów żywności dla świń, wynosi **37 810 850 euro**, jeśli wniosek Komisji zostanie przyjęty. Kwota ta obejmuje koszty dodatkowych ciężarówek i budowy nowych kojców na poziomie uboju.

WPŁYW GOSPODARCZY PRZYJĘCIA NOWYCH PRZEPISÓW W NIDERLANDACH ECONOMIC IMPACT OF NEW REGULATION TRANSPORT BY FINISHING PIG IN NETHERLAND



3.6 Austria: wpływ ekonomiczny 4,99 €/świnie końcową/rok

W Austrii rocznie ubija się 4,8 miliona tuczników, z których każdy waży 125 kg żywca.

Kontrole weterynaryjne przed wyjazdem stanowią nowe obciążenie finansowe, z kosztem 165 euro za kontrolę weterynaryjną na poziomie gospodarstwa w Austrii.

Zakaz długich podróży przekraczających 9 godzin stanowi wyzwanie dla Austrii, wpływając na 10% produkcji tuczników. Jednym z potencjalnych rozwiązań jest budowa nowej rzeźni w przyszłości, chociaż ta opcja nie została jeszcze wybrana (475 000 świń jest eksportowanych w podróżach trwających ponad 9 godzin). Koszt budowy rzeźni zdolnej do uboju 300 świń na godzinę nie został uwzględniony w tym studium wykonalności dla Austrii.

Zwiększenie powierzchni transportowej dla 115 kg tuczników o 28% będzie miało znaczący wpływ ekonomiczny, wymagając 16 nowych ciężarówek i 32 dodatkowych kierowców.

Transport prosiąt, szczególnie tych o wadze 8 kg i 25 kg, również będzie miał konsekwencje ekonomiczne ze względu na zwiększoną wymaganą powierzchnię (odpowiednio +54% i +64%). Austria będzie musiała dodać 12 nowych ciężarówek, aby dostosować się do tej zmiany. Prawie 2,1 miliona prosiąt jest transportowanych na terenie Austrii.

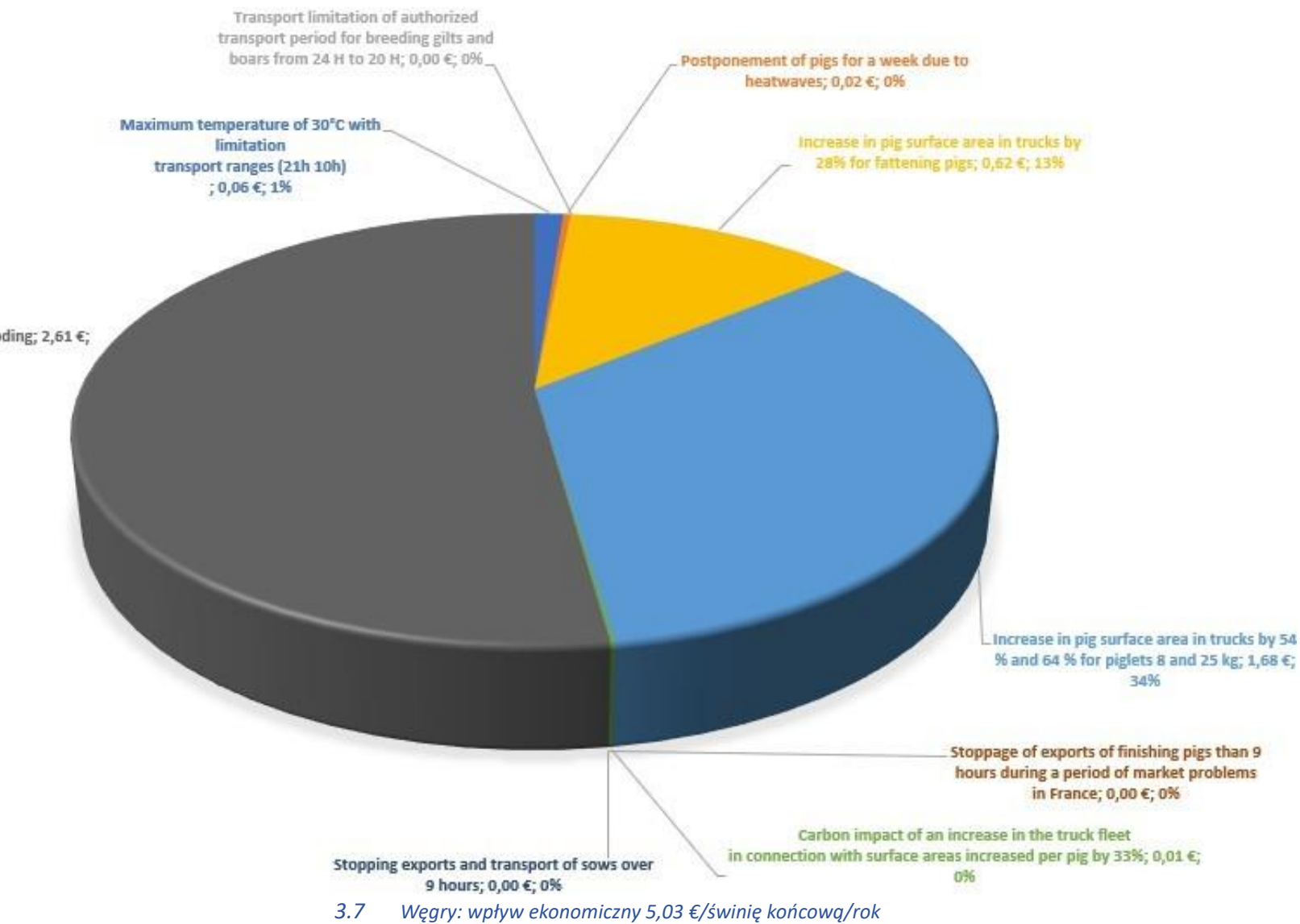
Ponadto rozbudowa floty ciężarówek będzie miała negatywny wpływ na ślad węglowy.

Austria nie zostanie dotknięta skróceniem długich podróży z 24 godzin do 20 godzin dla loszek hodowlanych i młodych knurów o "specjalnym statusie zdrowotnym".

Jednak nowe ograniczenia temperaturowe podczas fali upałów (20 dni powyżej 30°C, z ograniczeniami w ruchu ciężarówek między 9:00 a 22:00) dla odbioru świń do rzeźni, zgodnie z propozycją Komisji, będą wymagały od Austrii zainwestowania w 14 nowych ciężarówek, z których każda kosztuje 250 000 euro, i zatrudnienia większej liczby kierowców na krótkie okresy.

Całkowita szacowana inwestycja dla Austrii wynosi **7 657 729 euro**, jeśli wniosek Komisji zostanie . Obejmuje to koszt dodatkowych ciężarówek.

EKONOMICZNY WPŁYW PRZYJĘCIA NOWYCH PRZEPISÓW W AUSTRII ECONOMIC IMPACT OF NEW REGULATION TRANSPORT BY FINISHING PIG IN AUSTRIA



Na Węgrzech rocznie ubija się 4,68 mln tuczników, z których każdy waży 110 kg żywca.

Weterynaryjna kontrola kondycji przed wyjazdem nowe obciążenie finansowe na Węgrzech, z kosztem 200 euro za kontrolę weterynaryjną na poziomie gospodarstwa, jeśli obowiązkowa kontrola weterynaryjna zostanie wdrożona zgodnie z propozycją Komisji.

Węgry nie powinny być dotknięte długimi podróżami przekraczającymi 9 godzin dla tuczników lub wybrakowanych loch.

Zwiększenie powierzchni transportowej dla 115 kg o 32% będzie miało znaczący wpływ ekonomiczny, wymagając inwestycji w 16 nowych ciężarówek i zatrudnienia 32 nowych kierowców.

Transport prosiąt, szczególnie tych o wadze 8 kg i 25 kg, również będzie miał poważne konsekwencje ekonomiczne ze względu na zwiększoną wymaganą powierzchnię (odpowiednio +54% i +64%). Węgry będą musiały dodać 42 nowe ciężarówki, aby dostosować się do tej zmiany. Prawie 4,91 miliona prosiąt jest transportowanych na terenie Węgier.

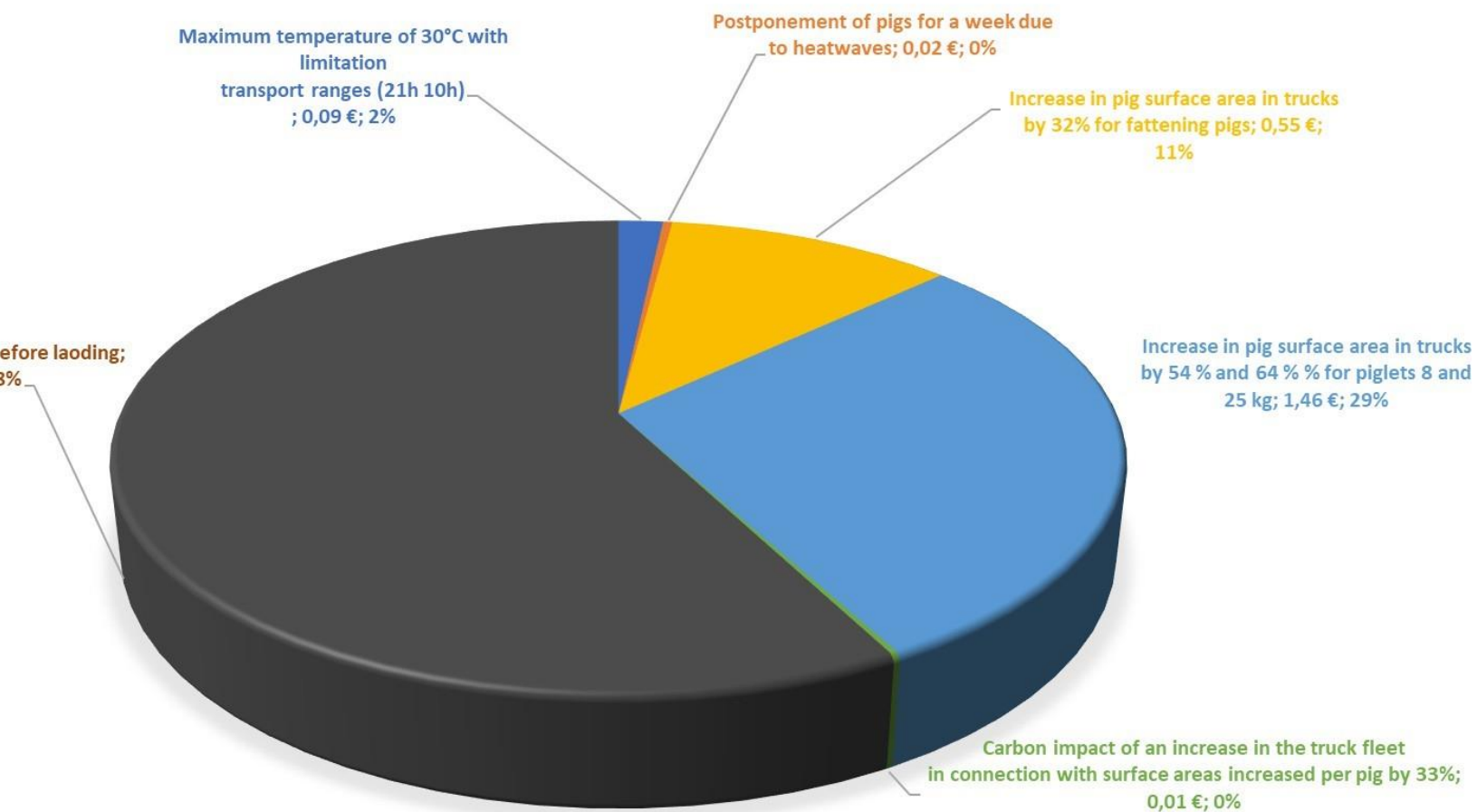
Ponadto rozbudowa floty ciężarówek będzie miała negatywny wpływ na ślad węglowy.

Węgry nie zostaną dotknięte skróceniem długich podróży z 24 godzin do 20 godzin przerw dla loszek hodowlanych o "specjalnym statusie zdrowotnym" i młodych knurów.

Jednak nowe ograniczenia temperaturowe podczas fal upałów na Węgrzech (22 dni powyżej 30°C, z ograniczeniami w ruchu ciężarówek między 9:00 a 22:00) w celu odbioru świń do rzeźni, zgodnie z propozycją Komisji, będą wymagały od Węgier zainwestowania w 16 nowych ciężarówek, z których każda będzie kosztować 300 000 euro, oraz zatrudnienia większej liczby kierowców na krótkie okresy. Na tym nie uwzględniono ograniczeń w okresach zimnych poniżej -5°C (wpływających na 9 dni roboczych na Węgrzech).

Całkowita szacowana inwestycja dla Węgier wynosi **8 449 745 euro**, jeśli wniosek Komisji zostanie . Obejmuje to koszt dodatkowych ciężarówek.

WPŁYW GOSPODARCZY PRZYJĘCIA NOWYCH PRZEPISÓW NA WĘGRZECH ECONOMIC IMPACT OF NEW REGULATION TRANSPORT BY FINISHING PIG IN HUNGARY



3.8 Rumunia: wpływ ekonomiczny 6,64 €/świń końcową/rok

Rumunia ubija rocznie około 3,21 miliona świń, z których każda waży 112,5 kg żywca.

Nowe kontrole weterynaryjne przed wyjazdem nałożyłyby znaczne obciążenia finansowe, kosztując 140 euro za kontrolę weterynaryjną na poziomie gospodarstwa.

Dla Rumunii zakaz długich podróży przekraczających 9 godzin stanowi poważne wyzwanie, ponieważ 15% świń końcowych (około 481 428 świń w 2023 r.) jest transportowanych przez ponad 9 godzin. Aby uniknąć tych długich podróży, Rumunia musiałaby zainwestować w nową centralną rzeźnię o wydajności 250 świń na godzinę, dokonując uboju od 9 000 do 10 000 świń tygodniowo.

Wymagane zwiększenie powierzchni transportowej dla 112 kg tuczników o 32% miałoby znaczący wpływ ekonomiczny, wymagając zakupu 11 nowych ciężarówek i zatrudnienia 22 nowych kierowców.

Transport prosiąt o wadze 6-7 kg i 20 kg wiązałby się również ze znacznymi konsekwencjami ekonomicznymi ze względu na zwiększoną wymaganą powierzchnię (+54% i 20 kg). +64%, odpowiednio). Prawie 100% prosiąt jest przenoszonych z gospodarstw porodowych do gospodarstw odsadzających i tuczących, a Rumunia importuje prawie 1 milion prosiąt rocznie.

Rumunia doświadcza kontynentalnych warunków klimatycznych z temperaturami przekraczającymi 30°C przez 54 dni robocze każdego lata. Przyjęcie nowych ograniczeń temperaturowych dla transportu świń do rzeźni, zgodnie z propozycją Komisji, wymagałoby od Rumunii zainwestowania w 7 nowych ciężarówek (300 000 euro za ciężarówkę) do transportu świń w najchłodniejszych porach dnia (między 22:00 a 9:00).

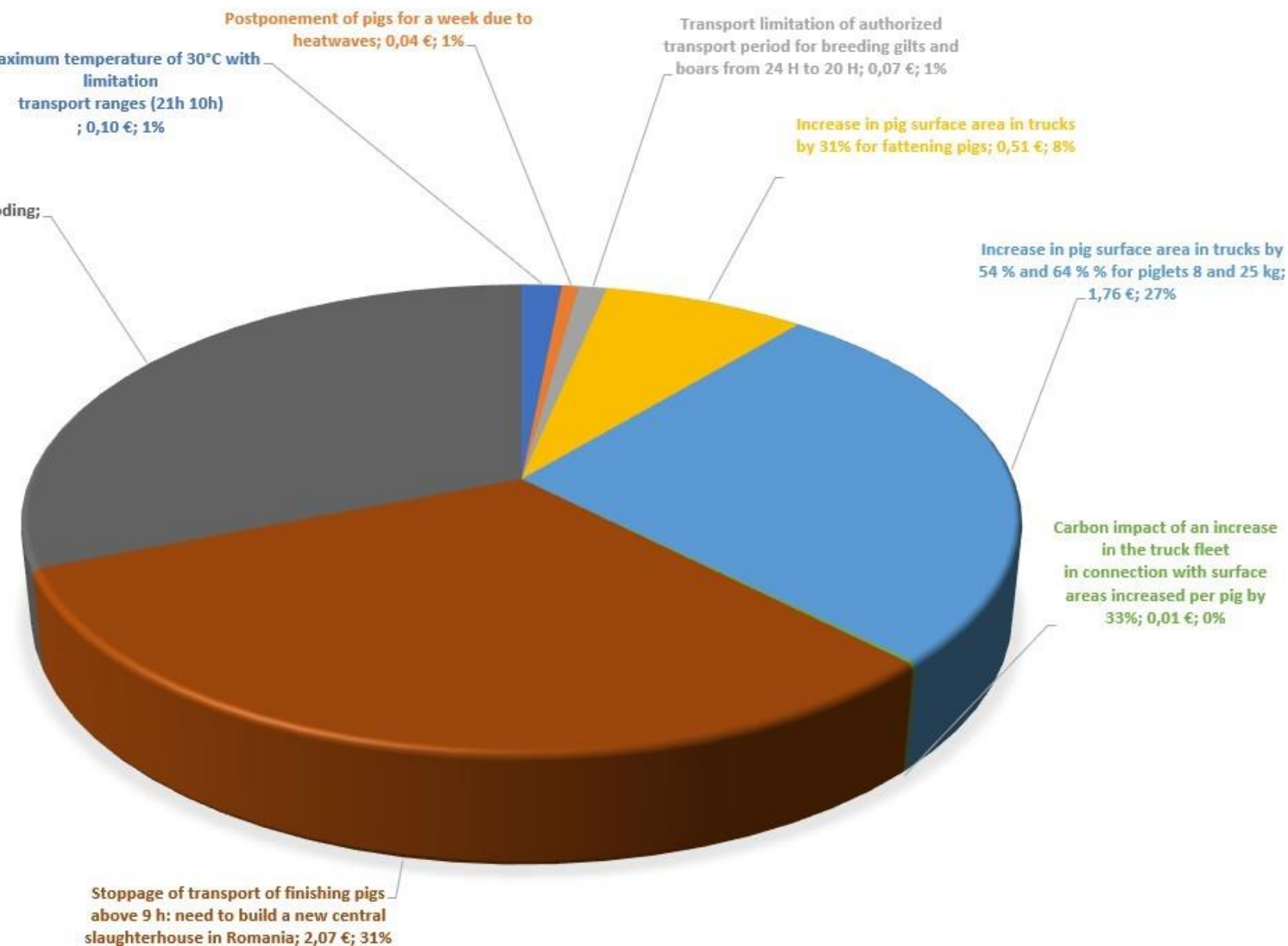
Na Rumunię również ograniczenie długich podróży z 24 godzin do 20-godzinnych przerw dla loszek hodowlanych o "specjalnym statusie zdrowotnym" i młodych knurów, z

których 32% jest importowanych w celu utrzymania obecnego poziomu produkcji. Na dostawy zwierząt hodowlanych mogą dodatkowo wpływać ograniczenia temperatury powyżej 25°C, ograniczające czas transportu do maksymalnie 9 godzin. Ponadto częste występowanie dni z temperaturami poniżej -5°C w okresie zimowym (16 dni roboczych) może utrudniać import prosiąt i genetycznego materiału hodowlanego.

Całkowita szacowana inwestycja dla Rumunii wynosi **60 565 501 euro**, jeśli wniosek Komisji zostanie przyjęty. Obejmuje to koszt dodatkowych ciężarówek i budowę co najmniej jednej nowej ubojni trzody chlewnej w obszarze centralnym.

SKUTKI GOSPODARCZE PRZYJĘCIA NOWYCH PRZEPISÓW W RUMUNII

ECONOMIC IMPACT OF NEW REGULATION TRANSPORT BY FINISHING PIG IN ROMANIA



3.9 Portugalia: wpływ ekonomiczny 7,33 €/świnie końcową/rok

Portugalia dokonuje uboju około 5,2 miliona świń i prosiąt rocznie, przy żywej wadze ubojowej 110 kg.

Nowa kontrola weterynaryjna przed wyjazdem stanowiłaby znaczne obciążenie finansowe, kosztując 215 euro za kontrolę weterynaryjną na poziomie gospodarstwa.

Zakaz długich podróży przekraczających 9 godzin w przypadku eksportu do Hiszpanii stanowi poważne wyzwanie dla Portugalii. Aby temu zaradzić, Portugalia musiałaby zainwestować w nową ubojnię wykańczającą trzodę chlewną o prędkości przetwarzania 300 świń na godzinę. Obecnie każdego roku do Hiszpanii eksportowanych jest 600 000 tuczników. Aby spełnić zakazy długich podróży dla wybrakowanych loch, Portugalia musiałaby zainwestować w jedną nową ubojnię wybrakowanych loch.

Wymagane zwiększenie powierzchni transportowej dla tuczników o wadze 110 kg o 32% miałoby znaczący wpływ ekonomiczny, wymagając zakupu 20 nowych ciężarówek i zatrudnienia 40 nowych kierowców.

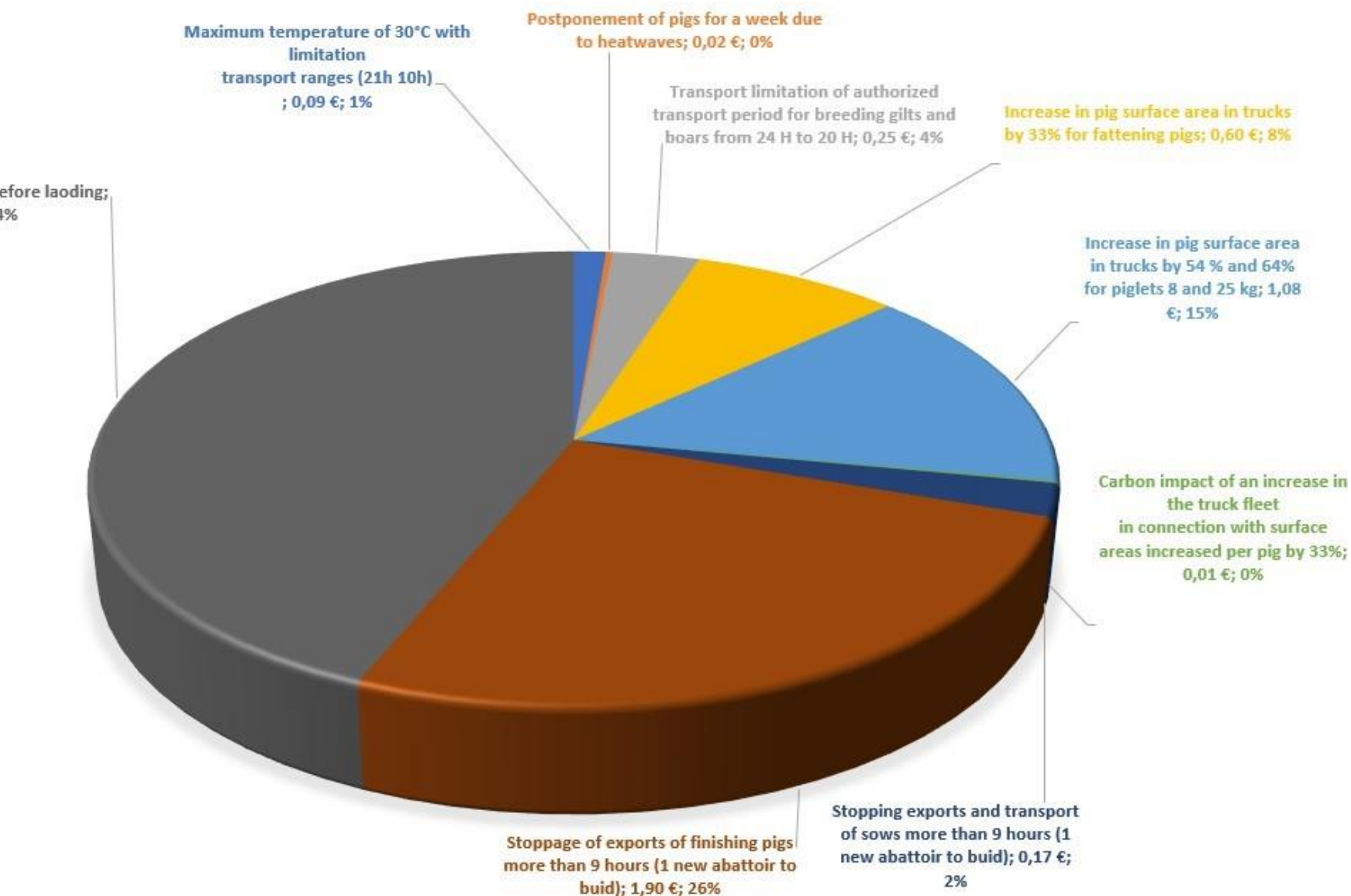
Zwiększenie powierzchni do transportu prosiąt o wadze 6-7 kg i 20 kg (odpowiednio +54% i +64%) miałoby również duży wpływ ekonomiczny. Prawie 31% prosiąt jest przenoszonych z gospodarstw porodowych do gospodarstw odsadzających i tuczących, z około 1 625 000 prosiąt transportowanych rocznie.

Portugalia doświadcza częstych fal upałów, co sprawia, że przyjęcie nowych ograniczeń temperaturowych dla odbioru świń jest szczególnie trudne. Wdrożenie środka dotyczącego temperatury wprowadzonego we wniosku Komisji wymagałoby zainwestowania w 10 nowych ciężarówek (320 000 euro za ciężarówkę), aby zapewnić odbiór świń w najchłodniejszych porach dnia (między 22:00 a 9:00).

Na Portugalię wpłynie również ograniczenie długich podróży z 24-godzinnych do 20-godzinnych przerw dla loszek hodowlanych o "specjalnym statusie zdrowotnym" i młodych knurów, które są w dużej importowane. Na dostawy zwierząt hodowlanych mogą mieć wpływ ograniczenia temperatury powyżej 25°C i ograniczenie czasu transportu do maksymalnie 9 godzin.

Całkowita szacowana inwestycja dla Portugalii wynosi **79 744 610 euro**, jeśli wniosek Komisji zostanie . Obejmuje to koszt dodatkowych ciężarówek, nowej ubojni wybrakowanych loch i nowej ubojni trzody chlewnej.

WPŁYW GOSPODARCZY PRZYJĘCIA NOWYCH PRZEPISÓW W PORTUGALII ECONOMIC IMPACT OF NEW REGULATION TRANSPORT BY FINISHING PIG IN PORTUGAL



3.10 Szwecja: wpływ ekonomiczny 9,84 €/świnie końcową/rok

Szwecja poddaje ubojowi około 2,57 miliona świń końcowych przy żywej wadze ubojowej 120 kg.

Nowa kontrola weterynaryjna przed wyjazdem stanowi znaczne obciążenie finansowe w Szwecji, z kosztem 456 euro za kontrolę weterynaryjną na poziomie gospodarstwa.

Zakaz długich podróży przekraczających 9 godzin dla tuczników nie powinien mieć wpływu na Szwecję.

Jednak zwiększenie powierzchni do transportu 120 kg tuczników o 32% będzie miało znaczący wpływ ekonomiczny. Wymaga to inwestycji w 12 nowych ciężarówek i 24 nowych kierowców, przy czym zarówno ciężarówki, jak i siła robocza są drogie w Szwecji.

Zwiększenie powierzchni do transportu 25-kilogramowych prosiąt o 64% będzie miało również duży wpływ ekonomiczny. Będzie to wymagało 29 nowych ciężarówek, z których każda będzie kosztować

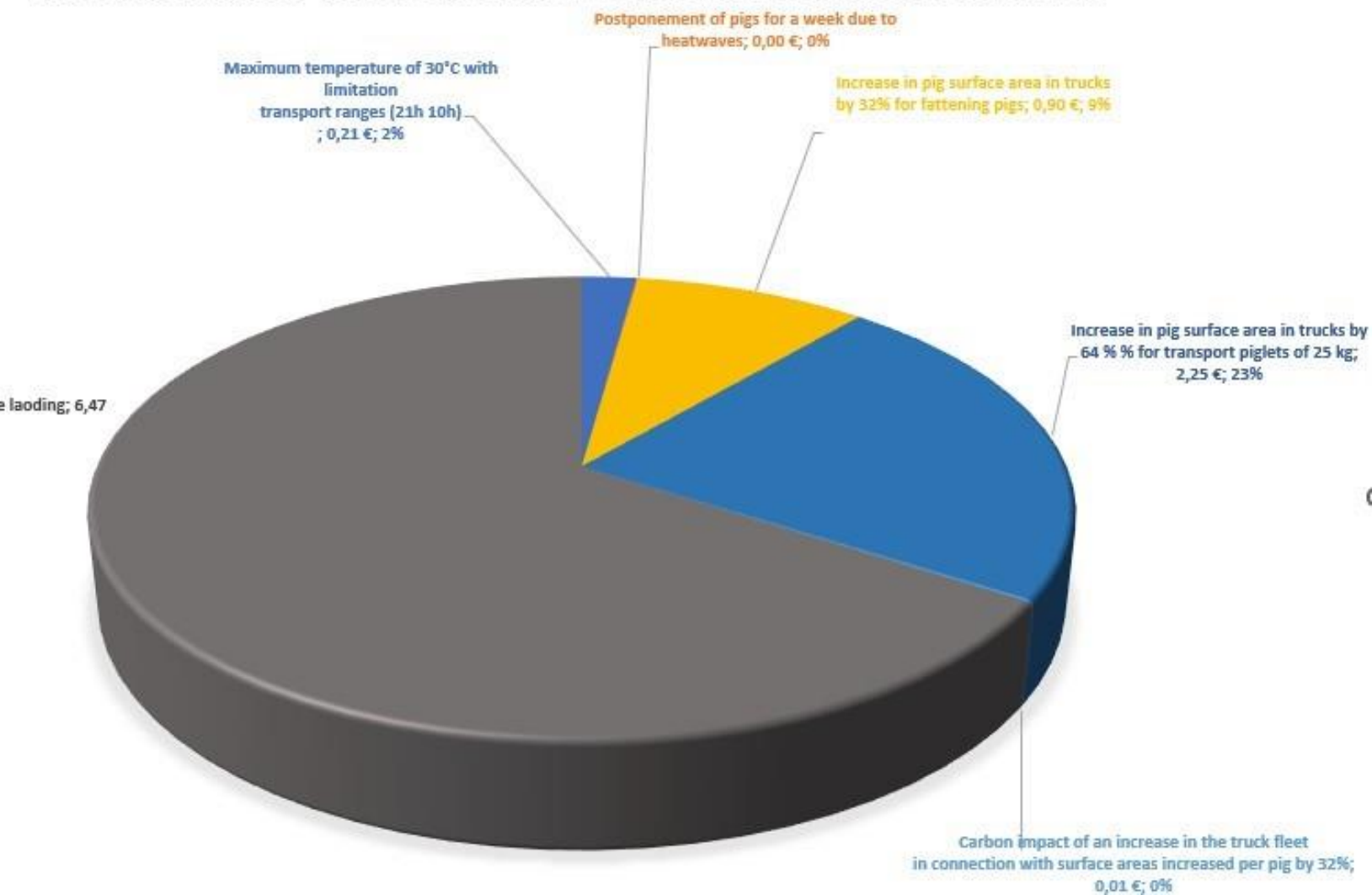
€430,000. Prawie 2 625 000 prosiąt o wadze 25 kg jest transportowanych w Szwecji, co stanowi blisko 100% całości.

Wpływ nowych ograniczeń temperatury podczas fal upałów w Szwecji jest ograniczony, ponieważ w ciągu roku jest tylko 6 dni z temperaturą powyżej 30°C, a ruch ciężarówek jest ograniczony między godziną 9:00 a 22:00.

Ograniczenia spowodowane temperaturami poniżej -5°C mogą mieć znaczący wpływ 54 dni robocze. Ponieważ jednak cały transport się w czasie krótszym niż 9 godzin, ogólny wpływ jest ograniczony.

Całkowita szacowana inwestycja dla Szwecji, jeśli wniosek Komisji zostanie , wynosi **10 579 563 euro**. Suma ta obejmuje koszt dodatkowych ciężarówek.

WPŁYW GOSPODARCZY PRZYJĘCIA NOWYCH PRZEPISÓW W SZWECJI
ECONOMIC IMPACT OF NEW CE REGULATION TRANSPORT BY FINISHING PIG IN SWEDEN



3.11 Republika Czeska: wpływ ekonomiczny 4,27 €/świnię końcową/rok

Republika Czeska dokonuje uboju około 2,15 miliona tuczników przy żywej wadze ubojowej 118 kg.

Nowa kontrola weterynaryjna przed wyjazdem stanowi znaczne obciążenie finansowe w , z kosztem 150 euro za kontrolę weterynaryjną na poziomie gospodarstwa.

Republika Czeska nie powinna być dotknięta zakazami długich podróży przekraczających 9 godzin dla tuczników lub wybrakowanych loch.

Zwiększenie powierzchni do transportu 118 kg tuczników o 30% będzie miało znaczący wpływ ekonomiczny, wymagając inwestycji w 25 nowych ciężarówek (300 000 euro każda) i 25 nowych kierowców (jedna ciężarówka na kierowcę).

Zwiększenie powierzchni do transportu 25-kilogramowych prosiąt o 64% będzie miało również duży wpływ ekonomiczny, wymagając 15 nowych ciężarówek. W Czechach transportuje się około 725 000 prosiąt, co stanowi około 34% całkowitej produkcji prosiąt.

Obecnie 600 tuczników jest eksportowanych tygodniowo (3 do 4 ciężarówek) na odległość przekraczającą 9 godzin od gospodarstwa do rzeźni. Biorąc pod uwagę tę sytuację, budowa nowej rzeźni nie jest realistyczna; dlatego istniejące obiekty zostaną wykorzystane. To samo dotyczy wybrakowanych loch, których tygodniowo wywozi się 173 sztuki (co odpowiada 2 ciężarówkom) na odległość przekraczającą 9 godzin. Nie jest wykonalne inwestowanie w dodatkowe rzeźnie dla tak małej ilości zwierząt.

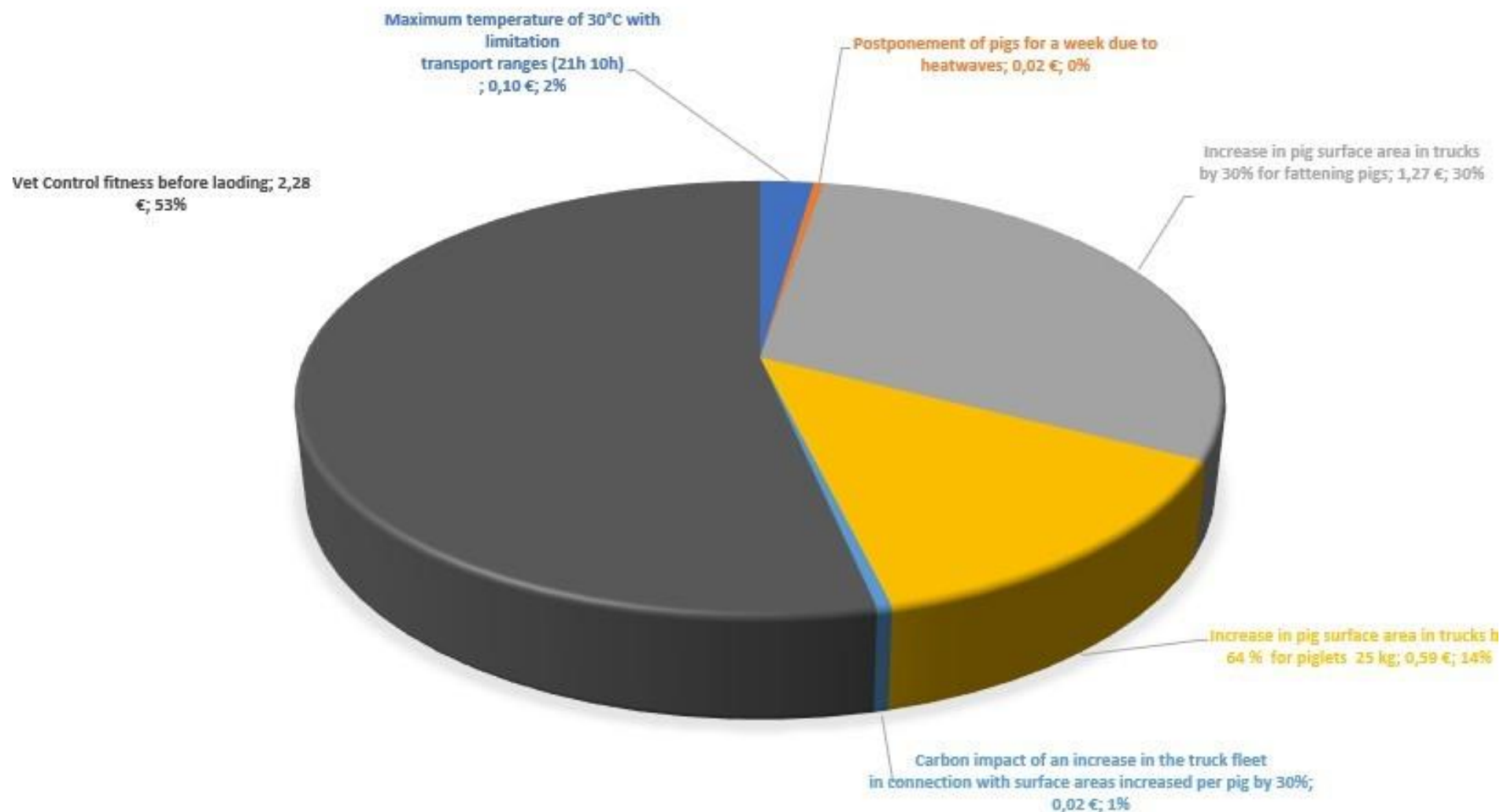
Republika Czeska nie zostanie dotknięta skróceniem długich podróży z 24 godzin do 20 godzin przerw dla loszek hodowlanych o "specjalnym statusie zdrowotnym" i młodych knurów.

Przyjęcie nowych ograniczeń temperaturowych podczas fal upałów w Czechach (9 dni w roku powyżej 30°C, z ograniczeniem ruchu ciężarówek między 9:00 a 22:00) będzie wymagało inwestycji w 4 nowe ciężarówki (300 000 euro każda) i dodatkowych kierowców krótki okres. Ograniczenia wynikające z temperatur poniżej - 5°C nie są uwzględniane na tym etapie.

Całkowita szacowana inwestycja dla Republiki Czeskiej, jeśli wniosek Komisji ty, wynosi **11 094 036 euro**. Kwota ta obejmuje koszt dodatkowych ciężarówek wymaganych do zwiększenia powierzchni transportowej dla tuczników i prosiąt, a także ciężarówek potrzebnych w okresach fal upałów.

SKUTKI GOSPODARCZE PRZYJĘCIA NOWYCH PRZEPISÓW W REPUBLICE CZESKIEJ

ECONOMIC IMPACT OF NEW REGULATION TRANSPORT BY FINISHING PIG IN CZECH REPUBLIC



3.12 Irlandia Północna: wpływ ekonomiczny 4,24 €/świnie końcową/rok

Irlandia Północna dokonuje uboju około 1,84 miliona świń końcowych przy żywej wadze ubojowej 128 kg.

Nowa kontrola weterynaryjna przed wyjazdem stanowi znaczne obciążenie finansowe w Irlandii Północnej, z kosztem 183 euro za kontrolę weterynaryjną na poziomie gospodarstwa.

Podczas gdy w Irlandii Północnej nie przewozi się często wybrakowanych loch z czasem podróży przekraczającym 9 godzin, takie podróże zdarzają się sporadycznie. Jeśli wprowadzony zostanie 9-godzinny limit podróży, może to mieć wpływ ekonomiczny na sektor, choć koszt ten nie został oszacowany w niniejszym raporcie.

Zwiększenie o 28% powierzchni do transportu tuczników o wadze 128 kg w Irlandii Północnej będzie miało znaczący wpływ, wymagając inwestycji w 6 nowych ciężarówek (384 300 euro każda) i 12 nowych kierowców. Koszty transportu wzrosną, aby dostosować się do zwiększonego limitu powierzchni.

Zwiększenie powierzchni do transportu prosiąt o wadze 8 kg i 25 kg odpowiednio o 54% i 64% będzie miało również wpływ ekonomiczny, wymagając 5 nowych ciężarówek i 10 nowych kierowców. Koszty transportu wzrosną, aby pokryć większą przestrzeń wymaganą dla prosiąt.

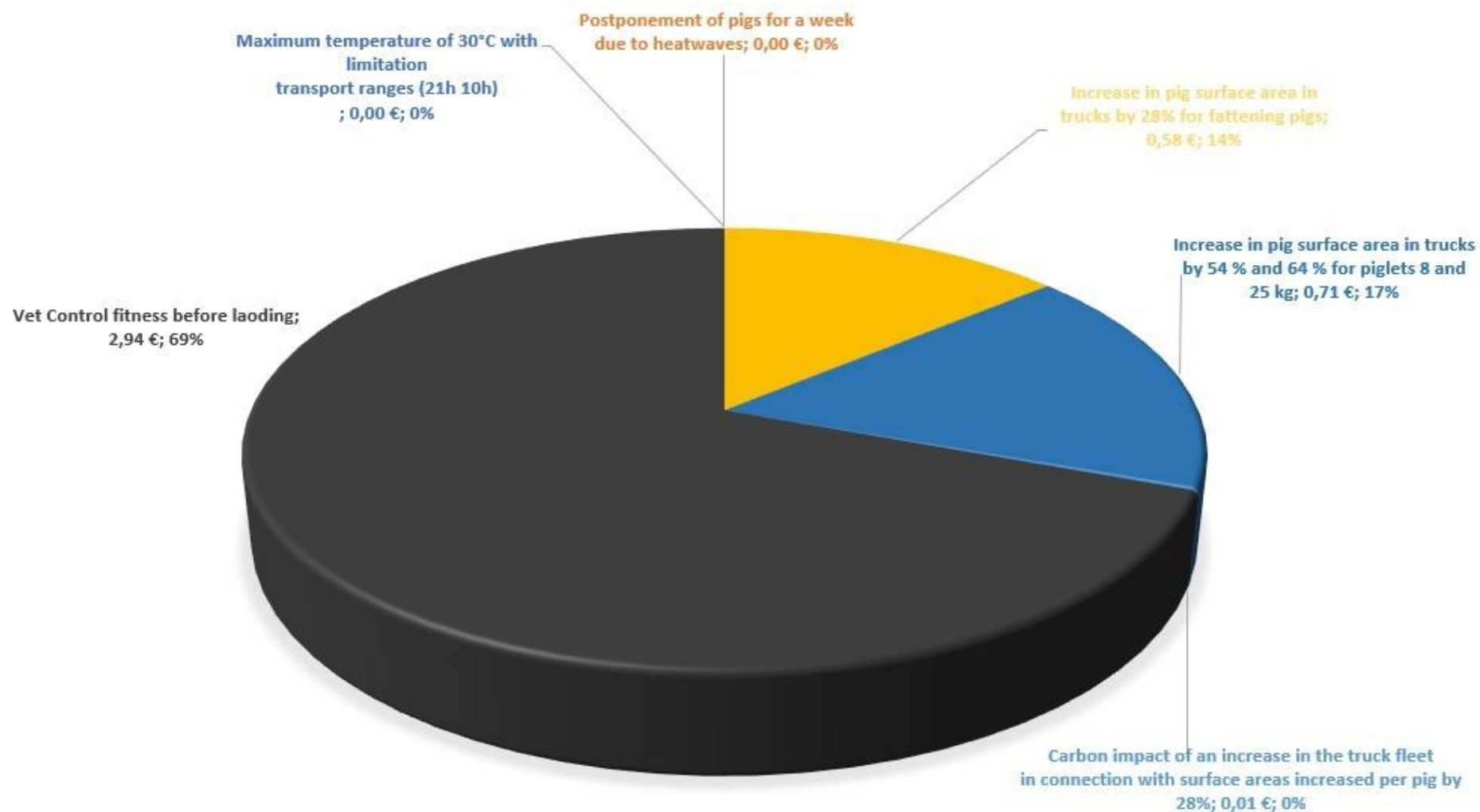
Fale upałów są rzadkością, a w Irlandii Północnej nie odnotowano znaczących okresów zimna. W związku z tym proponowane ograniczenia temperatury nie powinny mieć większego negatywnego wpływu.

Irlandia Północna nie zostanie dotknięta skróceniem długich podróży z 24 godzin do 20 godzin dla loszek hodowlanych i młodych knurów o "specjalnym statusie zdrowotnym".

Szacuje się, że całkowita inwestycja dla Irlandii Północnej wyniesie **4 302 972 euro**, jeśli wniosek Komisji zostanie przyjęty. Inwestycja ta dotyczy przede wszystkim dodatkowych ciężarówek.

SKUTKI GOSPODARCZE PRZYJĘCIA NOWYCH PRZEPISÓW W IRLANDII PÓŁNOCNEJ

ECONOMIC IMPACT OF NEW REGULATION TRANSPORT BY FINISHING PIG IN NORTH IRELAND



3. Społeczne skutki przyjęcia propozycji transportowej

3.1 Zamknięcie rzeźni i spadek zysków dla ubojni z powodu długich podróży (> 9 godzin) i wynikające z tego ryzyko utraty lokalnych hodowców trzody chlewnej.

Przyjęcie 9-godzinnego limitu podróży dla transportu świń może prowadzić do zmniejszenia rentowności rzeźni, które obecnie obsługują świnie transportowane na większe odległości. Wpływ ten jest szczególnie istotny dla rzeźni w Hiszpanii, Niemczech, Francji, Portugalii i Rumunii, które łącznie reprezentują około 8% europejskich mocy ubojowych trzody chlewnej. Zakłady te przetwarzają od 10% do 50% swoich świń z tras przekraczających 9 godzin.

W tych pięciu krajach dotkniętych jest prawie 19,9 miliona tuczników i wybrakowanych loch, przy czym od 4% do 25% krajowej produkcji jest transportowane przez 9 godzin. Obejmuje to około 17 rzeźni przetwarzających 1,2 miliona świń rocznie, co wymaga około 450 operatorów. W związku z tym zagrożonych jest około 7 250 lokalnych miejsc pracy.

Jeśli długie podróże są zabronione, należy rozważyć następujące działania:

- *Po pierwsze:* inwestowanie w nowe lokalne ферmy trzody chlewnej, aby zrównoważyć utratę świń końcowych (transportowanych > 9 godzin) na poziomie ubojni. ⇒ Jest to trudne ze względu na trudności w szybkim przenoszeniu gospodarstw i przyciąganiu nowych rolników. Obecnie w całej Europie buduje się niewiele ferm trzody chlewnej.
- *Po drugie:* ograniczenie działalności rzeźni ⇒ Koszt takich planów, w tym przeklasyfikowanie pracowników i odszkodowania dla bezrobotnych, nie został uwzględniony w niniejszej ocenie, ale oczekuje się, że będzie znaczny. Rezultatem byłaby utrata konkurencyjności przez te rzeźnie.
- *Po trzecie:* Zamknięcie rzeźni, które działają głównie dzięki długiemu transportowi. ⇒ Istnieje ryzyko, że produkcja trzody chlewnej zlokalizowana w pobliżu tych rzeźni również przestanie istnieć. Rozwiązanie to mogłoby doprowadzić do znacznej utraty miejsc pracy i zakłóceń gospodarczych na dotkniętych obszarach.

Należy również wziąć pod uwagę, że rzeźnie wspierają również różne powiązane sektory, w tym przewoźników, rzeźników, przetwórców mięsa (np. z tradycyjnymi produktami suchymi lub gotowanymi, które wymagają świeżego mięsa i specjalnej produkcji trzody chlewnej), supermarkety i dostawców. Zamknięcie rzeźni może mieć zatem rozległe konsekwencje społeczne i gospodarcze, wpływając na wiele rodzin i zmniejszając atrakcyjność lokalnego obszaru.

3.2 Budowa nowych rzeźni na tradycyjnych obszarach hodowli trzody chlewnej lub modernizacja istniejących obiektów

Inny wpływ społeczny może wynikać z potrzeby budowy nowych rzeźni na obszarach tradycyjnej hodowli trzody chlewnej lub zwiększenia wydajności istniejących obiektów. Wiąże się to jednak z licznymi wyzwaniem. W wielu regionach brakuje dostępnych pracowników, a obszary te mogą nie być atrakcyjne dla rodzin ze względu na ograniczone udogodnienia i rosnące koszty mieszkaniowe. Ponadto lokalna polityka mająca na celu ograniczenie użytkowania gruntów może utrudniać budowę nowych rzeźni. Chociaż władze lokalne mogą teoretycznie wspierać te obiekty, budowa dużych rzeźni jest często niepopularna zarówno wśród polityków, jak i ogółu społeczeństwa. Liczba rzeźni w Europie obecnie spada.

Alternatywnym rozwiązaniem może być rozbudowa istniejących rzeźni w obszarach o wysokiej produkcji, ale wiele z tych obiektów działa już na pełnych obrotach lub napotyka inne ograniczenia, które uniemożliwiają dalszą rozbudowę.

Konieczny jest strategiczny plan reorganizacji produkcji i uboju trzody chlewnej w całej Europie, wspierany zarówno finansowo, jak i politycznie. Plan ten powinien koncentrować się na budowie nowoczesnych rzeźni z zaawansowaną technologią (nowoczesny sprzęt ze zautomatyzowanymi liniami i ulepszonym sprzętem zapewniającym dobrostan), poprawie warunków pracy pracowników i ich dochodów oraz zapewnieniu pomocy mieszkaniowej dla rodzin mięsnych. Opracowanie takiego planu będzie wymagało czasu na przeanalizowanie najlepszych strategii i podjęcie świadomych decyzji o tym, gdzie inwestować w nowe lub rozbudowane rzeźnie.

Przyjęcie 9-godzinnego limitu transportu dla wszystkich świń przeznaczonych do uboju może mieć wpływ na ponad 8% europejskiej produkcji trzody chlewnej i zmniejszyć samowystarczalność UE w zakresie wieprzowiny.

3.3 Wpływ społeczny na budżety rodzinne w Europie

Zmniejszenie europejskiej produkcji trzody chlewnej o 8%, wynikające z 9-godzinnego limitu transportu i dodatkowych kosztów transportu, kontroli weterynaryjnych i innych ograniczeń, prawdopodobnie zwiększy cenę wieprzowiny dla konsumentów. Szacuje się, że dodatkowy koszt na swinię wyniesie 7,20 euro za tuszę, co przekłada się na około 8 centów za kilogram na poziomie ubojni. Koszt ten jest mnożony w miarę przechodzenia przez łańcuch dostaw, co prowadzi do przewidywanego wzrostu o około 30 centów za kilogram świeżej wieprzowiny i 55 centów za kilogram przetworzonych produktów wieprzowych na poziomie konsumenta.

Biorąc pod uwagę, że wieprzowina jest popularnym i ekonomicznie dostępnym mięsem w Europie, te podwyżki cen będą miały znaczący wpływ na budżety rodzinne, szczególnie w przypadku gospodarstw domowych o niższych dochodach.

Wpływ ekonomiczny i społeczny jest zatem znaczący dla budżetu rodzinnego i można go rozumieć w następujący sposób:

- Szacujemy, że dodatkowy koszt wynosi około 30 centów/kg świeżej wieprzowiny.
- Szacujemy dodatkowy koszt w wysokości około 55 centów/kg gotowanych produktów przetworzonych.

4. Wpływ na środowisko

Podstawowym skutkiem dla środowiska jest znaczny wzrost zużycia paliwa o prawie 30% ze względu na zmniejszenie liczby świń transportowanych na ciężarówkę dla około 250 milionów tuczników poddawanych ubojowi rocznie w . Zmiana ta doprowadzi do znacznego wzrostu śladu węglowego łańcucha dostaw trzody chlewnej.

Wpływ skrócenia transportu świń do mniej niż 9 godzin na ogólne zużycie paliwa, w szczególności w odniesieniu do dostaw mięsa do konsumentów, nie został oceniony w tym studium wykonalności. Aby w pełni zrozumieć ten wpływ, potrzebna byłaby kompleksowa analiza. Analiza ta powinna obejmować całkowitą liczbę kilometrów przebytych przez żywe zwierzęta do rzeźni, a także odległości pokonane przez ciężarówki chłodnie lub ciężarówki z zamrażarkami transportujące tusze wieprzowe i kawałki mięsa do zakładów przetwórczych, a ostatecznie do konsumentów.

Syntetyczny wniosek:

Propozycja Komisji dotycząca nowych przepisów w zakresie transportu zwierząt będzie miała głęboki wpływ ekonomiczny, społeczny i środowiskowy na sektor trzody chlewnej. To studium wykonalności, które obejmuje 76,7% całkowitej produkcji trzody chlewnej w UE w 11 kluczowych krajach UE, a także NI, ujawnia znaczne obciążenie finansowe, jakie te zmiany nałożą na branżę.

Propozycja ta wprowadza wyzwania w zakresie utrzymania przepływu żywych zwierząt w UE. Nowy 9-godzinny limit transportu świń przeznaczonych do uboju oraz skrócenie maksymalnego czasu transportu warchlaków do dalszego tuczu i świń hodowlanych zakłóci ustalone łańcuchy dostaw, szczególnie w krajach takich jak Portugalia

i Rumunia, gdzie transport na duże odległości jest powszechny. Na przykład Portugalia eksportuje 600 000 tuczników i 8 000 wybrakowanych loch rocznie na odległości przekraczające 9 godzin. W Rumunii około 500 000 tuczników jest transportowanych przez ponad 9 godzin każdego. Spełnienie nowych przepisów wymagałoby budowy nowych centralnych ubojni w tych krajach, co dodatkowo zwiększyłoby koszty i wyzwania logistyczne.

Proponowane zmiany w gęstości transportu, w szczególności zwiększenie przestrzeni na świnię, będą jednym z głównych środków, które przyczynią się do wyższych kosztów. Szacuje się, że średni dodatkowy koszt zwiększenia przestrzeni na świnię wyniesie 0,42 euro na świnię końcową, przy czym niektóre kraje ponoszą jeszcze wyższe koszty. W przypadku prośbi wniosek zwiększyłby wymagania dotyczące przestrzeni o 54% do 65%, co doprowadziłoby do dodatkowych kosztów w wysokości do 2,25 euro na tucznika w całej Europie. Zmiany te będą wymagały nowych ciężarówek, więcej pracowników i wyższe zużycie paliwa, co dodatkowo obciąża zasoby i zwiększa koszty produkcji trzody chlewnej.

Ogólnie rzecz biorąc, szacuje się, wniosek zwiększy koszty średnio o 7,20 euro na tucznika, co doprowadzi do dodatkowych rocznych kosztów w wysokości około 1,6 mld euro w całym łańcuchu dostaw trzody chlewnej w UE. Inwestycje wymagane do wdrożenia rozporządzenia, w szczególności w budowę nowej infrastruktury, to przewiduje się, że na poziomie europejskim przekroczy 4 miliardy euro. Potrzeba budowy nowych rzeźni, zwłaszcza w krajach takich jak Hiszpania i , jest poważnym problemem. Na przykład Hiszpania będzie musiała zbudować 11 nowych ubojni trzody chlewnej i 2 ubojnie loch, podczas gdy Niemcy będą potrzebować 4 nowych ubojni trzody chlewnej i 2 ubojni loch, aby ograniczyć czas transportu do mniej niż 9 godzin. Koszt takich inwestycji, w połączeniu ze zwiększonymi kosztami transportu, może znacznie zmniejszyć konkurencyjność unijnego sektora trzody chlewnej.

Oprócz kosztów ekonomicznych, nowe regulacje mogą mieć znaczące koszty społeczne, prowadząc do zamknięcia rzeźni, które znajdują się w odległości większej niż 9 godzin od ferm trzody chlewnej. Może to spowodować spowoduje utratę około 7 250 bezpośrednich miejsc pracy w dotkniętych obszarach, szczególnie w krajach takich jak Hiszpania,

W Niemczech, Francji, Portugalii i . Zamknięcie lokalnych rzeźni może wywołać kaskadę upadku gospodarczego na obszarach wiejskich, prowadząc do utraty lokalnego zatrudnienia i zmniejszonej atrakcyjności dla rodzin osiedlających się w tych regionach. Budowa nowych rzeźni w mniej zaludnionych obszarach stanowi dodatkowe wyzwanie, ponieważ lokalizacje te mogą mieć trudności z przyciągnięciem pracowników, a koszty zapewnienia mieszkań i infrastruktury dla tych pracowników dodatkowo nadwyrężyłyby lokalną gospodarkę.

Wreszcie, mimo że niniejszy raport nie był w stanie precyzyjnie ocenić kosztów środowiskowych proponowanych regulacji, propozycja zmniejszenia liczby świń hodowlanych na ciężarówkę o prawie 30% powinna być brana pod uwagę.

znacznie zwiększyć zużycie paliwa w całym łańcuchu dostaw trzody chlewnej w UE. Przy 250 milionach świń poddawanych ubojowi rocznie, to zmniejszenie wydajności transportu może prowadzić do znacznego wzrostu śladu węglowego hodowli trzody chlewnej. To samo dotyczy transportu warchlaków, w przypadku których podobne regulacje jeszcze bardziej pogorszą zrównoważenie środowiskowe sektora.

, chociaż wniosek Komisji ma na celu poprawę dobrostanu zwierząt, niniejsze studium wykonalności pokazuje, że konsekwencje społeczno-gospodarcze są znaczące. Dodatkowe koszty związane z proponowanym rozporządzeniem dotkną nie tylko producentów, ale także konsumentów, z szacowanym wzrostem o 30 centów za kilogram świeżego mięsa i 55 centów za kilogram mięsa przetworzonego. W związku z tym konieczne jest bardziej wyważone podejście, aby uwzględnić pełen zakres skutków przed wprowadzeniem nowych przepisów. wdrożenie tych zmian regulacyjnych. Bez starannego rozważenia i dostosowania, propozycja może znacząco osłabić konkurencyjność unijnego sektora trzody chlewnej i doprowadzić do wyższych cen dla konsumentów.

Szczegółowe wnioski

Przyjęcie przez Komisję wniosku dotyczącego nowego rozporządzenia w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu będzie miało poważne konsekwencje dla sektora trzody chlewnej.

W badaniu tym oceniono skutki gospodarcze, społeczne i środowiskowe w 12 krajach produkujących trzodę chlewną (11 państw członkowskich UE: Hiszpania, Niemcy, Francja, Dania, Holandia, Austria, Węgry, Rumunia, Portugalia, Szwecja i Czechy oraz Irlandia Północna). Ocena objęła 76,7% całkowitej produkcji trzody chlewnej w UE, przy czym całkowita produkcja w UE szacowana jest na 250 milionów tuczników, z wyłączeniem Irlandii Północnej.

W odniesieniu do **ogólnych skutków ekonomicznych**, przy użyciu metodologii przyjętej w niniejszym badaniu, szacuje się, że dodatkowy średni koszt wynosi 7,20 euro na świnię końcową poddaną ubojowi w 11 państwach członkowskich UE. Przewiduje się, że przyjęcie wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia sprawie ochrony zwierząt podczas wygeneruje dodatkowy roczny koszt w wysokości 1,244 mld euro. Na poziomie UE, przy uwzględnieniu wszystkich 27 państw członkowskich, ostateczny roczny koszt przyjęcia tej propozycji transportowej może osiągnąć 1,6 mld euro dla łańcucha dostaw trzody chlewnej w celu transportu świń z gospodarstw do rzeźni. Szacuje się, że minimalna inwestycja wymagana do wdrożenia tego rozporządzenia transportowego na POZIOMIE UE wyniesie 4 miliardy euro.

Głównym kosztem dla większości krajów są kontrole weterynaryjne wymagane do oceny możliwości transportu świń przed wyjazdem, średnio 4,52 euro za świnię. W zależności od kraju koszt ten waha się od 2,28 euro do 6,60 euro za świnię, na co wpływ mają takie czynniki jak opłata weterynaryjna, przebyta odległość oraz to, czy kontrole są przeprowadzane w ciągu dnia czy w nocy. Wdrożenie tych kontroli weterynaryjnych może stanowić wyzwanie ze względu na niedobór lekarzy weterynarii na obszarach wiejskich i brak zainteresowania lekarzy weterynarii wykonywaniem tego zadania. Bardziej skuteczne byłoby promowanie obecnych wytycznych dotyczących transportu świń i aktualizacja tych, które dotyczą hodowców świń, przewoźników i lekarzy weterynarii rzeźni. System ten funkcjonuje od dziesięciu lat, prowadząc do znacznej poprawy możliwości transportowych.

Ograniczenie transportu do maksymalnie 9 godzin do rzeźni będzie kosztować 1,44 euro rocznie w sektorach trzody chlewnej i wybrakowanych loch zgodnie z tą propozycją UE (1,21 euro dla trzody chlewnej i 0,23 euro dla wybrakowanych loch). W zależności od obecnego łańcucha dostaw trzody chlewnej w każdym, budowa nowych rzeźni w ciągu 9 godzin od tradycyjnych obszarów produkcji trzody chlewnej może być konieczna. Środek ten miałby znaczący wpływ na dwa największe kraje produkujące trzodę chlewną w Europie, Hiszpanię i Niemcy, zarówno w przypadku tuczników, jak i wybrakowanych loch. Inwestycje wymagane do budowy nowych rzeźni w tych krajach są znaczne: Hiszpania potrzebowałaby dwóch ubojni wybrakowanych loch i 11 nowych ubojni trzody chlewnej (każda obsługująca około 1,2 miliona świń rocznie), podczas gdy Niemcy potrzebowałyby dwóch ubojni wybrakowanych loch i czterech ubojni trzody chlewnej o podobnej wydajności. W Niemczech koszty transportu wybrakowanych loch mogą wzrosnąć pięciokrotnie (z 20 do 125 euro na lochę), jeśli czas spędzony w punktach gromadzenia zostanie uwzględniony w maksymalnym dziewięciogodzinnym limicie transportu. The

Obecna praktyka korzystania z centrów montażowych w celu obniżenia kosztów transportu byłaby zagrożona, gdyby cały czas, od załadunku w gospodarstwie do dostawy do rzeźni, został ograniczony do 9 godzin.

Dotyczy to również Portugalii, gdzie 600 000 tuczników i około 8 000 wybrakowanych loch jest transportowanych do hiszpańskich rzeźni w podróżach dłuższych niż 9 godzin każdego roku. Rumunia stoi w obliczu podobnych wyzwań, z około 15% świń końcowych (500 000 rocznie) transportowanych w podróżach przekraczających 9 godzin. Oba kraje musiałyby zbudować nową centralną ubojnię, aby pomieścić te świny.

Francja jest znacząco dotknięta zarówno w przypadku tuczników, jak i wybrakowanych loch, z transportem przekraczającym 9 godzin zarówno na jej terytorium, jak i na eksport. Cztery rzeźnie zlokalizowane z dala od głównych obszarów produkcyjnych mogą napotkać trudności finansowe i mogą zostać zamknięte z powodu tego rozporządzenia. Rzeźnie te obsługują obecnie od 12% do 36% świń transportowanych w czasie dłuższym niż 9 godzin. Ponadto około 115 000 wybrakowanych loch jest transportowanych przez ponad 9 godzin we Francji, zarówno na eksport, jak i do rzeźni krajowych. Zakaz transportu trwającego ponad 9 godzin wymagałby rozbudowy istniejących ubojni wybrakowanych loch i budowy nowego obiektu, który musiałby zostać sfinansowany przez sektor trzody chlewnej.

Holandia nie ucierpiałaby jednak znacząco, bez wpływu na sektor wybrakowanych loch i tylko 6% świń hodowlanych transportowanych dłużej niż 9 godzin.

Budowa nowych rzeźni stanowi wyzwanie ze względu na sprzeciw społeczny i ogólnie negatywne postrzeganie rzeźni. Obawy obejmują zwiększony ruch ciężarówek, hałas zwierząt, nieprzyjemne zapachy, wpływ na środowisko i długotrwałe procesy administracyjne. Zakaz transportu powyżej 9 godzin zmniejszyłby konkurencyjność przemysłu trzody chlewnej w Europie. Co więcej, znalezienie pracowników do rzeźni już teraz jest trudne, a w przyszłości stanie się jeszcze większym wyzwaniem. W przeszłości rozwiązaniem było skoncentrowanie środków finansowych na wysoce zautomatyzowanych rzeźniach w celu poprawy dobrostanu zwierząt, higieny i warunków pracy.

Zwiększenie przestrzeni transportowej na jedną świnie końcową o prawie 30%, zgodnie z propozycją Komisji, zwiększyłoby koszty transportu ze względu na potrzebę nowych ciężarówek, dodatkowych pracowników i wyższe zużycie paliwa. Szacowany dodatkowy koszt wynosi co najmniej 0,42 euro na jedną świnie poddaną ubojowi w większości krajów europejskich, z wyjątkiem Niemiec, w których obowiązują już podobne przepisy dotyczące zagęszczenia.

Warto wspomnieć, że średni wskaźnik śmiertelności w UE wynosi obecnie około 2,5/10000 świń transportowanych w 2023 r. w porównaniu do 10/10000 dwadzieścia lat temu. Wysiłki w zakresie stosowania obecnej gęstości 235 kg, zgodnie z rozporządzeniem WE 1/2005, przyczyniły się do znacznego obniżenia poziomu śmiertelności przy wszystkich dobrych praktykach wspomnianych powyżej.

Ponadto zmniejszenie obecnej gęstości transportu prosiąt o wadze 6-8,5 kg i 20-25 kg przenoszonych do tuczarni będzie miało znaczący wpływ ekonomiczny, przy średnim wzroście kosztów o 0,54 euro na tuczniaka. Zgodnie z obecną propozycją, wymagana powierzchnia na prosię wynosiłaby o 54% dla prosiąt o wadze 6-10 kg i o 65% dla prosiąt o wadze 25-30 kg w porównaniu z praktykami stosowanymi w większości krajów UE. Niemcy, które mają własne przepisy, również byłyby przy wzroście zapotrzebowania na powierzchnię o 12,3% dla prosiąt o wadze 6-10 kg i o 19,4% dla prosiąt o wadze 25-30 kg.

W wielu krajach, zwłaszcza tych z systemami hodowli wielostanowiskowej, takich jak Dania, Hiszpania, Niemcy i Holandia, duża liczba prosiąt jest wymieniana między miejscami hodowli i tuczu. Powoduje to dodatkowe koszty w wysokości od 0,29 do 2,25 euro za tuczniaka poddanego ubojowi w różnych miejscach. Europa. Potrzebne będą nowe ciężarówki i dodatkowi pracownicy, co stanowi wyzwanie ze względu na trudności ze znalezieniem pracowników do transportu żywych zwierząt. Zużycie paliwa również wzrosłoby, aby utrzymać obecny poziom obciążenia pracą.

Wpłynęłoby to również na Niemcy, pomimo niższych wymagań dotyczących gęstości prosiąt w ich przepisach w porównaniu z obecnymi praktykami w Europie, które nie są jeszcze jasno uregulowane dla kategorii prosiąt o masie 6-8,5 kg lub 20-30 kg zgodnie z poprzednim rozporządzeniem WE 1/2005. Proponowane równanie allometryczne ($A=K \cdot (W^{2/3})$) ze współczynnikiem K wynoszącym 0,027 ($A=$, $W=$ żywa waga zwierzęcia) nie jest dobrze dostosowane do kategorii prosiąt, ponieważ skutkuje zbyt dużą przestrzenią na prosię. Proponowane równanie allometryczne $A=K \cdot (W^{2/3})$ jest dostosowane tylko do kategorii loch wybrakowanych.

Sugestia ograniczenia transportu między godziną 21:00 a 1000, gdy temperatura na zewnątrz przekracza 30°C, miałaby znaczący wpływ ekonomiczny, choć w zależności od lokalizacji kraju w Europie (czy to na południu, czy na północy). Średni koszt na tuczniaka szacuje się na 0,18 euro, przy najwyższym koszcie w Hiszpanii (0,29 euro na świnie) i braku dodatkowych kosztów w Danii.

Ograniczenie transportu do najchłodniejszych godzin w ciągu dnia wymaga większej liczby ciężarówek i kierowców dostępnych w krótszych ramach czasowych i wymaga inwestycji w powierzchnie magazynowe w rzeźniach. Jest to szczególnie trudne w krajach z dużymi rzeźniami, które działają w systemie, takich jak Hiszpania, Niemcy, Holandia i Francja, gdzie operacje trwają od 5 rano do 8 wieczorem. Odroczenie transportu o jeden lub dwa tygodnie po fali upałów nie jest realnym rozwiązaniem. Szacuje się, że ekonomiczny wpływ opóźnienia uboju i obniżenia jakości tusz ze względu na dodatkowy tydzień, aby stały się grubsze i cięższe, spowoduje stratę w wysokości 0,03 euro na świnie końcową w Europie.

Ograniczenia transportu w okresach ekstremalnie niskich temperatur są bardziej powszechne w Europie Północnej i Środkowej (np. $<0^{\circ}\text{C}$, $<-5^{\circ}\text{C}$ w Szwecji, Niemczech, Austrii, na Węgrzech, w Rumunii i Czechach). Podczas gdy obecne ciężarówki są dobrze wyposażone w boczne żaluzje, które można regulować w celu zmniejszenia przepływu powietrza i szybkiego podniesienia temperatury wewnętrznej, nadal mogą być potrzebne dodatkowe ciężarówki i kojce do przechowywania świń w rzeźniach.

Skrócenie czasu transportu z 24 godzin do 20 godzin w przypadku dostarczania zwierząt hodowlanych będzie od przewoźników reorganizacji z większą liczbą ciężarówek i mniejszą liczbą zwierząt na podróż, aby spełnić nowy 20-godzinny limit. To dostosowanie doprowadzi do szacunkowego wzrostu kosztów o 0,06 euro na tucznika w Europie, głównie ze względu na potrzebę dodatkowych ciężarówek, operatorów i zużycia paliwa w celu utrzymania tego samego poziomu usług.

Rozporządzenie to będzie miało znaczący wpływ na sektor genetyki świń. Dostarczanie loszek i knurów w celu odnowienia inwentarza żywego w gospodarstwach stanie się coraz większym wyzwaniem. Genetyka trzody chlewnej jest rynkiem globalnym, z dużymi gospodarstwami hodowlanymi o wysokim statusie zdrowotnym, zlokalizowanymi z dala od tradycyjnych obszarów hodowlanych, aby zminimalizować ryzyko chorób. Czas potrzebny na regularne dostarczanie nowych loszek i knurów może być długi, w zależności od wielkości gospodarstwa i zaangażowanej logistyki, od wielu przystanków w mniejszych gospodarstwach w wielu krajach UE po dostawę całymi ciężarówkami w kilku większych gospodarstwach.

Skrócenie czasu transportu o 4 godziny (z 24 do 20 godzin) przed obowiązkowym postojem w punkcie kontroli może poważnie zakłócić logistykę podróży. Zgodnie z obecną propozycją, po 20 godzinach, nawet z dwoma kierowcami, przewoźnicy będą musieli zatrzymać się i rozładować zwierzęta na 24 godziny w punkcie kontroli. Stwarza to znaczne ryzyko dla sektora trzody chlewnej ze względu na obawy sanitarne, czynniki ekonomiczne i kwestie dobrostanu zwierząt, takie jak zwiększona liczba walk, jeśli zwierzęta są mieszane w zagrodach, które nie są dobrze przystosowane do proponowanej zmiany w obecnym ustawowym czasie transportu. Organizacje zajmujące się genetyką często unikają rozładunku zwierząt w punktach kontroli ze względu na te zagrożenia sanitarne. Dlatego też potrzebne są szczegółowe zasady transportu dla sektora genetycznego, które uwzględniają obecne praktyki i specjalistyczne wyposażenie ciężarówek używane do tego rodzaju transportu. Aby chronić szczególny status zdrowotny całego łańcucha dostaw trzody chlewnej w Europie, przepisy dotyczące transportu muszą być dostosowane do realiów sektora genetyki świń.

Jeśli chodzi o skutki społeczne, oczekuje się utraty rentowności w rzeźniach, które przetwarzają świnię końcowe i wybijają lochy znajdujące się w odległości ponad 9 godzin od gospodarstw hodujących świnię. Badanie to podkreśla poważne obawy dotyczące Hiszpanii, Niemiec, Francji, Portugalii i Rumunii, gdzie dotknięte są duże lub średnie lokalne rzeźnie. Około 8% świń poddawanych ubojowi w Europie jest transportowanych w podróżach trwających dłużej niż 9 godzin. Podróże przekraczające 9 godzin od 10% do 50% całkowitej działalności ubojni w przypadku rzeźni dotkniętych długim czasem transportu.

W tych pięciu krajach dotkniętych jest około 19,9 miliona tuczników i wybrakowanych loch, co odpowiada 16 ubojniom przetwarzającym 1,2 miliona świń rocznie, przy średniej prędkości przetwarzania 700 świń na godzinę. Sytuacja ta może mieć wpływ na około 7 250 bezpośrednich lokalnych miejsc pracy, które mogą zostać utracone lub przeniesione.

Zaprzestanie długich podróży będzie wymagało kilku rozwiązań dla rzeźni, które zostały zidentyfikowane w tym badaniu, takich jak 1) inwestowanie w nowe lokalne chlewne na poziomie gospodarstwa, 2) ograniczenie działalności rzeźni lub 3) zaprzestanie działalności rzeźni na obszarach lokalnych. Wszystkie te rozwiązania stanowią wyzwanie, ponieważ w Europie nie buduje się już wielu chlewni. Wynika to głównie z bardziej rygorystycznych przepisów, wyższych kosztów i czasami negatywnego wizerunku publicznego. Ponadto presja społeczna i niepewność ekonomiczna sprawiają, że inwestowanie w nowe obiekty hodowli trzody chlewnej jest mniej atrakcyjne. Zamknięcie rzeźni mogłoby zatrzymać działalność wielu osób i rodzin, prowadząc do odpływu, który lokalną wartość dodaną i atrakcyjność.

Innym skutkiem społecznym może być konieczność budowy nowych rzeźni na obszarach, gdzie nie ma wystarczającej liczby osób aktywnie zatrudnionych i które nie są atrakcyjnymi miejscami dla rodzin. Mieszkania dla

pracowników i ich rodzin stają się poważnym wyzwaniem ze względu na rosnące koszty budowy i politykę mającą na celu ograniczenie zajmowania gruntów. Podczas gdy lokalna polityka powinna wspierać zakłady uboju, w rzeczywistości budowa dużych rzeźni jest często niepopularna wśród polityków i lokalnych mieszkańców, którzy nie są bezpośrednio zaangażowani w branżę. Liczba rzeźni w Europie nadal spada.

Innym rozwiązaniem może być rozbudowa istniejących rzeźni na obszarach, które już mają znaczącą produkcję trzody chlewnej i wybrakowanych loch. Strategiczny plan reorganizacji produkcji i uboju trzody chlewnej w , ze wsparciem finansowym i korzystną polityką, byłby niezbędny do budowy nowych rzeźni lub rozbudowy istniejących. Plan ten powinien również obejmować pomoc mieszkaniową dla rodzin pracowników przemysłu mięsnego.

Taki plan strategiczny wymagałby czasu na przeanalizowanie najlepszych podejść i podjęcie decyzji o nowych rozwiązaniach.

inwestycje na obszarach w pobliżu miejsc produkcji trzody chlewnej. Te nowoczesne ubojnie powinny być wyposażone w zrobotyzowane linie, najlepszy sprzęt zapewniający dobrostan zwierząt, ergonomię dla pracowników i pomieszczenia mieszkalne, a także atrakcyjne wynagrodzenia dla pracowników przemysłu mięsnego.

Jeśli Europie nie uda się utrzymać zdolności produkcyjnych trzody chlewnej ze względu na przyjęcie nowych przepisów transportowych, produkcja trzody chlewnej spadnie, co w przyszłości doprowadzi do wzrostu importu mięsa spoza Europy. Konsumpcja wieprzowiny pozostaje popularna w Europie, a jakiegokolwiek zmniejszenie podaży trzody chlewnej na

Rynek europejski zazwyczaj skutkuje wyższymi cenami dla konsumentów.

Szacuje się, że dodatkowy koszt wdrożenia obecnej propozycji transportowej wyniesie prawie 7,20 euro za tuszę wieprzową, co odpowiada około 8 centom za kilogram na poziomie rzeźni. Na poziomie konsumenta Oczekuje się, że koszt ten wzrośnie 4-krotnie w przypadku świeżego mięsa i 7-krotnie w przypadku mięsa przetworzonego, na przykład ze względu na dodatkowe koszty w uboju i przetwórstwie.

Ekonomiczny i społeczny wpływ na budżety rodzinne jest znaczący, a dodatkowy koszt wynosi około 30 centów za kilogram świeżej wieprzowiny i około 55 centów za kilogram przetworzonych produktów wieprzowych.

Główny **wpływ** przyjęcia tego wniosku **na środowisko** dotyczy zużycia paliwa, które znacznie wzrośnie ze względu na zmniejszenie liczby świń ładowanych na każdą ciężarówkę o prawie 30% dla wszystkich 250 milionów świń końcowych poddawanych ubojowi rocznie w Europie. To samo dotyczy prosiąt sektor transportu, w którym wymagana przestrzeń wzrosłaby o 54% dla prosiąt o wadze 6-10 kg i 65% dla tych o wadze 25-30 kg. Zmniejszy to ślad węglowy europejskiego łańcucha żywnościowego dla świń.

ZAŁĄCZNIK I: METODOLOGIA STUDIUM WYKONALNOŚCI IFIP

a) Gromadzenie danych (główne punkty gromadzone przez każdy zaangażowany kraj)

IFIP (Francuski Instytut Trzody Chlewnej) zebrał kluczowe dane w różnych głównych krajach produkujących trzodę chlewną w za pomocą ankiety, aby ocenić, w jaki sposób transport jest faktycznie zorganizowany w każdym z głównych krajów.

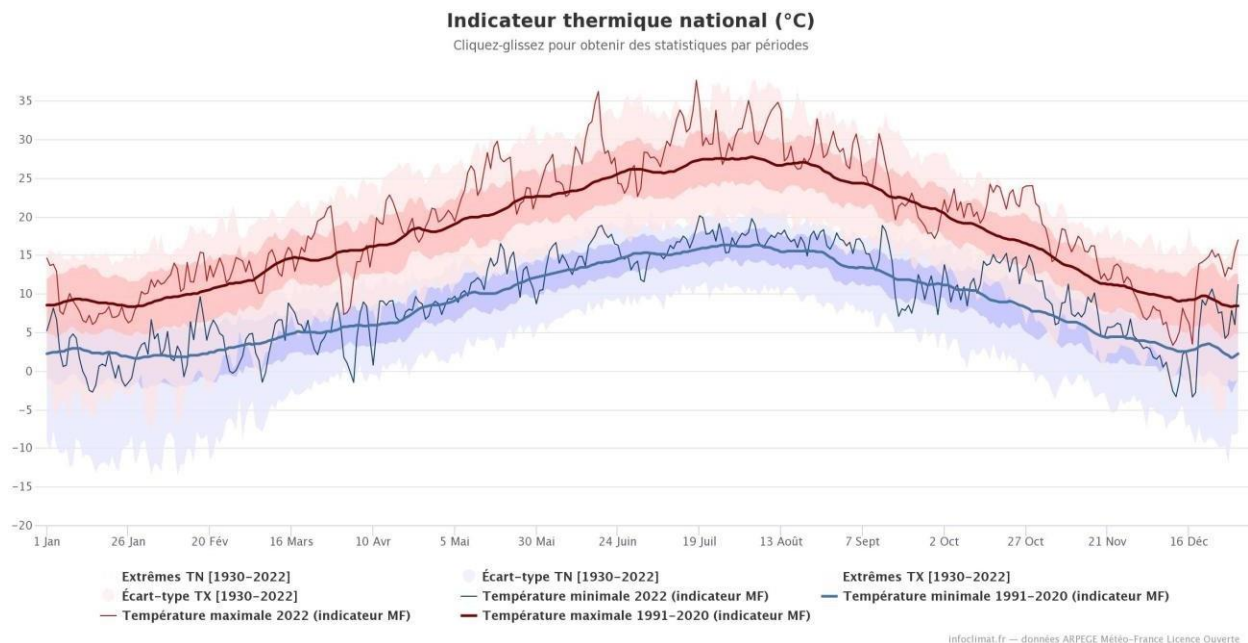
Kwestionariusz w formacie Excel został wysłany do każdego członka organizacji COPA-COGECA uczestniczącego w badaniu. Sekretariat COPA-COGECA pełnił jedynie rolę koordynatora punktów kontaktowych. W każdym kraju wyznaczono jeden punkt kontaktowy z kluczowymi danymi.

Niektóre videokonferencje zostały zorganizowane przez IFIP w celu przedstawienia głównych danych do zebrania dla każdego punktu kontaktowego wyznaczonego przez COPA-COGECA.

Kluczowe dane, które należało zebrać, to:

- odpowiednią temperaturę każdego dnia wraz z temperaturą minimalną i maksymalną oraz średnią temperaturą według dnia w 2022 r.

Przykład danych dotyczących temperatury w 2022 r. dla Francji (Rennes, Bretania), przy czym każdy kraj wybrał centralną lokalizację reprezentatywną dla swojej głównej produkcji trzody chlewnej.



- Oszacowanie obecnej liczby ciężarówek do przewozu trzody chlewnej zwykle używanych i działających w 2023 r. przy obecnej gęstości (235 kg/m²) według kraju (średnia liczba do zdefiniowania i oszacowania na pełną liczbę pojazdów).
reprezentatywna ciężarówka w każdym kraju/podróży), liczba dni, w których ciężarówki są w drodze w ciągu roku, liczba załadunków dziennie przez ciężarówkę.
- Średni koszt chlewni typu II (3 poziomy, minimalna dostępna powierzchnia całkowita około 90-100 m² z 3 pokładami, wentylacją, systemem nawadniania, GPS, monitorowaniem temperatury, izolacją dachu) w każdym kraju
- Średni koszt chlewni typu I (3 poziomy, minimalna dostępna powierzchnia całkowita około 90-100 m², bez wentylacji mechanicznej, bez nawadniania, bez GPS, bez monitorowania temperatury, bez izolacji dachu) w każdym kraju
- liczba prosiąt o wadze 6-8 kg i więcej transportowanych rocznie między gospodarstwami hodowlanymi/krajem:
 - -% prosiąt o wadze 6-8 kg i więcej transportowanych przez mniej niż 9 godzin
 - -% prosiąt o wadze 6-8 kg i więcej transportowanych przez ponad 8 godzin
 - -% prosiąt o wadze 6-8 kg i więcej transportowanych przez ponad 9 godzin
 - -% prosiąt o wadze 6-8 kg i większej transportowanych przez ponad 20 godzin
 - -% prosiąt o wadze 6-8 kg i więcej transportowanych przez ponad 24 h
 - -% prosiąt o wadze 6-8 kg eksportowanych do innego kraju na dłużej niż 9 godzin
 - -% prosiąt o wadze 6-8 kg eksportowanych do innego kraju na

#FunduszePromocji

- mniej niż 9 godzin ○ -% prosiąt o wadze 6-8 kg przywożonych na dłużej niż 9 godzin z innego kraju ○ -% prosiąt o wadze 6-8 kg importowanych z innego kraju na mniej niż 9 godzin
- liczba prosiąt o wadze 20-30 kg i więcej transportowanych rocznie między gospodarstwami hodowlanymi/krajem:
 - -% prosiąt o masie 20-30 kg i większej transportowanych przez mniej niż 9 godzin ○ -% prosiąt o masie 20-30 kg i większej transportowanych dłużej niż 8 godzin ○ -% prosiąt o masie 20-30 kg i większej transportowanych dłużej niż 9 godzin ○ -% prosiąt o masie 20-30 kg i większej transportowanych przez ponad 20 godzin ○ -% prosiąt o wadze 20-30 kg i więcej transportowanych przez ponad 24 h
 - -% prosiąt o wadze 20-30 kg eksportowanych do innego kraju na dłużej niż 9 godzin ○ -% prosiąt w wieku 20-30 lat eksportowanych do innego kraju na mniej niż 9 godzin ○ -% prosiąt o wadze 20-30 kg importowanych na dłużej niż 9 godzin z innego kraju ○ -% prosiąt o wadze 20-30 kg importowanych z innego kraju na mniej niż 9 godzin - liczba tuczników transportowanych do rzeźni/rok/kraj:
 - -% tuczników transportowanych do rzeźni przez mniej niż 9 godzin ○ -% tuczników transportowanych dłużej niż 8 godzin ○ -% tuczników transportowanych dłużej niż 9 godzin ○ % tuczników transportowanych przez ponad 20 godzin ○ -% tuczników eksportowanych na dłużej niż 9 godzin do innego kraju ○ -% tuczników eksportowanych na mniej niż 9 godzin do innego kraju ○ -% tuczników importowanych na dłużej niż 9 godzin z innego kraju ○ -% tuczników przywiezionych z innego kraju na krócej niż 9 godzin
- liczba wybrakowanych loch przewożonych do rzeźni /rok /kraj ○ -% tuczonych macior jest transportowanych do rzeźni na mniej niż 9 godzin ○ -% wybrakowanych loch transportowanych dłużej niż 8 godzin ○ -% wybrakowanych loch transportowanych dłużej niż 9 godzin ○ % wybrakowanych loch transportowanych przez ponad 20 godzin ○ -% wybrakowanych loch transportowanych za więcej niż 24hh ○ -% pił do uboju eksportowanych na dłużej niż 9 godzin do innego kraju ○ -% pił do ubijania wyeksportowanych na mniej niż 9 godzin do innego kraju ○ -% pił do ubijania importowanych na dłużej niż 9 godzin z innego kraju ○ -% pił do ubijania importowanych z innego kraju na krócej niż 9 godzin
- liczba loszek hodowlanych i knurów przetransportowanych do gospodarstw hodowlanych /rok /kraj:
 - -% loszek hodowlanych i knurów transportowanych krócej niż 9 godzin ○ -% loszek hodowlanych i knurów transportowanych dłużej niż 8 godzin ○ -% loszek hodowlanych i knurów transportowanych dłużej niż 9 godzin ○ % loszek hodowlanych i knurów transportowanych przez ponad 20 godzin ○ -% loszek hodowlanych i knurów transportowanych przez ponad 24 h ○ -% loszek hodowlanych i knurów wywożonych na dłużej niż 9 godzin do innego kraju ○ -% loszek hodowlanych i knurów eksportowanych do innego

kraju na mniej niż 9 godzin ○ -% loszek hodowlanych i knurów importowanych na dłużej niż 9 godzin z innego kraju ○ -% loszek hodowlanych i knurów importowanych na dłużej niż 9 godzin z innego kraju

- Średni koszt pracy przewoźnika/godzinę w ciągu normalnego dnia
- Średni koszt pracy przewoźnika/godzinę na nocnej zmianie
- Całkowita liczba świń przeznaczonych do tuczu poddanych ubojowi/rok/kraj
- Całkowita liczba wybrakowanych loch poddanych ubojowi/rok/kraj
- Normalny czas rozpoczęcia uboju dla rzeźni z 1 zespołem pracowników
- Normalny czas zakończenia dla rzeźni z 1 zespołem pracowników
- Liczba dużych rzeźni pracujących z dwoma zespołami w systemie zmianowym w ciągu dnia (od 16 do 20 godzin dziennie na obu zmianach)
- Całkowita zdolność produkcyjna (liczba świń poddanych ubojowi) tej ubojni z dwoma zespołami pracującymi na : liczba świń poddanych ubojowi/rok/ ubojnia na obu zmianach zespołów.
- % świń poddanych ubojowi w ubojniach z dwoma zespołami w systemie zmianowym dla całego kraju
- Normalny czas rozpoczęcia uboju dla rzeźni z 2 zespołami pracowników
- Normalny czas zakończenia dla rzeźni z 2 zespołami pracowników
- Normalny czas rozpoczęcia uboju dla rzeźni z tylko jednym zespołem pracowników
- Średni koszt pracy pracowników rzeźni/godzinę w normalnym dniu pracy
- Średni koszt pracy pracowników ubojni/godzinę na nocnej zmianie
- Aktualny wskaźnik śmiertelności podczas transportu tuczników/kraj - Koszt kontroli weterynaryjnej tuczników przed wyjazdem do rzeźni

b) Metodologia obliczania kosztów

Następujące skutki ekonomiczne zostały obliczone dla 12 uczestniczących krajów:

- Zmiana zasad dotyczących temperatury transportu świń podczas fali upałów i zimna (zakup nowych ciężarówek, zwiększenie powierzchni magazynowych dla zwierząt żyjących w rzeźniach, a zwłaszcza w dużych rzeźniach, które pracują w systemie zmianowym z dwoma zespołami przez prawie 20-godzinny dzień pracy).
- Ograniczenie czasu trwania transportu do 9 godzin dla świń rzeźnych (w tym załadunek i rozładunek) z rzeźniami rozmieszczonymi w różny sposób na różnych terytoriach (więcej nowych lokalnych rzeźni do sfinansowania i budowy w ciągu najbliższych 10 lat w celu zwiększenia lokalnego uboju świń końcowych i wybrakowanych loch).
- Ograniczenie z 24 do 20 godzin transportu zwierząt hodowlanych przed rozładunkiem w punkcie kontroli lub dostawą na poziomie gospodarstwa (obecnie dozwolone są 24 godziny przed rozładunkiem) z większą liczbą ciężarówek do zakupu i restrukturyzacji.

- Zwiększenie powierzchni do wykańczania świń zgodnie z nową propozycją (+30% powierzchni/świnie) wiąże się z zakupem nowych ciężarówek, zatrudnieniem nowych przewoźników i większym zużyciem oleju napędowego.
- Wpływ ekonomiczny zwiększonej powierzchni na prosię (6-8 kg i 20-30 kg) z nowymi ciężarówkami do zakupu, nowymi przewoźnikami do zatrudnienia i większym zużyciem oleju napędowego.
- Wpływ ekonomiczny zwiększenia powierzchni dla wybrakowanych loch i starych knurów nie jest znaczący (proponowane równanie allometryczne wydaje się prawidłowe dla wybrakowanych loch, więc nie obliczyliśmy wpływu finansowego dla tej kategorii świń).
- Wpływ ekonomiczny emisji dwutlenku węgla (jeśli podatek zostanie zastosowany w)
- Wpływ zwiększonej powierzchni przypadającej na tucznika na wskaźniki śmiertelności podczas transportu (patrz powyżej dla każdego z 11 krajów)
- Kontrola weterynaryjna przed wyjazdem świń końcowych (z kosztami weterynaryjnymi różniącymi się w zależności od kraju i opartymi na kilometrach przebytych w celu odbycia wizyty w danym kraju).

c) Prezentacja wyników

Wpływ ekonomiczny zostanie przedstawiony jako całkowity dodatkowy koszt każdej świni poddanej ubojowi w Europie w krajach uczestniczących. Przedstawione zostaną również szacunkowe potrzeby inwestycyjne, jeśli proponowane przepisy miałyby obowiązywać na poziomie UE.

Wpływ społeczny zostanie przedstawiony jako czynnik ryzyka oceniający, w jaki sposób najlepiej utrzymać produkcję trzody chlewnej w lokalnych regionach o długiej tradycji przetwórstwa mięsa, zwłaszcza że produkcja wysokiej jakości mięsa zależy od ścisłych wymogów dotyczących czasu. Niektórym ubojniom grozi zamknięcie w związku ze znacznymi planami społecznymi, które mają być finansowane przez rządy. Jako efekt domina, tradycyjne lub przemysłowe przetwórstwo

Branże zlokalizowane w tych regionach uboju i produkujące suche lub gotowane wędliny mogą zostać zamknięte.

Wpływ na środowisko będzie reprezentowany przez liczbę dodatkowych kilometrów i wpływ na emisję dwutlenku węgla wynikający ze zmniejszenia średniej gęstości transportu i egzekwowania ograniczeń w okresach wysokiej temperatury.

d) Ekonomiczne ograniczenia studium wykonalności

Na tym etapie nie byliśmy w stanie obliczyć wpływu finansowego zamknięć ani tego, jak znaczące byłoby ograniczenie działalności rzeźni ze względu na proponowane ograniczenia dotyczące długich podróży.

Na tym etapie nie byliśmy również w stanie obliczyć wpływu finansowego zwolnień grupowych i likwidacji rzeźni.

Podobnie nie byliśmy w stanie obliczyć skutków finansowych dla przewoźników wyposażonych w ciężarówki typu II, którzy będą musieli zmienić swoje podejście, jeśli długie przejazdy do rzeźni mają być stopniowo skracane.

ZAŁĄCZNIK II: ODNIESIENIA BIBLIOGRAFICZNE:

Aktualne odniesienia naukowe w celu określenia rzeczywistej wartości 235 kg na m² w aktualnym rozporządzeniu transportowym WE 1/2005:

Lambooj E. i Al, 1985. Transport świń przez dwa dni: niektóre aspekty pojenia i gęstości załadunku. *Livestock Production Science*, 13, 289-299.

Chevillon P. et Al, 2003. Effect of loading density and food schedule on the welfare of pigs, when being transported 36 h with a stopover of 9 hours, *JRP* 2003, 35, 179-186.