

# Áttekintés 03

HU

## Élő állatok szállítása az Európai Unióban: kihívások és lehetőségek



EURÓPAI  
SZÁMVEVŐSZÉK

2023

# Tartalomjegyzék

	Bekezdés
<b>Összefoglaló</b>	I–X
<b>Bevezetés</b>	01–12
<b>Az áttekintés hatóköre és módszere</b>	13–17
<b>Az állatszállítás mögöttes tényezői</b>	18–62
<b>Szabályozási tényezők</b>	19–38
Az uniós állatszállítási jogszabályokat a tagállamok nem egységesen érvényesítik	20–23
A közös agrárpolitika más kérdésekre összpontosít, mint az állatok szállítás közbeni jóléte	24–28
Nincs közös szabvány a hústermékek címkézésére	29–36
A legújabb uniós stratégiák fenntarthatóbb élelmiszerrendszert javasolnak	37–38
<b>Gazdasági tényezők</b>	39–62
Szakosodás az állattenyésztési ágazatban	40–43
A vágási ágazat nagyobb koncentrációja	44–49
A tagállamok tenyésztési és vágási költségei eltérőek	50–53
Az állatok szenvedése nem jelenik meg a szállítási költségekben, illetve a hús árában	54–57
Az állatok szállítását a fogyasztói preferenciák is befolyásolhatják	58–62
<b>Trendek az állatok szállításában</b>	63–79
<b>Uniós szinten nincsenek átfogó központosított adatok az állatok szállításáról</b>	63–66
<b>Az állatok Unión belüli és Unión kívüli szállításának trendjei</b>	67–73
<b>Az állatszállítás jobb nyomon követését lehetővé tevő új technológiák</b>	74–79
<b>Kihívások és lehetőségek</b>	80–86

## **Melléklet**

### **I. melléklet. Áttekintett legfontosabb publikációk**

## **Rövidítések**

## **Glosszárium**

## **A számvevőszéki munkacsoport**

# Összefoglaló

I Évente több milliárd élőállat szállítására kerül sor közúton, tengeren, vasúton és légi úton az Európai Unión belül, illetve az Unióból harmadik országok felé, mégpedig különböző célokból: például tenyésztés, hizlalás vagy vágás céljából. Az Unió jogszabályokat fogadott el az állatok szállítás közbeni védelméről. Az Európai Bizottság által feltárt hiányosságok mellett tudományos vizsgálatok is kimutatták, hogy a jelenlegi állatjóléti előírásokat nem mindig tartják be, és kérdések merültek fel azok megfeleltetésével kapcsolatban.

II Áttekintésünk bemutatja az élő állatok szállításának legfőbb mögöttes tényezőit, valamint az e területen érvényesülő tendenciákat. Lehetőséget nyújt továbbá arra, hogy az uniós állatjóléti jogszabályok közelgő felülvizsgálata előtt kellő információval járulhassunk hozzá az állatok szállításáról szóló vitához. Dokumentumunk nem ellenőrzési jelentés: az áttekintés elsősorban nyilvánosan elérhető információkon, valamint kifejezetten erre a célra, illetve korábbi munkánkhoz gyűjtött anyagokon alapul.

III Az állatok Unión belüli és nem uniós országokba történő szállítását számos egymással összefüggő – főként gazdasági és szabályozási – tényező befolyásolja. Az állatszállításra vonatkozó uniós jogszabályoknak a tagállamok nem egységesen szereznek érvényt, és fennáll a veszélye annak, hogy a szállítók kihasználják a nemzeti szankciórendszerek eltéréséből eredő joghézagokat. Annak érdekében, hogy megfizethető élelmiszerek tartósan rendelkezésre álljanak, a közös agrárpolitika támogatta az állattenyésztést, és ösztönözte azokat a fellépéseket, amelyek javítják az állatok jólétét a gazdaságokban; az állatok szállítás közbeni jólétére azonban eddig kevésbé volt figyelemmel.

IV Az állatok szállításának fő hajtóerejét a gazdasági tényezők jelentik. Az egységes piac olyan szereplői, mint a mezőgazdasági termelők és a hústermelők, arra törekednek, hogy a tagállamok közötti költségkülönbségekre építve csökkentsék költségeiket, maximalizálják bevételeiket és optimalizálják a méretgazdaságosságot. A szállításnak az állatok jólétére gyakorolt káros hatásai enyhíthetők a szállítások számának és hosszának csökkentésével, az élő állatok szállítás közbeni körülményeinek javításával és az állatszállítás helyett más alternatívák keresésével.

**V** Az állatok szállítás közbeni jólétét sem a szállítás költségeinek, sem a hús árának meghatározásakor nem veszik figyelembe. Tudományos vizsgálatok és bizottsági tanulmányok szerint az adatok hiánya hátráltatja az olyan ösztönző rendszerek kifejlesztését, amelyek rávehetnék a szállítók vállalatokat az állatjóléti problémák megelőzésére, és minimálisra csökkenthetnék a meg nem felelést elősegítő gazdasági ösztönzőket.

**VI** A változás előmozdításában a fogyasztók is fontos szerepet játszhatnak. A Bizottság felméréseiben a válaszadók azt állították, hogy a húskészítmények vásárlásakor figyelembe veszik az állatjólétet, de csak akkor lennének hajlandók magasabb árat fizetni, ha tájékoztatást kapnának arról, hogy az állatjóléti feltételek megfelelőek. Az eltérő címkézési rendszerek nagy száma – különösen nemzeti szinten – és a konkrét információk hiánya miatt azonban a fogyasztók nehezebben tudnak megalapozott döntéseket hozni.

**VII** Az európai zöld megállapodás és „a termelőtől a fogyasztóig” stratégia előmozdítja a fenntarthatóbb élelmiszerrendszerre való átállást. Ehhez az átálláshoz azonban strukturális változásokra lenne szükség az ellátási láncban és az élelmiszer-fogyasztási mintákban. Tágabb értelemben összefüggés van a húsfogyasztás volumene és a szállított élő állatok száma között. Promóciós kampányai és finanszírozási programjai révén a Bizottság segítséget nyújt az uniós mezőgazdasági termelőknek és az élelmiszeriparnak a mezőgazdasági termékek, köztük a (friss, hűtött és fagyasztott) hús és a húskészítmények értékesítésében.

**VIII** A tagállamok nemzeti azonosítási és nyilvántartási adatbázisokban rögzítik az állatmozgásokat. A tagállamok közötti mozgásokról és az Unióba való belépésről az adatokat egy bizottsági adatbázisban rögzítik. Ezeket az adatbázisokat azért hozták létre, hogy rögzítsék az állatok azonosítását, a gazdaságok nyilvántartását és a járványvédelmi célú állat-egészségügyi bizonyítványokat, arra azonban jelenleg nem alkalmasak, hogy a Bizottság számára átfogó, központosított adatokat szolgáltatassanak az állatok szállításáról. Az új technológiák alkalmazása az állatszállítás nyomon követését nem csak az állatmozgások, hanem az állatok szállítás közbeni jóléte tekintetében is javíthatja. A digitális eszközök használata optimalizálhatja az állatszállítás tervezését és logisztikáját.

**IX** Mindezek mellett kiemeltünk az uniós politikai döntéshozók és érdekelt felek előtt álló számos kihívást is, mégpedig a következőket:

- az állatszállítás alternatíváinak feltárása és alkalmazása;
- a fogyasztók jobb tájékoztatása annak érdekében, hogy megalapozott döntéseket hozhassanak;
- strukturális változások előmozdítása egy fenntarthatóbb élelmiszerrendszer felé;
- pénzbeli érték hozzárendelése az állatok szállítás közbeni szenvedéséhez, és ennek figyelembe vétele a szállítási költségekben és a húsrban;
- átfogó központosított áttekintés kialakítása az állatszállításról uniós szinten, valamint az új technológiák kiaknázása az állatok szállításának nyomon követésére, az állatok szállítás közbeni jólétének mérésére és a logisztikai optimalizálás előmozdítására.

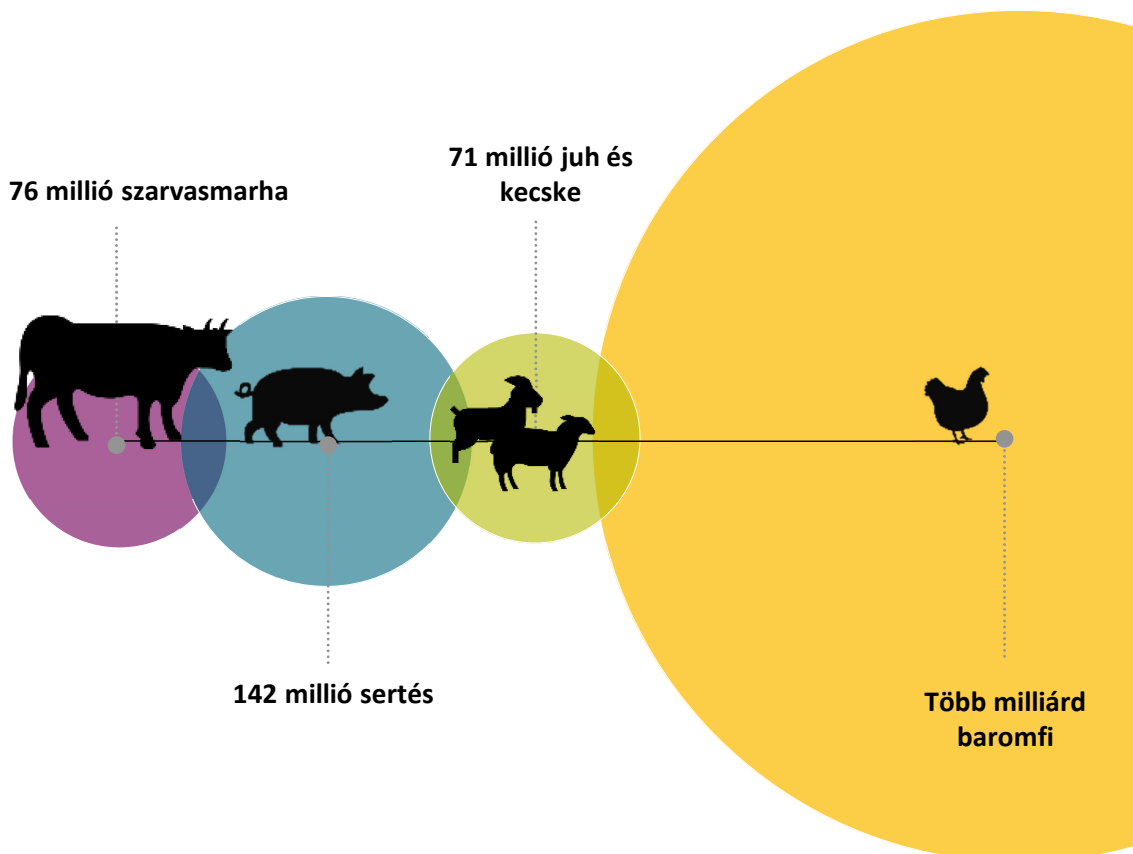
**X** A téma kapcsán a következő lehetőségeket tártuk fel, amelyeket figyelembe lehetne venni az uniós jogszabályok közelgő felülvizsgálata során:

- élő állatok helyett a hús szállításának, valamint a helyi és mobil vágóhidak használatának előmozdítása;
- a húscímkézés átláthatóságának és harmonizálásának növelése, például egy uniós állatjóléti címkézési rendszer révén;
- a termelők, a felhasználók és a fogyasztók fenntartható magatartásának megfelelő ösztönzése;
- módszertan kidolgozása az állatok szenvedésének megjelenítésére a szállítási költségekben és a húsrban;
- az informatikai és technológiai fejlesztésekben rejlő lehetőségek kiaknázása az állatszállítások nyomon követése érdekében, beleértve a belföldi szállításokat is; kamerák és érzékelők használata az állatok szállítás közbeni jólétének mérésére és nyomon követésére; digitális eszközök használata az állatszállítás tervezésének és logisztikájának optimalizálására.

## Bevezetés

**01** 2021-ben az uniós mezőgazdasági termelők 76 millió szarvasmarhát, 142 millió sertést, 60 millió juhot, 11 millió kecskét, több milliárd baromfit és a nyúltól a lóig számos egyéb állatot tenyésztettek (**1. ábra**)<sup>1</sup>.

**1. ábra. Haszonállatok az Unióban, 2021**



Forrás: Európai Számvevőszék, az Eurostat és az EPRS adatai alapján.

**02** Élettartamuk alatt ezek az állatok tenyésztés vagy hizlalás céljából egyik gazdaságból a másikba, majd levágásra vágóhídra utazhatnak. A legtöbb esetben ugyanabban az országban maradnak, de előfordulhat az is, hogy egy másik tagállamba vagy egy Unión kívüli országba szállítják őket. Távolság és időtartam szempontjából az utazások jelentősen eltérhetnek<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Eurostat, *Livestock population in numbers*; az Európai Parlament Kutatószolgálat (EPRS), *EU trade and transport of live animals* (2020), 1. o.

<sup>2</sup> EPRS, *EU trade and transport of live animals* (2020), 1. o.

**03** A Bizottság (Eurostat) az állatszállítást az alábbi kategóriákba sorolja:

- o belföldi, azaz egy tagállamon belüli szállítás;
- o Unión belüli, azaz tagállamok közötti szállítás;
- o Unión kívüli, azaz nem uniós országokba irányuló vagy onnan kiinduló szállítás<sup>3</sup>.

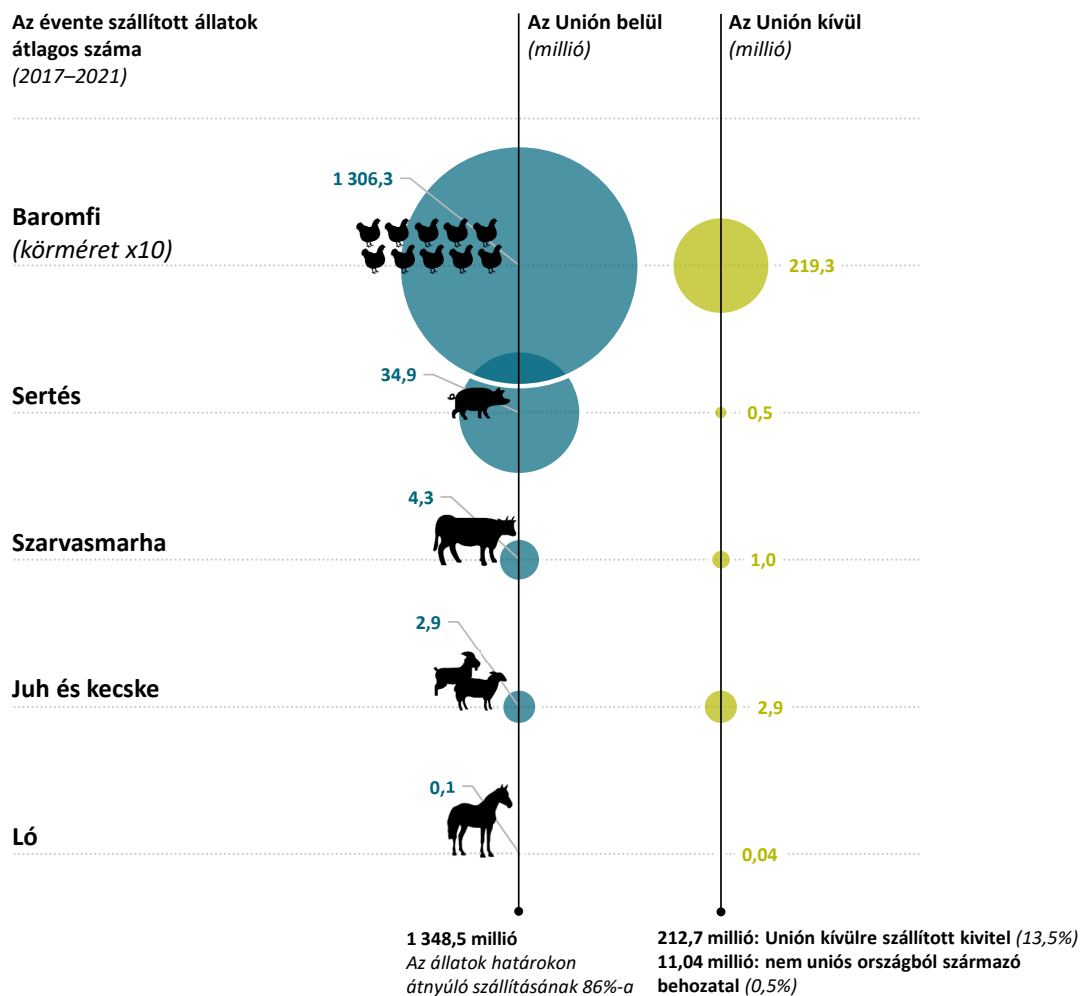
**04** A 2017–2021-es időszakban a határokon túlra történő állatszállítás (mind az állatok száma, mind tömegük tekintetében) 86%-ban Unión belüli szállításból, 13,5%-ban Unión kívüli exportból és 0,5%-ban nem uniós országokból származó behozatalból állt. Összesen 1,6 milliárd élőállatot szállítottak a tagállamok között és az Unión kívüli országokba, illetve ilyen országokból az Unióba (lásd: [2. ábra](#)).

---

<sup>3</sup> Eurostat, *Statistics explained*.



## 2. ábra. A tagállamok közötti, illetve az Unión kívüli országokba, valamint ilyen országokból az Unióba irányuló élőállat-szállítás összetétele, 2017–2021



*Megjegyzés:* A belföldi szállításra vonatkozó adatokat a Comext nem tartalmazza.

*Forrás:* Európai Számvevőszék, a Comext adatai alapján.

**05** Az állatok szállítása történhet közúton, tengeri és légi úton, valamint vasúton. Bármilyen is a módja, a szállítás stresszforrást jelent az állatok számára, és káros hatással lehet a jólétükre<sup>4</sup>. Az állatok be- és kirakodáskor stressznek vannak kitéve, szállításuk során pedig éhség, szomjúság, hőség, helyhiány és a pihenés hiánya miatt szenvedhetnek<sup>5</sup>. Az állatok jóléte az út távolságától és időtartamától, valamint a szállítási feltételektől függ (pl. a rendelkezésre álló hely, a mikroklimatikus és útviszonyok, illetve hogy mennyire vannak rájuk tekintettel a járművezetők)<sup>6</sup>.

**06** Az elmúlt években az uniós polgárokat egyre jobban foglalkoztatja az állatjólét kérdése. Több nem kormányzati szervezet (NGO) rávilágított, hogy gyakran milyen mostoha körülmények között történik az állatok szállítása<sup>7</sup>. Mindez kérdéseket vetett fel nemcsak az uniós szabályok eredményességével, hanem az élő állatok hosszú ideig tartó és nagy távolságokra történő szállításának indokoltságával kapcsolatban is.

**07** 2019-ben a Tanács<sup>8</sup> hangsúlyozta, hogy javítani kell a nagy távolságokra szállított állatok jólétét, és arra ösztönözte a Bizottságot, hogy vizsgálja felül és aktualizálja az állatszállításra vonatkozó aktuális uniós jogszabályokat. Az Európai Parlament szintén arra szólította fel a Bizottságot, hogy vizsgálja felül a jogszabályokat<sup>9</sup> (**1. háttérmagyarázat**).

---

<sup>4</sup> Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság (EFSA), *Welfare of cattle during transport* (2022), 16. o.

<sup>5</sup> Európai Parlament, Uniós Belső Politikák Főigazgatósága (IPOL), *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), 7. o.; EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), 5. o.

<sup>6</sup> EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), 91. o.

<sup>7</sup> Eurogroup for Animals (EFA), *Live animal transport* (2021); Animals' Angels, *The myth of enforcement* (2016).

<sup>8</sup> A Tanács következtetései az állatjólétről (2019), (7) bekezdés.

<sup>9</sup> Az Európai Parlament állásfoglalása az állatok szállítás közbeni védelméről (2012), 23. bekezdés, Az Európai Parlament állásfoglalása az 1/2005/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (2019), 68. bekezdés.

## 1. háttérmagyarázat

### Az Európai Parlament vizsgálata az állatok szállítás közbeni védelméről

2020 júniusában az Európai Parlament azért hozta létre az állatok szállítás közbeni védelmével foglalkozó vizsgálóbizottságot (ANIT), hogy kivizsgálja az uniós állatszállítási szabályok alkalmazása során elkövetett állítólagos jogsértéseket.

A vizsgálóbizottság 2021 decemberében ismertette jelentését, amelyben arra a következtetésre jutott, hogy az e területre vonatkozó uniós rendelkezések nem veszik teljes mértékben figyelembe az állatok eltérő szükségleteit, és a tagállamok nem mindig felelnek meg az uniós rendelkezéseknek<sup>10</sup>.

2022 januárjában az Európai Parlament végleges ajánlást fogadott el, amelyben felszólította a Bizottságot és a tagállamokat, hogy törekedjenek jobban az állatok jólétének biztosítására szállítás közben, és aktualizálják az uniós szabályokat. A Parlament konkrétan a szállítási idő korlátozását és az élő állatok harmadik országokba irányuló kivitelének ellenőrzését kérte, valamint hangsúlyozta, hogy élő állatok helyett ajánlatosabb volna húsrut szállítani.

Forrás: Az [ANIT bizottság](#) weboldala.

**08** 2020 májusában a Bizottság előterjesztette „a termelőtől a fogyasztóig” [stratégiáját](#), amelyben elkötelezte magát az aktuális uniós állatjóléti – többek között az állatok szállítására vonatkozó – jogszabályok felülvizsgálata mellett, hogy i. összhangba hozza a jogszabályokat a legújabb tudományos bizonyítékokkal, ii. kibővítse a jogszabályok hatályát, iii. megkönnyítse végrehajtásukat, és iv. végső soron magasabb szintű állatjólétet biztosítson. A Bizottság 2023 végéig javaslatot kíván tenni az állatjóléti jogszabályok felülvizsgálatára<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Európai Parlament, [Jelentés az uniós jog alkalmazása során az állatoknak az EU-n belül és kívül történő szállítása közbeni védelme tekintetében felmerülő állítólagos jogsértések és hivatali visszasságok vizsgálatáról](#) (2021).

<sup>11</sup> Az Európai Bizottság [weboldala](#) a felülvizsgálati folyamatról.

**09** A Bizottság feladata, hogy javaslatot tegyen az uniós jogszabályokra, és nyomon kövesse azok tagállamok általi alkalmazását. Vizsgálatokat végez a tagállamokban, és ellenőrzi az uniós jogszabályok megfelelő végrehajtását és érvényesítését. Jogi lépéseket is tehet azon tagállamokkal szemben, amelyek nem ültetik át és nem hajtják végre megfelelően az uniós jogszabályokat<sup>12</sup>.

**10** Az uniós szabályok nemzeti szintű alkalmazásáért – beleértve a hatósági ellenőrzéseket is –, valamint a megfelelő végrehajtási intézkedések megtételéért a tagállamok felelősek<sup>13</sup>. A tagállamok állapítják meg a rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek a szabályok végrehajtásának biztosítására<sup>14</sup>. Ellenőrzéseik eredményeiről évente tesznek jelentést a Bizottságnak<sup>15</sup>.

**11** Az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság (EFSA) egy 2002-ben létrehozott uniós ügynökség, amely tudományos tanácsadást nyújt az élelmiszerláncsal kapcsolatos kockázatokról, a termelőtől egészen a fogyasztóig, beleértve az állatok szállítás közbeni jólétét is.

**12** Az Európai Parlamenten belül az Uniós Belső Politikák Főigazgatósága (IPOL) támogatja a Parlamentet jogalkotási és ellenőrzési hatásköreinek gyakorlásában és fejlesztésében a belső politikák – ezen belül az állatszállítás – területén.

---

<sup>12</sup> A Számvevőszék [31/2018. sz. különjelentése](#): „Állatjólét az Európai Unióban: a gyakorlati végrehajtás elmarad az ambiciózus céloktól”, 2. ábra.

<sup>13</sup> A Számvevőszék [31/2018. sz. különjelentése](#): „Állatjólét az Európai Unióban: a gyakorlati végrehajtás elmarad az ambiciózus céloktól”, 2. ábra.

<sup>14</sup> Az [1/2005/EK rendelet](#) 25. cikke.

<sup>15</sup> Az [1/2005/EK rendelet](#) 27. cikkének (2) bekezdése.

## Az áttekintés hatóköre és módszere

**13** Áttekintésünk elsősorban az uniós szakpolitikák és a gazdasági tényezők szerepére összpontosítva mutatja be az élő állatok szállításának legfőbb mögöttes tényezőit, valamint az e területen megfigyelhető tendenciákat. Áttekintésünkben az „élő állatok” kifejezés alatt a következő szárazföldi állatokat értjük: szarvasmarha, sertés, baromfi, juh, kecske és ló (hústermelésre, tenyésztésre, illetve versenyre szánt lovak egyaránt). A háziállatok, a laboratóriumi, állatkerti, illetve a cirkuszi állatok nem tartoznak áttekintésünk hatókörébe.

**14** Dokumentumunk nem ellenőrzési jelentés: az áttekintés elsősorban nyilvánosan elérhető információkon, valamint kifejezetten erre a célra, illetve korábbi, az állatjólétről 2018-ban közzétett jelentésünkhöz<sup>16</sup> gyűjtött anyagokon alapul. Áttekintettük a vonatkozó uniós jogszabályokat, köztük a közös agrárpolitikára vonatkozó, valamint a címkézési és higiéniai szabályokat. Megvizsgáltuk az áttekintés témájához kapcsolódó, az Európai Parlament, a Bizottság, a tagállamok, a legfőbb ellenőrző intézmények, a tudományos intézmények, a nem kormányzati szervezetek és a szakmai szövetségek által közzétett kiadványokat (*I. melléklet*). Az állatszállítást befolyásoló tényezők elemzésekor vizsgáltuk mindazokat az okokat, amelyek miatt az állatállományt egyik tagállamból a másikba, vagy az Unióból egy harmadik országba szállítják.

**15** Elemeztünk az Unió TRACES és Comext adatbázisaiból származó adatokat, valamint az Eurostat más adatkészleteit. Ehhez elsősorban a 2017–2021-es időszak adatait használtuk. Mivel a belföldi szállításra vonatkozóan nem állnak rendelkezésre nyilvánosan hozzáférhető adatok, adatelemzéseink erre a területre nem terjednek ki, hanem csak – az egyes ábrákon megadott információk szerint – az Unión belüli vagy azon kívüli szállításra vonatkoznak.

<sup>16</sup> A Számvevőszék 31/2018. sz. különjelentése: „Állatjólét az Európai Unióban: a gyakorlati végrehajtás elmarad az ambiciózus céloktól”.

**16** Áttekintésünkhöz interjúkat készítettünk a Bizottság tisztviselőivel; konzultáltunk a mezőgazdasági és hústermelő ágazat szakmai szövetségeivel, valamint az állatvédelem területén működő nem kormányzati szervezetekkel; a gazdasági tényezők állatszállításra gyakorolt hatásának elemzéséhez felhasználtuk tudományos szakértők véleményét is. A kérdéskör jobb megértése érdekében tájékozódó látogatást tettünk Lengyelországban, ahol találkoztunk a nemzeti hatóságokkal és felkerestünk az állatszállításban érintett létesítményeket (egy vágóhidat és egy olyan ellenőrző állomást, ahol az állatok hosszú utazás esetén megállnak pihenni).

**17** Azzal, hogy áttekintésünket 2023 elején tesszük közzé, lehetőség nyílik arra, hogy az uniós állatjóléti jogszabályok közelgő bizottsági felülvizsgálata előtt kellő információval járulhassunk hozzá az állatok szállításáról szóló jelenleg folyó vitához.

# Az állatszállítás mögöttes tényezői

**18** Az állatok Unión belüli és nem uniós országokba történő szállítását számos tényező befolyásolhatja<sup>17</sup>. Áttekintésünkhöz ezeket a következő két, egymással is összefüggő kategóriába soroltuk:

- o szabályozási tényezők;
- o gazdasági tényezők.

## Szabályozási tényezők

**19** Az állatok szállítását közvetlenül vagy közvetve érintő, jelenleg hatályos uniós jogszabályok, szakpolitikák és kezdeményezések a következők:

- o **Az állatszállításra vonatkozó uniós jogszabályok:** az az uniós alap, amelyet a tagállamoknak be kell tartaniuk az állatok szállítás közbeni jólétének biztosítása érdekében.
- o **A közös agrárpolitika (KAP):** szabályai és ösztönzői révén a KAP befolyásolhatja, hogy az egyes mezőgazdasági termelők hogyan gazdálkodnak földjeikkel, növényeikkel és állatállományukkal.
- o **A címkézésre vonatkozó uniós szabályok:** a kötelező vagy önkéntes követelmények alapján a címkézés segíti a fogyasztókat abban, hogy élelmiszervásárláskor megalapozott döntést hozzanak. Az Unióban értékesített húson különböző jelölések szerepelhetnek, például az **eredetjelölés** és az **állatjóléti jelölés**.
- o **A földrajzi jelzések rendszere** és a **hagyományos különleges termékek rendszere:** ezek az uniós minőségrendszerek a földrajzi eredetükhöz vagy hagyományos szakismeretekhez kapcsolódó egyedi jellemzőik népszerűsítése érdekében védik az egyes termékek nevét. Az uniós szimbólummal ellátott címkézés kötelező.
- o **Európai zöld megállapodás:** a 2019-ben bevezetett stratégia célja az üvegházhatású gázok nettó kibocsátásának 2050-ig történő megszüntetése és a fenntartható élelmiszerrendszerre való átállás.

---

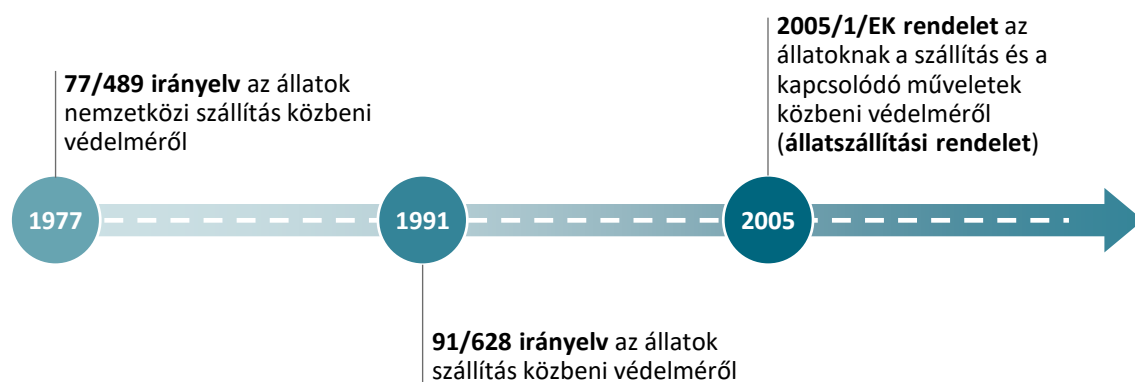
<sup>17</sup> IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), 2. szakasz.

- o **„A termelőtől a fogyasztóig” stratégia:** a 2020-ban bevezetett stratégia célja, hogy az élelmiszer-ellátási lánc egészében felgyorsítsa az átállást.
- o **A higiénéről szóló jogszabálycsomag:** a 2004-ben elfogadott csomag egységes higiéniai szabályozási keretet hozott létre, amely valamennyi élelmiszerre és élelmiszer-ipari szereplőre alkalmazandó, és az élelmiszer-ellátási lánc valamennyi szakaszára, a vágóhidakra is kiterjed.
- o **Állategészségügyi rendelet:** 2021 áprilisa óta alkalmazandó, és a fertőző állatbetegségek megelőzése érdekében szabályozza az állatok nyomkövethetőségét.

### Az uniós állatszállítási jogszabályokat a tagállamok nem egységesen érvényesítik

**20** Az Unió több mint 40 évvel ezelőtt vezetett be először az állatok szállítás közbeni védelméről szóló jogszabályt. A **3. ábra** bemutatja a szabályozás alakulásának fő mérföldköveit. A jelenlegi jogszabály (az **állatszállítási rendelet**) meghatározza a szállítási lánc különböző résztvevőinek felelősségét és szabályozza az élő gerinces állatok Unión belüli szállítását, beleértve az Unióba belépő vagy onnan kilépő állatok ellenőrzését<sup>18</sup>.

### 3. ábra. Az állatok szállítás közbeni jólétére vonatkozó főbb uniós jogszabályok



Forrás: Európai Számvevőszék.

<sup>18</sup> Európai Számvevőszék, *Háttér-tájékoztató: Állatjólét az Európai Unióban* (2018), 6. o.



**21** A Bizottság által 2021-ben indított nyilvános konzultáció válaszadói szerint az állatjólétre vonatkozó uniós szabályok, köztük az állatszállítási rendelet, megkönnyítették a kereskedelmet és javították a versenyt Európában azáltal, hogy felszámolták az élőállat-kereskedelem akadályait az egységes piacon<sup>19</sup>. Ezt az uniós állatjóléti jogszabályok 2010-es bizottsági értékelése is megerősítette<sup>20</sup>.

**22** A Bizottság azonban hiányosságokat tárt fel az állatszállítási rendelet végrehajtása terén, különösen a tagállamok által a nem uniós országokba történő szállítások és a szállításra nem alkalmas állapotban lévő állatok szállítása során végzett hatósági ellenőrzések tekintetében<sup>21</sup>. 2020-ban a tagállamok több mint 900 000 hatósági ellenőrzést végeztek, és közel 8000 szankciót alkalmaztak. A fő problémák a következők voltak:

- az állatok szállításra való alkalmatlansága (a szarvasmarhák és a sertések esetében);
- a szállítási szokások (a baromfi esetében);
- a szállítási dokumentációval kapcsolatos problémák (a juhok és kecskék, lovak és szamarak esetében<sup>22</sup>).

**23** Mivel a szankciók meghatározása és alkalmazása tagállami hatáskörbe tartozik, az egyes közigazgatási és szankcionálási eljárások, illetve a meg nem felelés miatt kiszabott szankciók típusai és súlyossága jelentősen eltérnek egymástól<sup>23</sup>. A kutatók megállapítása szerint a szabályok érvényesítésének tagállamok szerinti eltérései azt eredményezhetik, hogy a szállítóvállalatok inkább hosszabb útvonalat választanak, csak

<sup>19</sup> Európai Bizottság, *Factual summary report of the online public consultation in support to the fitness check and revision of the EU animal welfare legislation* (2022), 3. o.

<sup>20</sup> Az Európai Bizottság munkadokumentuma az uniós állatjóléti jogszabályok célravezetőségi vizsgálatáról (2022), 25. o.

<sup>21</sup> Európai Bizottság, *Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU* (2015); Bizottság, *Welfare of animals exported by road* (2020); Bizottság, *Welfare of animals exported by sea* (2020).

<sup>22</sup> Bizottsági szolgálati munkadokumentum amely a következő dokumentumot kíséri, a Bizottság jelentése az élelmiszer- és takarmányjog, valamint az állategészségügyi, az állatjóléti, a növényegészségügyi és a növényvédő szerekre vonatkozó szabályok alkalmazásának biztosítása érdekében a tagállamokban végzett hatósági ellenőrzések (2019–2020) általános működéséről (2022), 28–31. o.

<sup>23</sup> EPRS, *Protection of animals during transport: sanctions for infringements* (2021), 4. o.

hogy elkerüljék a szigorúbb helyi szabályokat alkalmazó vagy az állatszállítási rendeletet szigorúbban végrehajtó tagállamokat<sup>24</sup>. Az állatszállítási rendelet hatásáról szóló 2011. évi jelentésében a Bizottság elismerte, hogy a szállítási ágazatban összehangoltabban kell alkalmazni a szabályokat<sup>25</sup>.

## A közös agrárpolitika más kérdésekre összpontosít, mint az állatok szállítás közbeni jóléte

**24** A közös agrárpolitika (KAP) 1962-ben jött létre, és a megfizethető élelmiszerekkel történő stabil ellátás mint célkitűzés jegyében kezdetben azzal ösztönözte a mezőgazdasági termelőket élelmiszerek előállítására, hogy garantálta mind a fő mezőgazdasági termékek (például a marhahús) árát, mind a mezőgazdasági termelők jövedelmét<sup>26</sup>. Ez változást jelentett a hagyományos állattenyésztési ágazatban, és szakosodáshoz, illetve koncentrációhoz vezetett, ami az élő állatok szállítására is hatással volt<sup>27</sup>.

**25** Az 1992. évi első jelentős reformját követően a KAP fokozatosan csökkentette az ártámogatást, és közvetlen kifizetéseket vezetett be a tenyésztési területhez és bizonyos állatok (szarvasmarha és juh) tartásához kapcsolódóan<sup>28</sup>. A későbbi, 2003-tól bevezetett reformok következtében tovább gyengült az összefüggés a közvetlen kifizetések és a mezőgazdasági termelők által előállított termékek típusa és mennyisége között. Ezek a reformok ugyanakkor a kifizetések folyósításának feltételeként szigorúbb környezetvédelmi és állatjóléti szabályokat vezettek be a mezőgazdasági termelők számára<sup>29</sup>. A 2023-ban hatályba lépő új KAP a mennyiségek és a jóléti feltételek tekintetében nem vezet be jelentős változásokat az állatok szállítását illetően.

<sup>24</sup> Van Wagenberg, Baltussen, *Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU* (2021).

<sup>25</sup> Az Európai Bizottság jelentése az állatok szállítás közbeni védelméről szóló 1/2005/EK tanácsi rendelet hatásáról (2011), 12. o.

<sup>26</sup> Az Európai Bizottság áttekintő jelentése az állattenyésztési ágazat jövőjéről (2020), 38. o.

<sup>27</sup> Az Európai Bizottság áttekintő jelentése az állattenyésztési ágazat jövőjéről (2020), 36. o.

<sup>28</sup> Európai Bizottság, *Tudnivalók a közös agrárpolitikáról* (2017).

<sup>29</sup> Európai Bizottság, *Tudnivalók a közös agrárpolitikáról* (2017).

**26** A KAP-támogatások többségének odaítéléséhez a következő két alapfeltételnek kell megfelelni:

- o a helyes mezőgazdasági és környezeti állapot (HMKÁ), amely az állatjólétre nem terjed ki;
- o a jogszabályban foglalt gazdálkodási követelmények, amelyek a KAP-on kívüli szabályozási követelmények<sup>30</sup>. Ilyenek az állatjólétre vonatkozó uniós irányelvek<sup>31</sup>, az állatszállítási rendelet viszont nem.

**27** A KAP finanszíroz állatjóléti intézkedéseket a tagállamok vidékfejlesztési programjai keretében, de itt inkább a mezőgazdasági üzem körülményei közötti, mintsem a szállítás közbeni állatjólétről van szó. 2023-tól a vidékfejlesztési beavatkozások mellett a KAP „ökorendszerek” formájában közvetlen kifizetéseket biztosít az éghajlatpolitika, a környezetvédelem és az állatjólét terén, amennyiben a kötelezettségvállalások túlmutatnak az uniós vagy nemzeti minimumkövetelményeken<sup>32</sup>. A Bizottság közzétett egy tájékoztatót, amelyben felsorolja az ökörendszerek által támogatható lehetséges mezőgazdasági gyakorlatokat, ezek között azonban nem szerepelnek szállítással kapcsolatos műveletek<sup>33</sup>.

**28** A vidékfejlesztési intézkedések finanszíroznak tárgyi eszközökre, minőségrendszerekre és biogazdálkodásra irányuló beruházásokat is, amelyek mind ösztönzően hathatnak a magasabb szintű állatjóléti normák betartására is<sup>34</sup>. Lengyelországban például a KAP finanszírozott egy „Minőségi marhahús” programot, amelynek követelményei között szerepeltek az állattartó épületekre, az antibiotikumok használatára, valamint a szállítási és vágási feltételekre vonatkozó állatjóléti

<sup>30</sup> Az Európai Bizottság tanulmánya a KAP intézkedésekről, valamint az állatjólétet és az antimikrobiális szerek használatának csökkentését előmozdító eszközökről (2022), 7. o.

<sup>31</sup> 2008/119/EK irányelv a borjak védelmére vonatkozó minimumkövetelmények megállapításáról; 2008/120/EK irányelv a sertések védelmére vonatkozó minimumkövetelmények megállapításáról; 98/58/EK irányelv a tenyésztés céljából tartott állatok védelméről.

<sup>32</sup> Az (EU) 2021/2115 rendelet 31. cikke.

<sup>33</sup> Az Európai Bizottság listája az ökörendszerek által támogatható lehetséges mezőgazdasági gyakorlatokról (2021).

<sup>34</sup> Az Európai Bizottság tanulmánya a KAP intézkedésekről, valamint az állatjólétet és az antimikrobiális szerek használatának csökkentését előmozdító eszközökről (2022), 70–10., 48–50. o.

követelmények is<sup>35</sup>. A KAP lehetővé teszi az állatszállítás alternatíváinak finanszírozását is: Máltán egy nyúlgaudasághoz tartozó kis vágóhíd, Lettországon pedig egy közös használatú mobil vágóhíd részesült KAP-támogatásban.

## Nincs közös szabvány a hústermékek címkézésére

**29** A származási ország feltüntetése – **az eredet megjelölése** – 2000 óta kötelező uniós szinten a marhahús esetében<sup>36</sup> és 2015 óta a sertéshús, a baromfi, a juh és a kecske esetében<sup>37</sup> is. Más hússokra, például a ló- és a nyúlhúsra nézve nincsenek kötelező előírások. „A termelőtől a fogyasztóig” stratégia részeként a Bizottság jelenleg mérlegeli a kötelező származási követelmények más élelmiszeripari termékekre való kiterjesztését<sup>38</sup>.

**30** A jelenlegi uniós jogi keret előírja, hogy a hús típusától függően milyen konkrét származási információkat kell szolgáltatni (**1. táblázat**).

### 1. táblázat. Az eredetjelölésre vonatkozó információk

A hús típusa	Jelölési követelmények
Marhahús	Kötelező a születési, tartási és vágási hely feltüntetése
Sertés-, baromfi-, juh- és kecskehús	<p>A születési hely feltüntetése nem kötelező.</p> <p>A tartási és a vágási hely feltüntetése kötelező, de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ a tartás fogalommeghatározása lehetővé teszi, hogy az állat rövid ideig a címkén megjelölt országtól eltérő országban tartózkodjon;</li> <li>○ a tartási és vágási helyek megjelölése helyettesíthető az „eredet” megjelölésével, ha az élelmiszer-ipari vállalkozó bizonyítani tudja, hogy a hús egyetlen országban született, tartott és levágott állatokból származik.</li> </ul>

Forrás: Európai Számvevőszék.

<sup>35</sup> Az Európai Bizottság tanulmánya a KAP intézkedésekről, valamint az állatjólétet és az antimikrobiális szerek használatának csökkentését előmozdító eszközökről (2022), 53. és 69. o.

<sup>36</sup> Az 1760/2000/EK rendelet 25. cikke.

<sup>37</sup> Az 1337/2013/EU rendelet 9. cikke.

<sup>38</sup> A Bizottság „a termelőtől a fogyasztóig” stratégiája (2020), 13. o.

**31** A Bizottság által 2020-ban végzett fogyasztói felmérés szerint a fogyasztók kevéssé tudják értelmezni a „tartás” és az „eredet” kifejezéseket. A legtöbbjük úgy értelmezi, hogy a „tartás” helye az az ország, ahol az állat az egész életét töltötte, vagy ahol született<sup>39</sup>.

**32** Más típusú címkéket használnak az uniós **földrajzi jelzések rendszerében** (19. bekezdés), amely olyan terméket jelöl, amelynek minősége vagy hírneve a földrajzi eredetéhez kapcsolódik. Az állat vonatkozású termékek esetében a következő két címkerendszer használható: oltalom alatt álló eredetmegjelölés és oltalom alatt álló földrajzi jelzés (2. táblázat).

## 2. táblázat. Az átláthatóság korlátai az uniós földrajzi jelzések címkéjén

Oltalom alatt álló eredetmegjelölés	Oltalom alatt álló földrajzi jelzés
A tenyésztés minden lépésének (születés, tartás és vágás) a meghatározott földrajzi területen kell történnie	A tenyésztés legalább egy szakaszát a meghatározott földrajzi területen kell végrehajtani  Az állat az oltalom alatt álló földrajzi jelzés hatálya alá tartozó földrajzi területtől eltérő helyen is születhet vagy levágható

Forrás: Európai Számvevőszék.

**33** A **hagyományos különleges termékek rendszere** (19. bekezdés) szintén külön címkézést alkalmaz az élelmiszerek jelölésére. Ez a rendszer a hagyományos szempontokra helyezi a hangsúlyt, kiemeli például a termék előállításának módját vagy összetételét, anélkül, hogy az egy adott földrajzi területhez kapcsolódna. Ez a minőségbiztosítási rendszer a gyártási módszerre nézve biztosít védelmet, de a terméket máshol is elő lehet állítani.

**34** Jelenleg az étkezési tojásokra vonatkozik egy uniós szintű kötelező **állatjóléti címkézési rendszer** is (19. bekezdés). A tojás jelölése a tojótyúkok tartásának rendszerétől függ. A baromfihúsra vonatkozó forgalmazási előírások megadják a

<sup>39</sup> Bizottsági szolgálati munkadokumentum, *A friss, hűtött és fagyasztott sertés-, juh-, kecske- és baromfihús származási országa vagy eredete helyének kötelező feltüntetésének értékelése* (2021), 13. o.; *A Bizottság jelentése a sertés-, baromfi-, juh- és kecskehús esetében a származási ország vagy az eredet helye kötelező feltüntetésének értékeléséről* (2021), 6. o.

fakultatív fenntartott jelöléseket, köztük a különböző gazdaságtípusokra való hivatkozásokat is<sup>40</sup>.

**35** Egyéb konkrét uniós szabályozás hiányában az állatjólét-vonatkozású termékek nemzeti szintű, önkéntes tanúsítás tárgyát képezik<sup>41</sup>. Ebből következően különböző nemzeti címkerendszerek jöttek létre, amelyek zavaróan hathatnak a fogyasztókra, különböző megközelítéseket követnek és eltérő szintű állatjóléti védelmet biztosítanak<sup>42</sup>. „A termelőtől a fogyasztóig” stratégia részeként a Bizottság bejelentette, hogy mérlegelni fogja az állatjóléti címkézés lehetőségeit<sup>43</sup>.

**36** Egy 2022-ben közzétett tanulmány<sup>44</sup> szerint a fogyasztók kétharmada szerint a rendelkezésére álló információ nem elégséges ahhoz, hogy állatjóléti szempontból megalapozott vásárlási döntéseket hozzon. A válaszadók közel fele több információt szeretne a vágási körülményekről (40%) és a takarmányozás megfelelő voltáról (40%). A szállítás időtartama (16%) és körülményei (16%) már kevésbé érdekelték őket.

## A legújabb uniós stratégiák fenntarthatóbb élelmiszerrendszert javasolnak

**37** Az állatok szállítása jelentős környezeti költségekkel jár<sup>45</sup>. Készültek olyan tanulmányok, amelyek összevetették a hús és a hasított testek szállításának hatását az élő állatok szállításának hatásával. Ezek kimutatták, hogy az előbbi mind környezetvédelmi, mind éghajlat-változási szempontból fenntarthatóbb<sup>46</sup>.

<sup>40</sup> EPRS, *Animal welfare on the farm – ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level* (2021), 73. o.

<sup>41</sup> Az 1169/2011/EU rendelet 36. és 37. cikke; Európai Bizottság, *A mezőgazdasági termékek és az élelmiszerek önkéntes tanúsítási rendszereivel kapcsolatos bevált gyakorlatokra vonatkozó európai uniós iránymutatások* (2010).

<sup>42</sup> A Bizottság bevezető hatásvizsgálata az állatjólétről (2021), 2. o.

<sup>43</sup> A Bizottság „a termelőtől a fogyasztóig” stratégiája (2020), 8. o.

<sup>44</sup> Az Európai Bizottság tanulmánya az állatjóléti címkézésről (2022), 18–21. o.

<sup>45</sup> Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017), 7. o.; Az Európai Bizottság munkadokumentuma az uniós állatjóléti jogszabályok célravezetőségi vizsgálatáról (2022), 49. o.

<sup>46</sup> Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017), 13. és 15. o.; Baltussen et al., *Sustainable production: transporting animals or meat?*, (2009), 7. és 10. o.

**38** Az európai zöld megállapodás és „a termelőtől a fogyasztóig” stratégia előmozdítja a fenntarthatóbb élelmiszerrendszerre való átállást. A zöld megállapodás javaslata szerint a szállítás árának tükröznie kellene annak a környezetre gyakorolt hatását. A jól megtervezett pénzügyi kezdeményezések közvetlen hatással bírhatnak, ha bátorítják a helyes árképzést és megfelelő módon ösztönzik a termelőket, a felhasználókat és a fogyasztókat fenntartható magatartását<sup>47</sup>. A Bizottság szerint ilyen átállás nem képzelhető el az ellátási láncban és az élelmiszer-fogyasztási mintákban bekövetkező strukturális változások nélkül<sup>48</sup>.

## Gazdasági tényezők

**39** Az élő állatok szállítását több tényező befolyásolja, mint például a természetes termelési körülmények, de e területen a fő hajtóerőt a gazdasági tényezők jelentik. Az uniós egységes piacon a gazdasági szereplők a költségek csökkentése és a bevételek maximalizálása érdekében kihasználják a tagállamok tenyésztési és vágási költségeinek eltéréseit<sup>49</sup>. Öt olyan fő gazdasági tényezőt azonosítottunk, amelyek ösztönzően hatnak az élő állatok szállítására. Ezek a következők:

- szakosodás az állattenyésztési ágazatban;
- a vágási ágazat koncentrációja;
- a tagállamok tenyésztési és vágási költségei közötti eltérések;
- a szállítási költségek elenyésző volta;
- a fogyasztói preferenciák.

## Szakosodás az állattenyésztési ágazatban

**40** Az állattenyésztési ágazat több mint 70 éve aktívan modernizál és növeli az intenzitást, azzal a céllal, hogy maximalizálja az állatonkénti termelést és csökkentse a

<sup>47</sup> Európai Bizottság, [Az európai zöld megállapodás](#) (2019), 17. o.

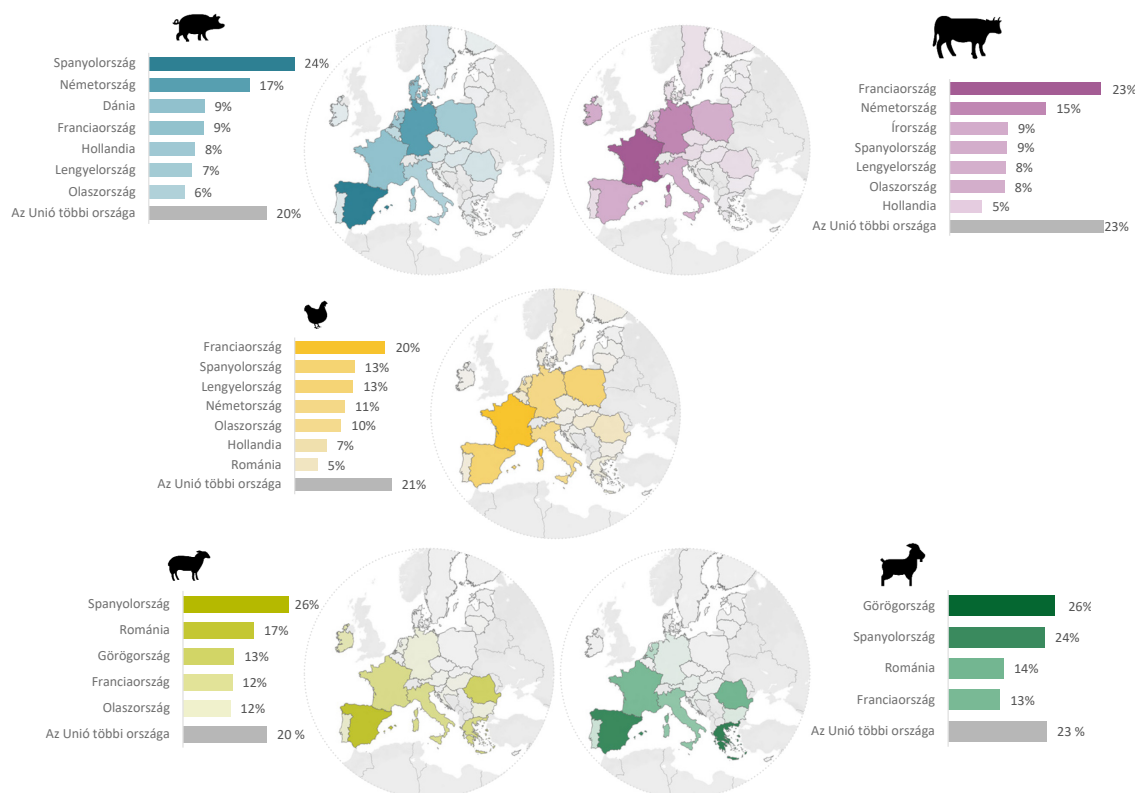
<sup>48</sup> Az Európai Bizottság munkadokumentuma az uniós állatjóléti jogszabályok célravezetőségi vizsgálatáról (2022), 49. o.

<sup>49</sup> Az Európai Bizottság munkadokumentuma az uniós állatjóléti jogszabályok célravezetőségi vizsgálatáról (2022), 15. o.

költségeket<sup>50</sup>. Az Unió országaiban egyes területek teljes mértékben az intenzív állattenyésztésre, mások a növénytermesztésre specializálódtak, többek között a természetes termelési körülmények miatt (a legelőterületeken például nagyobb a tejtermelés és a tejborjak koncentrációja). 2005 és 2016 között a mezőgazdasági üzemek száma 28,6%-kal, az állattartással rendelkező gazdaságoké 37,6%-kal csökkent<sup>51</sup>. Míg a mezőgazdasági üzemek száma összességében csökkent, a továbbra is üzemelő gazdaságok mérete nőtt.

**41** Míg a szarvasmarhák, sertések, juhok és kecskék száma 2010 és 2020 között az EU-27 országaiban viszonylag stabil volt, a baromfik száma nőtt. Az állattenyésztés nem egyenletesen oszlik el az Unióban (**4. ábra**), és az egyes tagállamok régiói között is különbségek vannak az állatállomány sűrűségét tekintve.

#### 4. ábra. Az állatállomány eloszlása a tagállamok között (baromfi: 2016; sertés, szarvasmarha, juh és kecske: 2021)



Forrás: Európai Számvevőszék, az Eurostat adatai alapján.

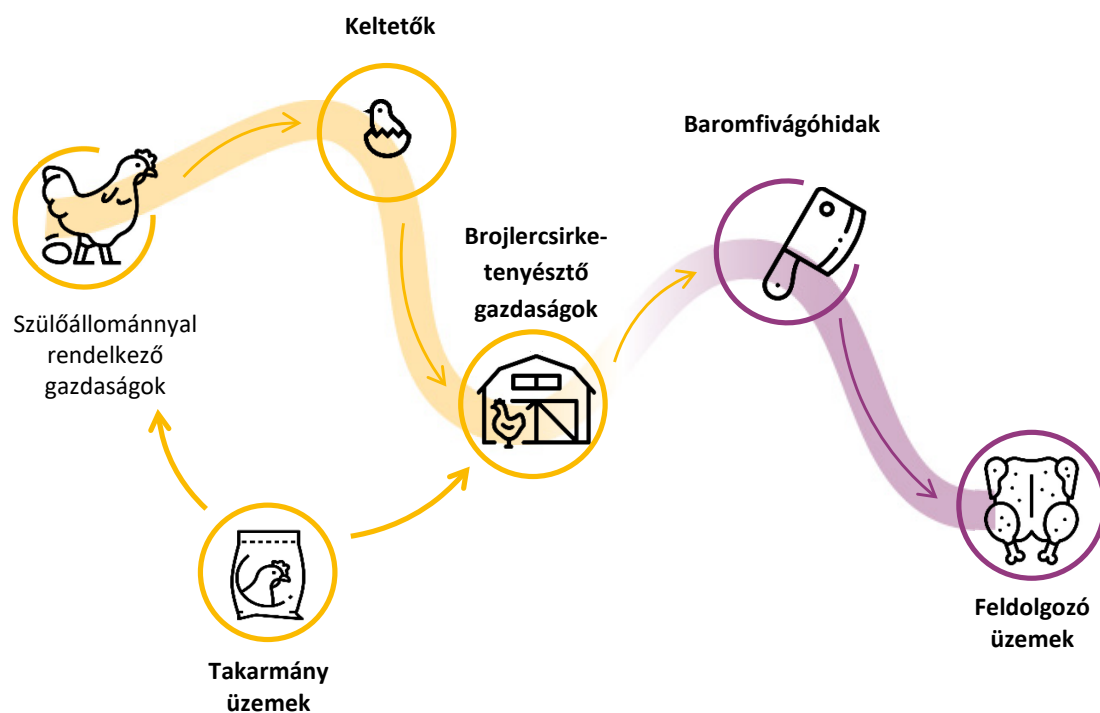
<sup>50</sup> Az Európai Bizottság áttekintő jelentése az állattenyésztési ágazat jövőjéről (2020), 36. o.

<sup>51</sup> Eurostat, *Agri-environmental indicator: livestock patterns*.



**42** A szakosodás regionális szinten, de a gazdaságok szintjén is fennáll, a gazdaságok ugyanis néha egy állatfajra, például baromfira (hús vagy tojás), sertésre, borjú- vagy tejelő tehénre, illetve a termelés egy szakaszára (pl. tenyésztés vagy hizlalás) specializálódnak. Az **5. ábra** a baromfiágazat példáját mutatja be.

### 5. ábra. A baromfiágazat szakosodása



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

**43** Más tényezők mellett ez a szakosodás is hozzájárul ahhoz, hogy gyakrabban szállítanak élő állatokat tagállamok között. Két példa:

- o Németországban sokszor olyan sertéseket hizlalnak és vágnak le, amelyek Dániában vagy Hollandiában születtek<sup>52</sup>;
- o Franciaországban, Írországban vagy Litvániában született szarvasmarhákat gyakran Spanyolországban vagy Olaszországban hizlalnak és vágnak le (**2. háttérmagyarázat**).

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

## 2. háttérmagyarázat

### Az olasz- és spanyolországi borjú- és marhahústermelés a más tagállamokból származó borjaktól függ

Olaszország borjúhúst, Spanyolország pedig marhahúst termel. Mindkét ország elsősorban honi szarvasmarhákat dolgoz fel, de más tagállamokból is importál borjakat, hogy megbirkózzon az alábbiakkal:

- **szezonális kereslet:** Olaszország az áprilistól júniusig tartó időszakban az elégtelen belföldi ellátás kiegészítésére importál szarvasmarhákat, míg decemberben és januárban azért, hogy biztosítsa a téli borjúhúsellátást, amikor a belföldi kereslet megnő;
- **exportigény:** Spanyolország (Katalónia és Aragónia) csak kellő importált borjúval tudja kielégíteni a vágás céljából Közel-Keletre exportálandó szarvasmarhák iránti növekvő keresletet.

*Forrás: Az Európai Bizottság tanulmánya: Áttérés az el nem választott tejborjak nagy távolságra történő szállításáról a helyi tenyésztésre és hizlálásra (2022), 25–29. o.*

## A vágási ágazat nagyobb koncentrációja

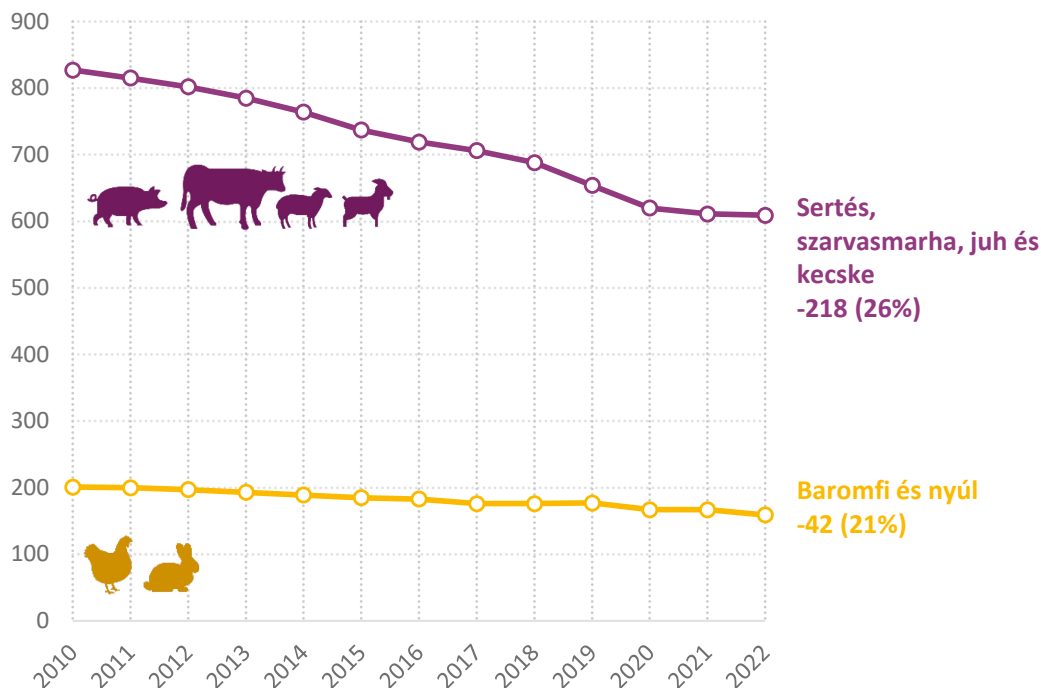
**44** Nem állnak rendelkezésre kimerítő adatok a vágóhidak számáról az Unióban, de az ágazat konszolidációs folyamaton ment keresztül, és a trend az, hogy egyre kevesebb vágóhíd van és azok egyre nagyobbak<sup>53</sup>. A **6. ábra** a Lengyelországban 2010 óta tapasztalható tendenciát mutatja. Az uniós élelmiszer-higiéniai csomag 2006. évi hatálybalépése (**19.** bekezdés) felgyorsította ezt a tendenciát. Számos kisebb vágóhíd nehezen tudott megfelelni az új jogszabályok szigorúbb higiéniai követelményeinek úgy, hogy közben gazdaságilag is életképes maradjon<sup>54</sup>.

<sup>53</sup> EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), 18. o.

<sup>54</sup> IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), 11. o.

## 6. ábra. A vágóhidak száma Lengyelországban (2010–2022)

### Vágóhidak száma



Forrás: Európai Számvevőszék, a lengyel hatóságok által szolgáltatott adatok alapján.

**45** A nagyobb vágóhidak könnyebben tudnak megfelelni a szigorúbb higiéniai szabályoknak. Mivel azonban általában alacsony haszonkulccsal működnek, a méretgazdaságosság elérése érdekében fenn kell tartaniuk a magas termelékenységet, amihez kellő számú állatra van szükségük, földrajzilag nagyobb területről. Jellemző emellett, hogy egyes állatfajtákra, például sertésre, kocára, hízóborjakra, bikára, baromfira vagy bárányra szakosodnak. Mindez hozzájárult a vágóhidak számának csökkenéséhez, a nagy távolságra történő szállítások gyakoribbá válásához, valamint a vágásra szánt élő állatok határokon túlra történő szállításának potenciális növekedéséhez, különösen a kis számban tenyésztett állatok (pl. pulykák) és a termékeny élettartamuk végén lévő állatok (pl. tojótyúk) esetében<sup>55</sup>.

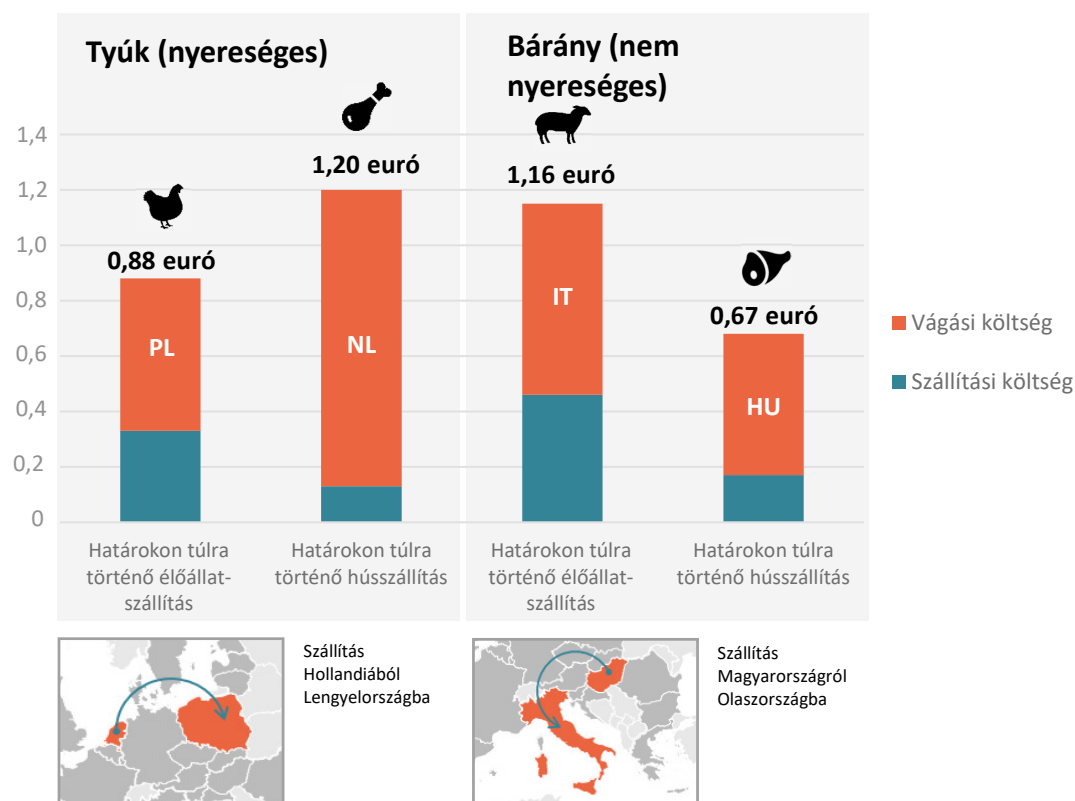
<sup>55</sup> EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), 18. o.; IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), 11. o.

**46** Két tanulmány<sup>56</sup> értékelte a vágásra szánt élő állatok nagy távolságra történő szállításának előnyeit és hátrányait, összevetve azzal, ha a vágás helyben történik és utána a húsrut szállítják. Mindkettő arra a következtetésre jutott, hogy az állatjólét szempontjából fenntarthatóbb lehet a húsrut szállítása, mint az élő állatoké.

**47** A 2017. évi tanulmány megbecsülte annak költségeit, ha tojótyúkokat tojóképes időszakuk végén Hollandiából Lengyelországba, illetve élő bárányokat Magyarországról Olaszországba szállítanak (**7. ábra**). Az első esetben a lengyelországinál magasabb hollandiai vágási költségek miatt olcsóbb volt élő állatokat szállítani, mint húsrut. A második esetben a húsrut szállítása volt ugyan olcsóbb, de más tényezők miatt (pl. korlátozott vágási kapacitás Magyarországon) mégis az élő bárányok szállítása mellett döntöttek<sup>57</sup>.

## 7. ábra. Az élő állat, illetve a húsrut szállítási költségének összevetése

euró/kg hús



Forrás: Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017), 12–14. o.

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

<sup>57</sup> Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017), 14. o.

**48** Az egyik lehetőség az állatok szállításának csökkentésére, hogy helyi vágóhidak és mozgó vágóhidak kialakítása révén közelebb hozzák a vágást a tenyésztés helyéhez. A kutatók következtetése szerint elegendő számú mobil és kisebb vágóhíd létesítése jószerivel szükségtelessé tenné a sertések és szarvasmarhák négy óránál hosszabb szállítását Svédországban<sup>58</sup>. A helyi és mobil vágóhidak azonban kisebb léptékű megoldásokat jelentenek, amelyek a réspiaci igények és a sajátos szükségletek kielégítését szolgálják<sup>59</sup>:

- **Helyi vágóhidak:** Németországban néhány helyi vágóhíd olyan hagyományosan feldolgozott, az adott régióból származó húsból előállított prémium termékekre szakosodott, amelyek esetében a gazdaságtól a hentesboltig átlátható az ellátási lánc<sup>60</sup>. Hasonló a helyzet Svédországban, ahol a szigorú állatjóléti szabályozási normák és az, hogy a fogyasztók számára egyre fontosabb, hogy a hús helyi forrásból származzon és fenntartható legyen, szintén a prémium termékek kisüzemi gyártásába történő beruházásokat ösztönzik<sup>61</sup>.
- **Mobil vágóhidak:** ezek is megoldást jelenthetnek olyan konkrét esetekben, mint például amikor ezek híján szállításra alkalmatlan, az élettartamuk végén lévő teheneket utaztatni kellene<sup>62</sup>. Másrészt azonban az ilyen vágóhidak problémák lehetnek a logisztika és a jövedelmezőség szempontjából, mivel működési költségeik magasak, és eredményességük attól függ, hogy milyenek a lehetőségek hozzáadott érték létrehozására és a végtermékek esetében prémium kiskereskedelmi árak felszámítására<sup>63</sup>.

<sup>58</sup> Håkansson et al., *Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation* (2016), 261. o.

<sup>59</sup> EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), 5. és 27. o.

<sup>60</sup> Eurofound, *Meat processing workers* (2018), 3. o.; IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), 13. o.

<sup>61</sup> Eurofound, *Meat processing workers* (2018), 2. o.

<sup>62</sup> EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), 27. o.; Az Európai Bizottság tanulmánya a szállításra alkalmatlan, az élettartamuk végén lévő tejelő tehenek szállításának megelőzését célzó gazdasági modellekről (2022), 157–162. o.

<sup>63</sup> IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), 12. o.; Hultgren, *Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs* (2022); Az Európai Bizottság tanulmánya a szállításra alkalmatlan, az élettartamuk végén lévő tejelő tehenek szállításának megelőzését célzó gazdasági modellekről (2022), 161. o.

**49** 2022 januárjában<sup>64</sup> az Európai Parlament azt javasolta, hogy az eddigénél több helyszínen építsenek helyi vágó- és feldolgozó létesítményeket, és ösztönözzék a gazdaságokban mobil vágóhidak révén történő levágást, különösen a távolabb eső területeken (pl. hegyvidéki régiókban és szigeteken). Javasolta továbbá, hogy ezeket a megoldásokat a meglévő uniós forrásokból finanszírozzák. Az uniós gazdálkodók egyik érdekcsoportja, a Copa-Cogeca szerint több helyi vágóhíd építése helyett inkább a meglévő vágóhidaknak kellene uniós támogatást nyújtani létesítményeik és állatgazdálkodásuk javítása érdekében<sup>65</sup>.

### A tagállamok tenyésztési és vágási költségei eltérőek

**50** Az egyes termelési szakaszok (pl. tenyésztés és véghizlalás) költsége eltérő az egyes tagállamokban, ami befolyásolhatja az állatok szállítását. A malacok viszonylag olcsók Dániában és Hollandiában, ezzel magyarázható, hogy e két országból nagy számban szállítottak malacot Németországba<sup>66</sup>. A hízók véghizlalása drágább Németországban, mint Dániába, de a németországi húsipar az alacsonyabb munkaerőköltségek miatt hatékonyabb<sup>67</sup>.

**51** Az állatonkénti vágási költség eltérése miatt a vágási tevékenységeket gyakran a jobb költséghatékonyságú tagállamokba helyezik át. A baromfiágazatban egy tanulmány becslése szerint például a vágási költségek fő összetevői a következők:

- o munkaerő (35%);
- o épületek és berendezések (25%);
- o egyéb költségek (40%), többek között szállítás, energia, víz, ellenőrzés és csomagolás<sup>68</sup>.

<sup>64</sup> Az Európai Parlament ajánlása az állatok EU-n belül és kívül történő szállításának közbeni védelme tekintetében (2022), 39., 89., 105. bekezdés

<sup>65</sup> A Copa-Cogeca álláspontja az állatok szállításának közbeni jólétéről (2021), 2. o.

<sup>66</sup> Hoste, *International comparison of pig production costs* (2018), 16. o.

<sup>67</sup> Hoste, *International comparison of pig production costs* (2018), 16. o.

<sup>68</sup> Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), 22. o.

**52** A baromfiágazaton belül a költségek tagállamonként eltérőek. Mivel azonban az Unióban minden vágóhíd hasonló felszerelést használ, a tanulmány azt feltételezte, hogy a baromfiágazaton belül az országok vágási költségei közötti különbségek főként a bérkülönbségekből erednek<sup>69</sup>. A húsfeldolgozó ipar általában véve egyre gyakrabban alkalmaz migránsokat, határozott idejű munkaszerződéssel foglalkoztatott, illetve külső ügynökségeken keresztül toborzott ideiglenes munkavállalókat<sup>70</sup>.

**53** Nincs olyan uniós szintű, nyilvánosan hozzáférhető adatbázis, amely tagállamonként bepillantást engedne az állattenyésztési vagy a vágási költségekbe<sup>71</sup>.

### **Az állatok szenvedése nem jelenik meg a szállítási költségekben, illetve a hús árában**

**54** A tanulmányok különböző módszerekkel (szállítmányonként, állatonként, kilométerenként) számították ki a szállítási költségeket<sup>72</sup>. Az állatállományok utaztatásának költsége számos tényezőtől függ, például az állatok fajtájától és a távolságtól. Az üzemanyag, a felszerelések, az állat-egészségügyi ellenőrzések költségei és az útdíjak mellett a munkaerőköltségek teszik ki a teljes szállítási díj jelentős részét<sup>73</sup>.

<sup>69</sup> Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), 22. o.

<sup>70</sup> Eurofound, *Meat processing workers* (2018), 6. és 13. o.

<sup>71</sup> Az Európai Bizottság munkadokumentuma az uniós állatjóléti jogszabályok célravezetőségi vizsgálatáról (2022), 7. o.

<sup>72</sup> Van Wageningen, *The economics of animal transport* (2019), 6. o.; Az Európai Bizottság tanulmánya az el nem választott tejborjak nagy távolságra történő szállításáról a helyi tenyésztésre és hizlalásra való áttérésről (2022), 39. o.; Az Európai Bizottság áttekintő jelentése a közúton exportált állatok jólétéről (2020), 5. o.

<sup>73</sup> Van Wageningen, *The economics of animal transport* (2019), 6. o.

**55** Nincs olyan adatbázis, amely tájékoztatást adna az egyes uniós tagállamok szállítási költségeiről. Harmonizált adatok hiányában nem tudtuk meghatározni, hogy a szállítási költségek mekkora hányadát teszik ki a fogyasztó által fizetett végleges húsnak. Az ágazattól ugyan kevés bizonyítékra és nyilatkozatra tettünk szert, ezek azonban arra engednek következtetni, hogy a szállítási költségek általában a hús teljes kiskereskedelmi árának csak kis részét teszik ki. Egy baromfi témájú tanulmány becslése szerint a Németországban értékesített, uniós termelőktől származó csirkemellfilék esetében a szállítási költség kilogrammonként átlagosan 2 centet, azaz a hús teljes árának kevesebb mint 1%-át teszik ki<sup>74</sup>.

**56** A szállítás során felmerülő állatjóléti problémák pénzügyi következményeiről kevés adatot találtunk. Egy 2015-ben közzétett tanulmányban<sup>75</sup> szerepel egy becslés a tenyésztésre vagy vágásra szállított állatok esetében a sebesüléshez, lesántuláshoz, pusztuláshoz vagy egyéb problémákhoz kapcsolódó költségekről. Az, hogy a tagállami hatóságoknak és a Bizottságnak nem állnak rendelkezésére átfogó adatok, hátráltatja az arra ösztönző rendszerek kidolgozását, hogy a szállítóvállalatok lépéseket tegyenek az állatjóléti problémák megelőzésére.

**57** Amikor Írországból a húst a vágóhidak állatjóléti probléma (pl. bőrsérülések vagy végtagi zúzódások) miatt elutasítják, annak a pénzügyi hatása a termelői haszonkulcs 43%-ára becsülhető, és ez komoly fenyegetést jelent a sertéstelepek életképességére nézve<sup>76</sup>. Bizonyos esetekben ugyanakkor a szállításra alkalmatlan állatok utaztatására vonatkozó szabályok be nem tartása pénzügyi haszonnal is járhat a termelők számára (**3. háttérmagyarázat**).

<sup>74</sup> Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), 6. o.

<sup>75</sup> Van Wagenberg et al., *Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU* (2015).

<sup>76</sup> Az Európai Bizottság munkadokumentuma az uniós állatjóléti jogszabályok célravezetőségi vizsgálatáról (2022), 42. o.



### 3. háttérmagyarázat

#### Miért küldenek a gazdálkodók szállításra alkalmatlan állatokat a vágóhidakra (példa)

A mezőgazdasági termelők általában azért döntenek úgy, hogy nem kezelik a szállításra alkalmatlan teheneket a levágás előtt, mert erről úgy vélik, hogy nem kellően költséghatékony. A gazdáknak általában drágább a szállításra alkalmatlan teheneket a gazdaságban levágni, mint vágóhídra küldeni, és egy állat vágóhídra történő eladása – még ha állapota alkalmatlan is – anyagi haszonnal járhat számukra.

A szankciók egyébként általában nem jelentenek visszatartó erőt a nem megfelelő gyakorlattal, illetve az illegális tevékenységgel szemben, mivel a gazdasági szereplők úgy ítélik meg, hogy a szankciók összege az állatért kapott árhoz képest alacsony. Egyik ellenőrzése során például a Bizottság megállapította, hogy egy törött lábú bika szállítására 250 euró összegű bírságot szabtak ki, miközben a levágott bika hozzávetőleges értéke körülbelül 1500 euró.

*Forrás: Az Európai Bizottság tanulmánya a szállításra alkalmatlan, az élettartamuk végén lévő tejelő tehenek szállításának megelőzését célzó gazdasági modellekről (2022) iv. o.; Az Európai Bizottság munkadokumentuma az uniós állatjóléti jogszabályok célravezetőségi vizsgálatáról (2022), 33. o.; Az Európai Bizottság áttekintő jelentése a szállításra alkalmatlan állatok Európai Unióban való szállításának megelőzésére szolgáló rendszerekről (2015), 9. o.*

#### Az állatok szállítását a fogyasztói preferenciák is befolyásolhatják

**58** Az állatok szállítását a fogyasztói preferenciák is befolyásolják<sup>77</sup>. A helyi eredetű hús, a frissen levágott hús vagy a darabolt hús iránti fogyasztói kereslet, valamint az egyes hústípusok iránti szezonális kereslet mind olyan tényezők, amelyek szükségessé teheti az állatok szállítását. Jó példa erre a bárányhús behozatala Olaszországba a húsvéti időszakban.

**59** Az élelmiszerbiztonságról szóló 2022. évi Eurobarométer-felmérés szerint élelmiszer vásárlásakor a legtöbb válaszadó (54%) a termék árát, 46%-uk pedig a földrajzi eredetet veszi figyelembe, és csak kevesebb válaszadó figyel a környezeti és az éghajlati hatásra (16%), illetve olyan etikai szempontokra, mint például az állatjólét (15%)<sup>78</sup>.

<sup>77</sup> EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), 17. o.

<sup>78</sup> EFSA, *Eurobarometer on food safety in the EU* (2022), 8. o.

**60** A Bizottság állatjóléti címkézésről szóló tanulmányának megállapítása szerint a fogyasztók ugyan azt állítják, hogy húskészítmények vásárlásakor figyelembe vesznek állatjóléti szempontokat, valójában mégsem mindig hajlandóak magasabb árat fizetni az ilyen szempontból jobb minőségű termékekért. A többletfizetésre való hajlandóságuk akkor nőtt meg, ha tájékoztatást kaptak az állattenyésztési feltételekről, és ha a terméket jobb minőségűnek tartották<sup>79</sup>. Az ágazati szervezetek ugyanakkor úgy vélik, hogy a piaci hozam még mindig nem elegendő az állatjóléti beruházások megtérüléséhez, mivel a fogyasztók nem tudják, hogy milyen előírásokat kell betartani az élelmiszerek előállításakor, így számukra továbbra is az ár a legfontosabb tényező az élelmiszerválasztásban<sup>80</sup>.

**61** A jövőben a fogyasztók fontos szerepet játszhatnak a változás előmozdításában, mivel a Bizottság szerint várhatóan nagyobb figyelmet fognak fordítani a következőkre:

- o a termelési folyamatok és a termékek eredete (pl. helyi piacok, ökológiai és egyéb minőségrendszerek, állatjólét és környezeti lábnyom);
- o egészségügyi szempontok (nem fogyasztanak állati eredetű fehérjét, illetve kevesebbet fogyasztanak);
- o kényelem (áttérés a friss húsról a húskészítményekre)<sup>81</sup>.

**62** 2031-re az Unió húsfogyasztása várhatóan csökkenni fog, szemben a világszintű trenddel. **Promóciós kampányai** révén azonban a Bizottság segítséget nyújt az uniós mezőgazdasági termelőknek és az élelmiszeripari ágazatnak termékeik, köztük a (friss, hűtött és fagyasztott) hús és a húskészítmények értékesítésében<sup>82</sup>. Tágabb értelemben összefüggés van a húsfogyasztás mennyisége és a szállított élő állatok száma között<sup>83</sup>.

<sup>79</sup> Az Európai Bizottság tanulmánya az állatjóléti címkézésről (2022), 110. o.

<sup>80</sup> Az Európai Bizottság munkadokumentuma az uniós állatjóléti jogszabályok célravezetőségi vizsgálatáról (2022), 42. o.

<sup>81</sup> Az Európai Bizottság kiadványa az EU 2021 és 2031 közötti mezőgazdasági kilátásairól (2021), 30. o.

<sup>82</sup> Az 1144/2014/EU rendelet 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja.

<sup>83</sup> IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), 13–14. o.

## Trendek az állatok szállításában

### Uniós szinten nincsenek átfogó központosított adatok az állatok szállításáról

**63** Az élő állatok szállításáról uniós szinten csak szétagoltan állnak rendelkezésre adatok<sup>84</sup>. Ennek fő oka az, hogy az uniós jogszabályok nem kötelezik a tagállamokat arra, hogy adatokat gyűjtsenek és szolgáltatassanak az élő állatok szállításáról. Az állatszallítási rendelet csak az elvégzett ellenőrzésekről való beszámolást írja elő a tagállamok számára<sup>85</sup>. A fertőző állatbetegségek megelőzése érdekében az állat-egészségügyi törvény azt írja elő a tagállamoknak, hogy a nemzeti azonosítási és nyilvántartási adatbázisokban rögzítsék az állatmozgásokat<sup>86</sup>. A nemzeti adatbázisokat az állatok azonosítása, a gazdaságok nyilvántartása és a járványvédelem céljából hozták létre. A Bizottság véleménye szerint azonban ezek az adatbázisok nem alkalmasak az állatok szállítására vonatkozó adatok kinyerésére és elemzésére.

**64** Az állatok szállításáról két uniós adatbázis szolgáltat információt:

- o a **Comext** az Eurostat nemzetközi árukereskedelemre és azon belül az élő állatok kereskedelmére vonatkozó adatbázisa;
- o a **TRACES** az állatok, élelmiszerek, takarmányok és növények Unión belüli kereskedelmével és importjával/exportjával kapcsolatos egészségügyi és növény-egészségügyi követelményekre vonatkozó bizottsági online platform.

**65** Az állatok állat-egészségügyi bizonyítvánnyal egy másik tagállamba is szállíthatók<sup>87</sup>. Ezeket a szállításokat a TRACES adatbázison keresztül kell bejelenteni<sup>88</sup>. A nem uniós országokba történő szállításokat csak akkor rögzítik a TRACES rendszerben, ha az állatok egy másik tagállamon is áthaladnak. A Bizottság elismeri, hogy az állatok közúti exportjáról nincs teljes képe<sup>89</sup>, de ugyanez vonatkozik a szállítás

<sup>84</sup> EPRS, *Protection of animals during transport* (2021), 8. o., *Az Európai Parlament állásfoglalása az 1/2005/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról* (2019), 23. bekezdés.

<sup>85</sup> Az 1/2005/EK rendelet 27. cikkének (2) bekezdése.

<sup>86</sup> Az (EU) 2016/429 rendelet 109. cikke.

<sup>87</sup> Az (EU) 2016/429 rendelet 143. cikkének (1) bekezdése.





<sup>88</sup> Az (EU) 2016/429 rendelet 153. cikkének (2) bekezdése.

<sup>89</sup> Az Európai Bizottság áttekintő jelentése a közúton exportált állatok jólétéről (2020), 13. o.

más módjaira is. A tengeri úton történő kivitel tekintetében 2018-ban a Bizottság becslése szerint a TRACES adatbázis az állatszállító hajók által Horvátországból, Szlovéniából, Spanyolországból, Franciaországból, Írországból, Portugáliából és Romániából együttesen exportált szarvasmarháknak csak 31,6%-át, a juhoknak pedig csak 3,5%-át tartotta nyilván<sup>90</sup>.

**66** A TRACES a szállítással kapcsolatos bizonyos adatokat, valamint a hatósági ellenőrzések eredményeit tartalmazza, az állatok szállításáról ugyanakkor nem ad átfogó áttekintést<sup>91</sup>. A nemzetközi árukereskedelemre, és azon belül az élő állatok kereskedelmére vonatkozó adatokat emellett a Comext adatbázis tartja nyilván, egyik adatforrás sem rögzíti azonban az állatok belföldi szállítását. A **8. ábra** a két adatbázis releváns adatait mutatja be, és azt, hogy azokat hogyan használjuk fel áttekintésünkhöz.

**8. ábra. Az elemzésünk során használt Comext- és TRACES-adatok**

	érték	egyedek száma	tömeg	időtartam	távolság	mód	ok	belföldi	Unión belüli	Unión kívüli
	ÁLLAT			SZÁLLÍTÁS						
 <b>Comext</b> Az Eurostat nemzetközi árukereskedelemre vonatkozó adatbázisa	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✓
 <b>TRACES</b> A Bizottság egészségügyi követelményekre vonatkozó online platformja	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓*
 Tartalmazza, és elemzésre is használják	 Tartalmazza, de nem használják elemzésre			 Az információ nem szerepel az adatbázisban			* <b>TRACES:</b> Csak néhány információt tartalmaz az Unió kívüli országokba irányuló kivitelről, és nem tartalmaz információt az Unió kívülről történő behozatalról			

Forrás: Európai Számvevőszék.

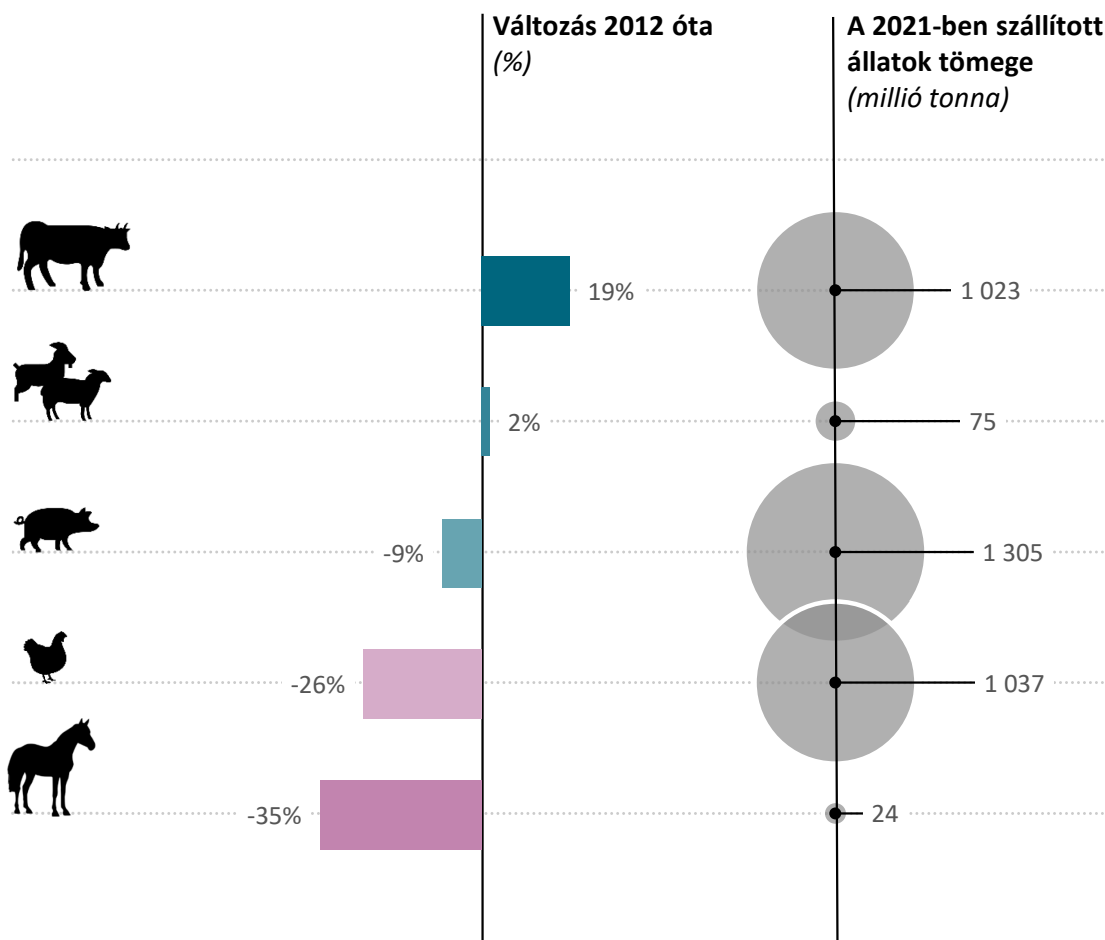
<sup>90</sup> Az Európai Bizottság áttekintő jelentése a tengeri útvonalon szállított állatok jólétéről (2020), 5. o.

<sup>91</sup> Az Európai Bizottság munkadokumentuma az uniós állatjóléti jogszabályok célravezetőségi vizsgálatáról (2022), 32. o.

## Az állatok Unión belüli és Unión kívüli szállításának trendjei

**67** Elemeztük az élő állatok Unión belüli kereskedelméről a 2012–2021-es időszakra nézve rendelkezésre álló adatokat. A megállapított trendeket a **9. ábra** mutatja be.

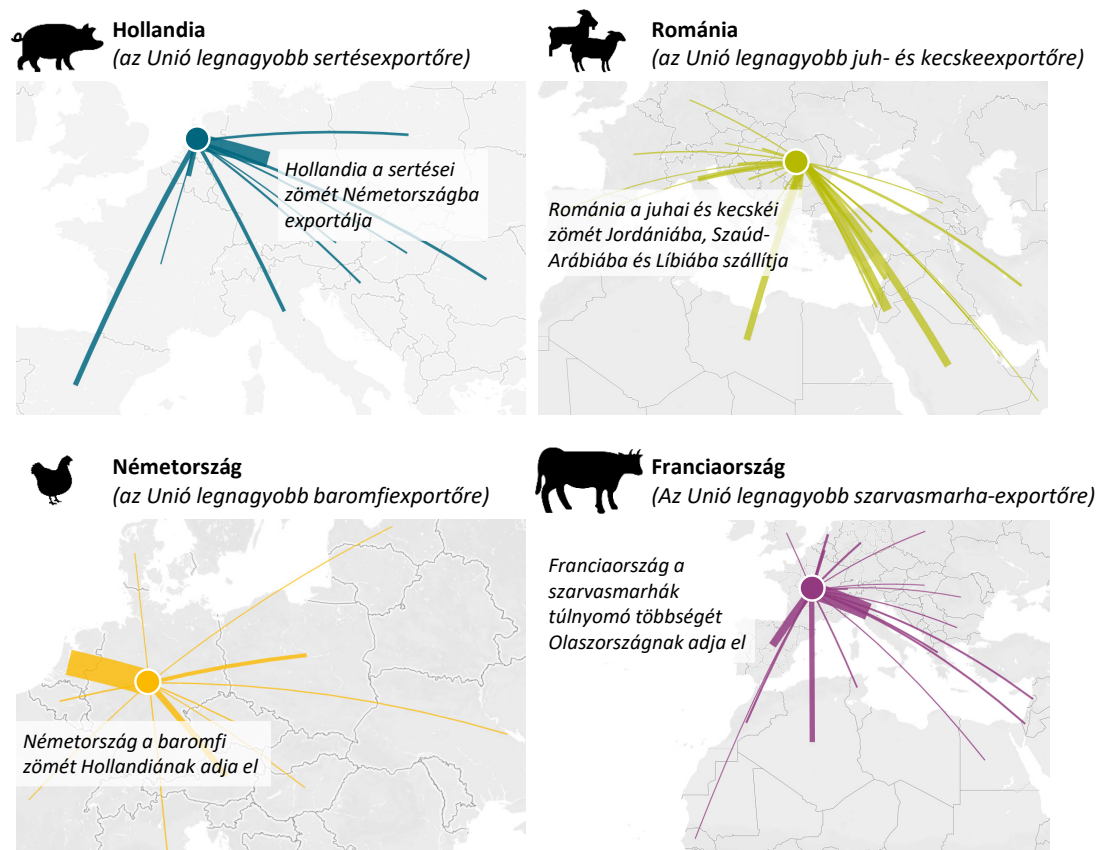
**9. ábra. Az élő állatok Unión belüli kereskedelmének trendjei (2012–2021)**



*Forrás: Európai Számvevőszék, a Comext adatai alapján (tömeg).*

**68** A **10. ábra** azt mutatja be, hogy az egyes fajok legnagyobb exportőrei mely országokba szállítják az élő állatokat. A fő célországok általában a szomszédos országok, de az állatokat gyakran szállítják sokkal távolabbra, többek között az Unión kívülre is.

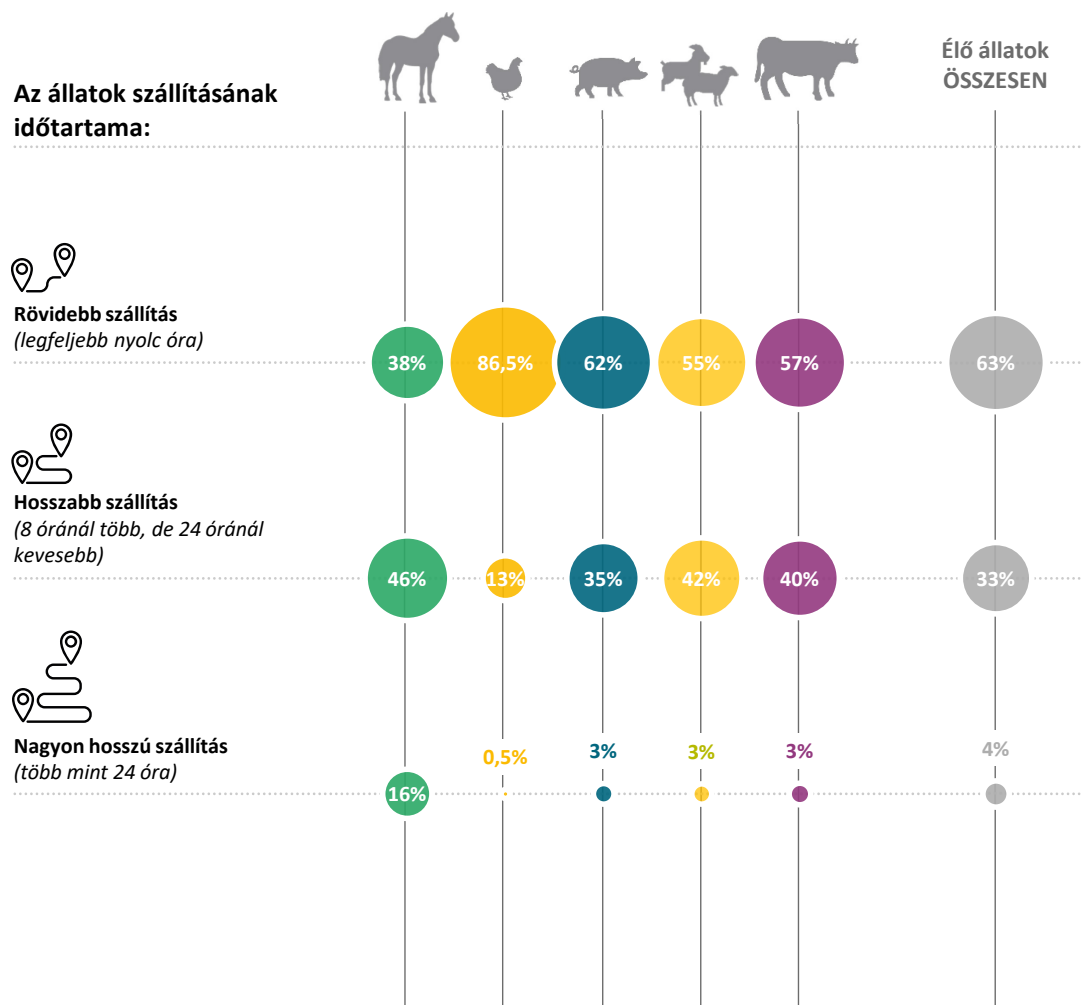
**10. ábra. Főbb uniós exportőrök állatfajonként és a főbb célországok (Unió belül és Unió kívül összesen) a 2017–2021-es időszakban**



Forrás: Európai Számvevőszék, a Comext adatai alapján (összesített tömeg).

**69** Időtartam tekintetében az Unión belüli állatszállítás legnagyobb része (63%) 2017–2021-ben rövid szállítás volt, ezt a hosszú (33%) és a nagyon hosszú (4%) szállítás követte. Baromfit általában rövid távra (**11. ábra**), míg lovakat inkább hosszabb távolságokra szállítanak.

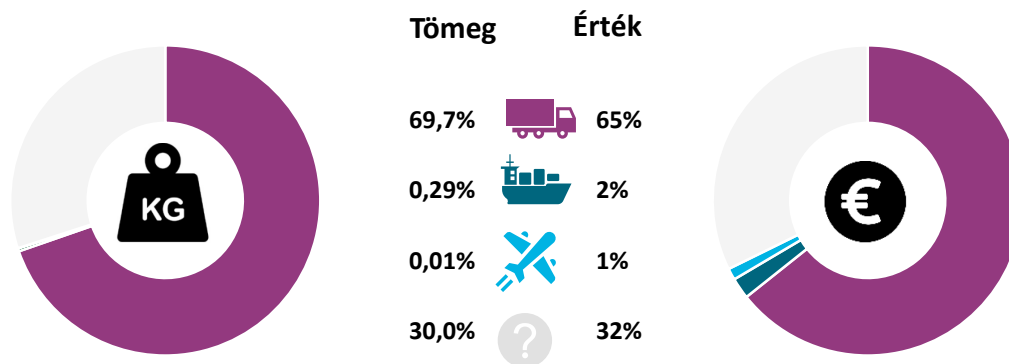
**11. ábra. Az állatok Unión belüli kereskedelmének időtartama állatfajonként (2017–2021)**



Forrás: Európai Számvevőszék, a TRACES adatai alapján (szállítmány).

**70** A tagállamok közötti élőállat-kereskedelem legnagyobb része (tömeg szerint 70%-a, piaci érték szerint 65%-a) közúton történik (**12. ábra**).

**12. ábra. Szállítási módok az élő állatok Unión belüli kereskedelmében (2017–2021)**

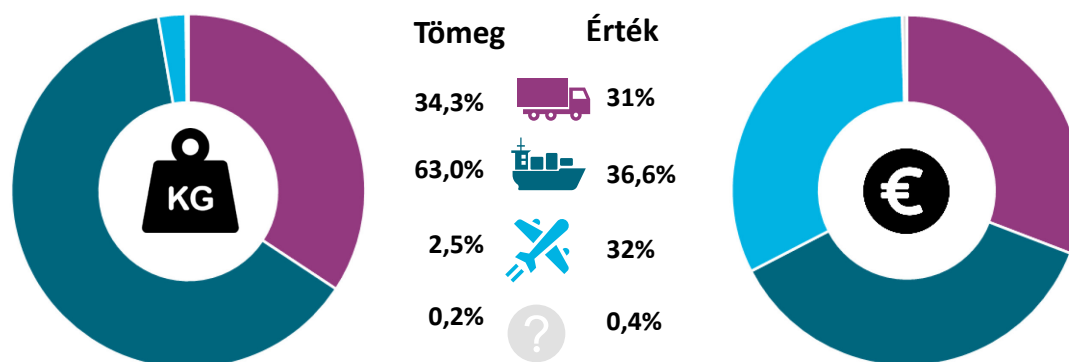


A Comext-adatbázisban regisztrált adatok mintegy egyharmada (a tömeg tekintetében 30%-a, az érték tekintetében 32%-a) esetében nem tüntetik fel a szállítási módot

*Forrás:* Európai Számvevőszék, a Comext adatai alapján.

**71** Az Unión kívülre irányuló export esetében a legtöbb szállítás tengeri úton történik (63%), a piaci értéket tekintve azonban egyenlő az eloszlás a különböző szállítási módok között (**13. ábra**).

**13. ábra. Szállítási módok a nem uniós országokba irányuló uniós export esetében (2017–2021)**

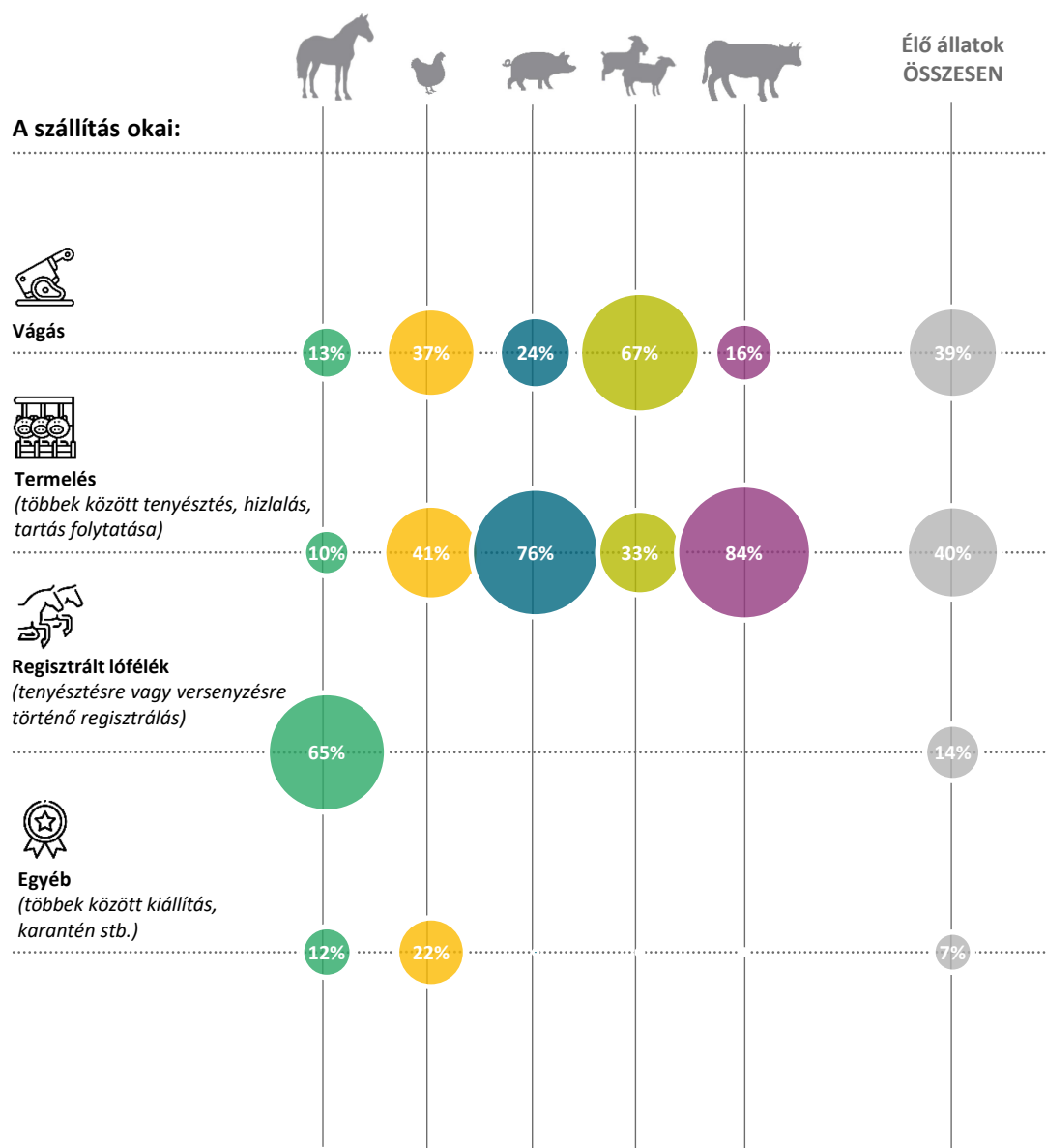


*Forrás:* Európai Számvevőszék, a Comext adatai alapján.



**72** A 2017–2021-es időszakban élő állatokat elsősorban tenyésztési és vágási célból szállítottak egyik tagállamból a másikba (**14. ábra**).

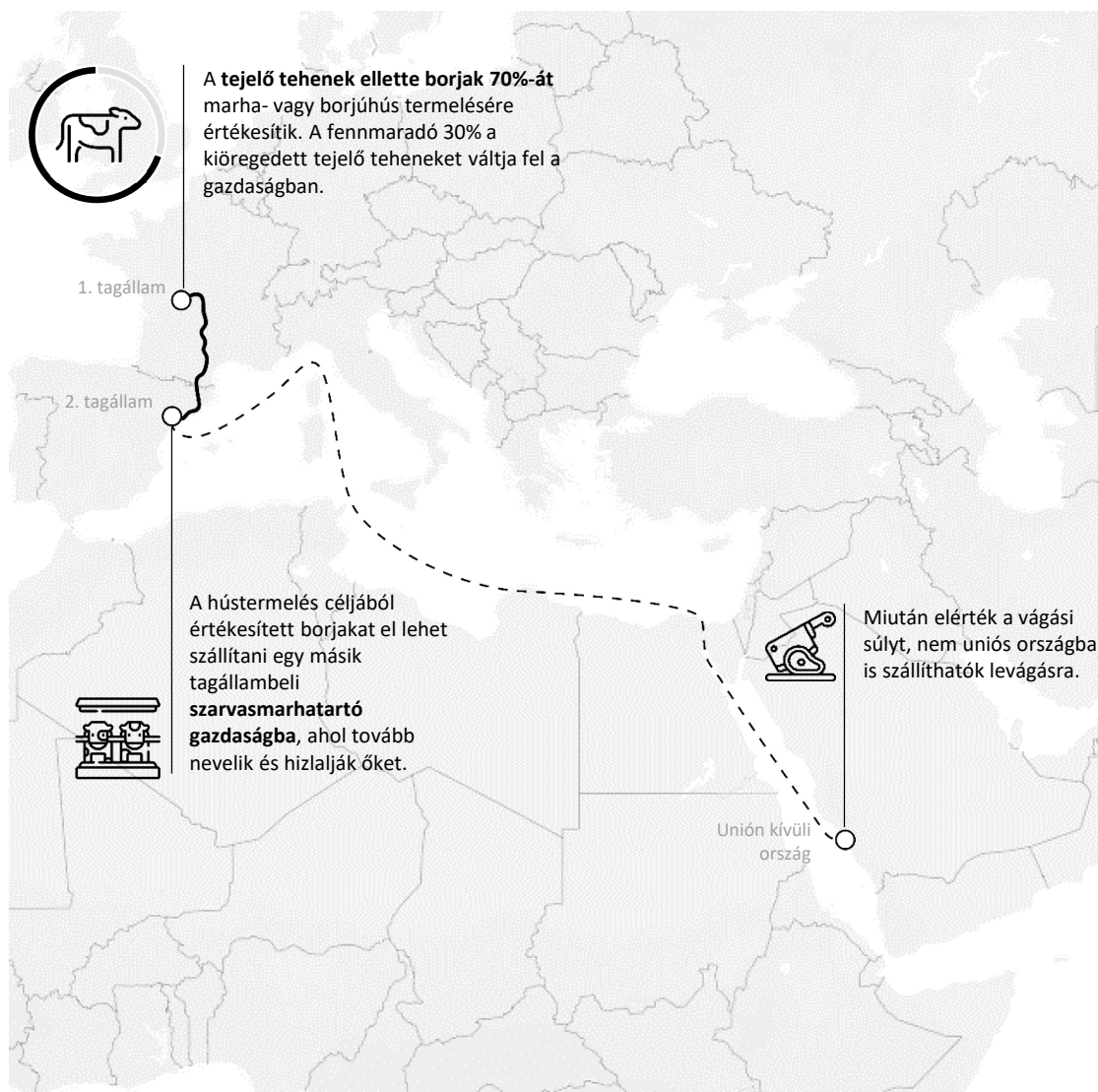
**14. ábra. Az Unió belüli szállítás okai, állatfajonként (2017–2021)**



Forrás: Európai Számvevőszék, a TRACES adatai alapján.

**73** Élettartama alatt egy állat több alkalommal és különböző okokból is szállítható. A **15. ábra** egy hústermelés céljából értékesített borjú példáját mutatja be.

### 15. ábra. Egy hústermelés céljából értékesített tejborjú útja



**Megjegyzés:** A példához a rendelkezésre álló szakirodalmat és adatok elemzését vettük alapul, és az nem egy konkrét állat útját mutatja meg.

**Forrás:** Az Európai Bizottság tanulmánya az el nem választott tejborjak nagy távolságra történő szállításáról a helyi tenyésztésre és hizlalásra való áttérésről (2022), 15., 19. és 38. o.; a Comext adatai.

## Az állatszállítás jobb nyomon követését lehetővé tevő új technológiák

**74** Az állatszálítási rendelet végrehajtásáról szóló 2019. évi állásfoglalásában<sup>92</sup> az Európai Parlament arra szólította fel a Bizottságot, hogy a harmonizáltabb adatgyűjtés érdekében határozzon meg közös minimumszabályokat a szállítások nyomon követésére szolgáló rendszerekre vonatkozóan.

**75** Egy bizottsági jelentés javaslata szerint jobb nyomon követést tenne lehetővé, ha informatikai rendszert vagy szoftvert használnának az állatszálító járművek útvonalainak, szálítási idejének és egyéb paramétereinek nyomon követésére<sup>93</sup>. Az állatjóléti jogszabályok felülvizsgálatának részeként a Bizottság fontolóra vette új technológiák bevezetését a nyomon követés és a végrehajtás javítása érdekében. A vizsgált két lehetőség a következő:

- o egy központi uniós informatikai rendszer létrehozása a tanúsítványok és engedélyek digitalizálására, a dokumentumok automatikus ellenőrzésére és a szálítási adatokhoz való valós idejű hozzáférés biztosítására;
- o annak előírása a tagállamok számára, hogy nemzeti szinten vezessenek be ilyen eszközöket<sup>94</sup>.

**76** Svédországban kutatók kimutatták, hogy az állatok szállításakor a digitális eszközök használata optimalizálhatja mind az útvonaltervezést, mind a logisztikát. Az ilyen optimalizálás révén a szálítási távolság is csökkenthető<sup>95</sup>.

<sup>92</sup> Az Európai Parlament állásfoglalása az 1/2005/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (2019), 23. bekezdés.

<sup>93</sup> Az állatok védelmére és az állatjólétre vonatkozó uniós stratégia (2012–2015) bizottsági értékelése (2021), 26. o.

<sup>94</sup> A Bizottság bevezető hatásvizsgálata az állatjólétről (2021), 4. o.

<sup>95</sup> Håkansson et al., *Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation* (2016), 261. o.

**77** Az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság (EFSA) megítélése szerint az állatjólét szempontjából alapvető fontosságú az állatok szállításra való alkalmasságának értékelése<sup>96</sup>. 2015-ben a Bizottság kísérleti projektet indított az Európán belül és a nem uniós országokba vágás, hizlalás és tenyésztés céljából szállított állatokra vonatkozó helyes és jobb gyakorlatokról szóló útmutatók kidolgozása és terjesztése céljából. Ennek keretében szarvasmarha-, ló-, sertés-, baromfi- és juhszállításra fejlesztettek ki útmutatókat<sup>97</sup>. 2022-ben egy a szállításra alkalmatlan tejelő tehenek szállításáról szóló bizottsági tanulmány megállapította, hogy a szállításra alkalmatlan tehenek utaztatásához az alkalmatlanság fogalmának hiányos vagy többféle értelmezése is hozzájárult<sup>98</sup>.

**78** Az állatok szállítás közbeni jólétének nyomon követését hátráltatja, hogy az állatokhoz nehéz a hozzáférés a szállítás során<sup>99</sup>. 2011-ben az EFSA azt javasolta, hogy dolgozzanak ki jobb eszközöket a nagy távolságokon szállított állatok jólétének nyomon követésére, például a következők révén:

- hőmérséklet-figyelő és figyelmeztető rendszerek beépítése a navigációs rendszerekbe (ezt már az állatszállítási rendelet is előírta az állatok nagy távolságra történő szállítása esetére)<sup>100</sup>;
- közös minimumkövetelmények megállapítása a figyelemmel kísért paraméterek összehangoltabb értékelésének lehetővé tétele érdekében<sup>101</sup>.

Mindeddig az EFSA ezen ajánlásainak egyike sem tükröződött az uniós jogszabályokban. A nyomon követési eszközök hiánya kedvezőtlenül befolyásolhatja a jogszabályok betartását és végrehajtását, és emiatt az állatok jólétét is<sup>102</sup>.

<sup>96</sup> EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), 27. és 91. o.

<sup>97</sup> Az „*Animal Transport Guides*” (Állatszállítási útmutatók) kísérleti projekt weboldala.

<sup>98</sup> Az Európai Bizottság tanulmánya a szállításra alkalmatlan, az élettartamuk végén lévő tejelő tehenek szállításának megelőzését célzó gazdasági modellekről (2022), iv. o.

<sup>99</sup> EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), 91. o.

<sup>100</sup> Az 1/2005/EK rendelet I. melléklete VI. fejezetének 3. szakasza.

<sup>101</sup> EFSA, *Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport* (2011), 88. o.

<sup>102</sup> Az Európai Bizottság munkadokumentuma az uniós állatjóléti jogszabályok célravezetőségi vizsgálatáról (2022), 33. o.

**79** 2022-ben az EFSA a következőket javasolta: mesterséges intelligencián alapuló kamerák kifejlesztése az állatok szállítás közbeni jólétének nyomon követésére, érzékelők üzembe helyezése a járművek mozgása által okozott mozgási stressz figyelemmel kísérésére, valamint a lovak felszerelése olyan övekkel, amelyek a szállítás során rögzítik fiziológiai paramétereiket. Az e területen rendelkezésre álló technológiai eszközöket tudományos vizsgálatokban már felhasználták, de a gyakorlatban még nem alkalmazzák őket<sup>103</sup>.

---

<sup>103</sup> EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), 18–19. és 91. o.

## Kihívások és lehetőségek

**80** Az élő állatok szállítása kedvezőtlenül befolyásolhatja az állatok jólétét. Az Unió kezdeményezéseket dolgozott ki az állatok szállítás közbeni jólétének javítására, jogszabályokat fogadott el és felügyelte azok tagállamok általi végrehajtását. Az állatok szállításának fő hajtóerejét a gazdasági tényezők jelentik. A költségek tagállamok közötti eltérései és a méretgazdaságosság kiaknázásának szükségessége az állattenyésztési ágazat szakosodásához és a vágási ágazat koncentrációjához vezetett, ösztönözve az állatok gyakori szállítását. A gazdasági szereplők élő állatok mozgatására való hajlandóságát a fogyasztói preferenciák is befolyásolhatják.

**81** A szállításnak az állatok jólétére gyakorolt káros következményei enyhíthetők a szállítások számának és hosszának csökkentésével, az élő állatok szállítás közbeni körülményeinek javításával. Áttekintésünkben kihívásokat és lehetőségeket tártunk fel az uniós politikai döntéshozók és érdekelt felek számára, és azokat figyelembe vételre javasoljuk az uniós jogszabályok közelgő felülvizsgálata során.

**82 Az élőállat-szállítás alternatíváinak feltárása.** Az élő állatok helyett a hús szállítása fenntarthatóbb lehet az állatjólét, valamint a környezetre és az éghajlatváltozásra gyakorolt hatás szempontjából, de gazdasági szempontból nem mindig nyereséges. Az állatszállítás csökkentésének egy másik módja, ha a vágást közelebb hozzuk a tenyésztés helyéhez. A helyi vágóhidak kialakításának és mozgó vágóhidak használatának előmozdítása és ösztönzése elősegítheti ezt, bár ezek rendszerint csak kisebb léptékű megoldások, sajátos szükségletek és réspiaci igények kielégítésére.

**83 A fogyasztók jobb tájékoztatása annak érdekében, hogy megalapozott döntéseket hozhassanak.** A változás előmozdításában a fogyasztók választásai is fontos szerepet játszhatnak. A fogyasztók általában a helyi eredetű húst részesítik előnyben, és néhányan hajlandók lennének nagyobb összeget fizetni, ha tájékoztatást kapnának arról, hogy az állatjóléti feltételek megfelelőek. Az élelmiszer címkéken használt terminológia és a tagállami címkézési rendszerek nagy száma azonban gyakran zavaróan hat a fogyasztókra. A nagyobb átláthatóság és harmonizáció – például egy uniós állatjóléti címkézési rendszer révén – elősegíthetné, hogy a fogyasztók megalapozott döntéseket hozzanak. Promóciós kampányai révén a Bizottság segítséget nyújt az uniós mezőgazdasági termelőknek és az élelmiszeripari ágazatnak termékeik, köztük a (friss, hűtött és fagyasztott) hús és húskészítmények értékesítésében.

**84 Strukturális változások előmozdítása a fenntarthatóbb élelmiszerlánc-rendszer felé.** Az európai zöld megállapodás és „a termelőtől a fogyasztóig” stratégia előmozdítja a fenntarthatóbb élelmiszerrendszerre való átállást. Ehhez az átálláshoz strukturális változásokra lenne szükség az ellátási láncban és az élelmiszer-fogyasztási mintákban. A jól megtervezett pénzügyi kezdeményezések közvetlen hatással bírhatnak, ha bátorítják a helyes árképzést és megfelelő módon ösztönzik a termelőket, a felhasználókat és a fogyasztókat fenntartható magatartásra.

**85 Pénzbeli érték hozzárendelése az állatok szenvedéséhez, és ennek figyelembe vétele a szállítási költségekben és a húsrban.** Az állatok jólétét sem a szállítás költségei, sem a hús ára nem veszi figyelembe. Olyan módszertan kidolgozásával, amelynek révén a húsrban az állatok szenvedésének az ára is megjelenne, lehetőség nyílna olyan ösztönző rendszerek kifejlesztésére, amelyek rávehetnék a szállítóvállalatokat az állatjóléti problémák megelőzésére, és minimálisra csökkenthetnék a meg nem felelést bátorító gazdasági ösztönzőket.

**86 Átfogó központosított áttekintés kialakítása az állatszállításról, az élő állatok szállítás közbeni életkörülményeinek nyomon követése és a logisztikai optimalizálás előmozdítása.** A tagállamok járványvédelmi célból információkat gyűjtenek az állatmozgásokról. A Bizottság nem rendelkezik átfogó központosított adatokkal az állatok szállításáról. A nyomon követés az összes szállításnak – és azon belül az élő állatok belföldi szállításának – a figyelemmel kísérésére szolgáló uniós szintű informatikai rendszer révén tökéletesíthető lenne, és egy ilyen rendszer a Bizottságot is átfogó központosított adatokhoz segítené az állatok szállításáról. A digitális eszközök használata emellett az állatszállítás tervezését és logisztikáját is optimalizálhatja. Az állatok szállítás közbeni jólétének nyomon követését hátráltatja, hogy az állatokhoz nehéz a hozzáférés a szállítás során. Az e területen rendelkezésre álló technológiai eszközöket tudományos vizsgálatokban már felhasználták, de a gyakorlatban még nem alkalmazzák őket. Az olyan új technológiák, mint például a kamerák és az érzékelők hozzájárulhatnak az állatok szállítás közbeni jólétének méréséhez és nyomon követéséhez.

Az áttekintést 2023. március 1-jei luxembourgi ülésén fogadta el a Joëlle Elvinger számvevőszéki tag elnökölte I. Kamara.

*a Számvevőszék nevében*

Tony Murphy  
*elnök*



# Melléklet

## I. melléklet. Áttekintett legfontosabb publikációk

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

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

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

Az Európai Bizottság jelentése az állatok szállítás közbeni védelméről szóló 1/2005/EK tanácsi rendelet hatásáról (2011)

Az Európai Bizottság áttekintő jelentése a szállításra alkalmatlan állatok Európai Unióban való szállításának megelőzésére szolgáló rendszerekről (2015)

Az Európai Bizottság áttekintő jelentése az állattenyésztési ágazat jövőjéről (2020)

Az Európai Bizottság áttekintő jelentése a közúton exportált állatok jólétéről (2020)

Az Európai Bizottság áttekintő jelentése a tengeri útvonalon szállított állatok jólétéről (2020)

Az Európai Bizottság jelentése a sertés-, baromfi-, juh- és kecskehús esetében a származási ország vagy az eredet helye kötelező feltüntetésének értékeléséről (2021)

Az Európai Bizottság kiadványa az EU 2021 és 2031 közötti mezőgazdasági kilátásairól (2021)

Az Európai Bizottság munkadokumentuma az uniós állatjóléti jogszabályok célravezetőségi vizsgálatáról (2022)

Az Európai Bizottság tanulmánya az állatjóléti címkézésről (2022)

Az Európai Bizottság tanulmánya a KAP intézkedésekről, valamint az állatjólétet és az antimikrobiális szerek használatának csökkentését előmozdító eszközökről (2022)

Az Európai Bizottság tanulmánya az el nem választott tejborjak nagy távolságra történő szállításáról a helyi tenyésztésre és hizlálásra való áttérésről (2022)

Az Európai Bizottság tanulmánya a szállításra alkalmatlan, az élettartamuk végén lévő tejelő tehenek szállításának megelőzését célzó gazdasági modellekről (2022)

A Számvevőszék 31/2018. sz. különjelentése: „Állatjólét az Európai Unióban: a gyakorlati végrehajtás elmarad az ambiciózus céloktól”

EFSA, *Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport* (2011)

EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022)

EFSA, *Eurobarometer on food safety in the EU* (2022)

EPRS, *Animal welfare on the farm – ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level* (2021)

EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019)

EFA, *Live animal transport* (2021)

Eurofound, *Meat processing workers* (2018)

Az Európai Parlament állásfoglalása az állatok szállítás közbeni védelméről (2012)

Az Európai Parlament állásfoglalása az 1/2005/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (2019)

Az Európai Parlament jelentése az uniós jog alkalmazása során az állatoknak az EU-n belül és kívül történő szállítására közbeni védelme tekintetében felmerülő állítólagos jogsértések és hivatali visszasságok vizsgálatáról (2021)

Håkansson et al., *Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation* (2016)

Hoste, *International comparison of pig production costs* (2018)

Hultgren, *Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs* (2022)

IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021)

Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018)

Van Wageningen et al., *Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU* (2015)

Van Wageningen, *The economics of animal transport* (2019)

Van Wageningen, Baltussen, *Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU* (2021)

## Rövidítések

**ANIT:** Az állatok szállítás közbeni védelmével foglalkozó európai parlamenti vizsgálóbizottság

**EFA:** Eurogroup for Animals (állatjóléti szervezet)

**EFSA:** Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság

**EPRS:** Az Európai Parlament Kutatószolgálat

**IPOL:** Európai Parlament, Unió Belső Politikák Főigazgatósága

**KAP:** közös agrárpolitika

**NGO:** Nem kormányzati szervezet

# Glosszárium

**Comext:** Az Eurostat adatbázisa az Uniónak a tagállamok egymás közötti és harmadik országokkal folytatott árukereskedelméről.

**Hizlalás:** Állatok tartása hústermelés céljából.

**Szállítmány:** Egyetlen tanúsítvány vagy dokumentum hatálya alá tartozó és egyazon származási helyről egyazon rendeltetési helyre ugyanazon szállítási móddal szállított áruk mennyisége.

**Tejborjú:** Tejtermelés céljából tenyésztett üsző.

**Tenyésztés:** Állatok tartása utódnemzés céljából.

**TRACES:** A Bizottság online platformja, amely információkat tartalmaz az állatok, az állati és nem állati eredetű élelmiszerek és takarmányok, valamint a növények Unión belüli és más országokkal folytatott kereskedelmére vonatkozó egészségügyi és növény-egészségügyi bizonyítványokról.

**Véghezizálás:** A hizlalás utolsó, a vágásra előkészítő szakasza.

## A számvevőszéki munkacsoport

Ezt az áttekintést a fenntartható természetierőforrás-gazdálkodásra szakosodott, Joelle Elvinger számvevőszéki tag elnökölte I. Kamara fogadta el. A dokumentum elkészítését Eva Lindström számvevőszéki tag irányította Kristina Maksinen kabinetfőnök, Katharina Bryan volt kabinetfőnök, Johan Stalhammar kabinetattasé, Elena Graziuso, szakpolitikai asszisztens és Andrzej Robaszewski kabinethez rendelt közgazdász, Emmanuel Rauch ügyvezető, Michela Lanzutti feladatfelelős, valamint Michał Szwed, Magdeline Owusu Agyemang és Zvonimir Novoselić számvevők közreműködésével. Grafika: Marika Meisenzahl. Adatelemzés és áttekintő táblázatok: Stamatis Kalogirou és Łukasz Kołodziej. Nyelvi támogatás: Agata Sylwestrzak és Laura Mcmillan.



*Balról jobbra:* Andrzej Robaszewski, Elena Graziuso, Stamatis Kalogirou, Michela Lanzutti, Johan Stalhammar, Eva Lindström, Laura McMillan, Kristina Maksinen, Zvonimir Novoselic, Magdeline Owusu Agyemang, Michał Szwed.

# SZERZŐI JOGOK

© Európai Unió, 2023

Az Európai Számvevőszék dokumentumainak felhasználását a nyíltadat-politikáról és a dokumentumok további felhasználásáról szóló [6–2019. sz. számvevőszéki határozat](#) szabályozza.

Ellenkező rendelkezés (pl. egyedi szerzői jogi nyilatkozatokban foglaltak) hiányában az Európai Unió tulajdonában lévő számvevőszéki tartalmak a [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\) licenc](#) alá tartoznak. Ezért főszabály szerint a további felhasználás a forrás és a változtatások megfelelő feltüntetésével megengedett. A Számvevőszéktől származó tartalmak további felhasználásakor azok eredeti értelme és mondanivalója nem torzulhat. A Számvevőszék nem vonható felelősségre a továbbfelhasználás esetleges következményeiért.

Ha az adott tartalomban azonosítható magánszemélyek is érintettek (például ha egy kép a Számvevőszék munkatársait ábrázolja vagy harmadik fél is szerepel a források között), adott esetben további engedélyt is be kell szerezni.

Amennyiben ez megtörtént, akkor a vonatkozó engedély érvényteleníti a fenti általános érvényű engedélyt, és az abban foglalt, egyértelműen meghatározott felhasználási korlátozások érvényesek.

Az olyan tartalmak felhasználásához vagy reprodukálásához, amelyek nem az Európai Unió tulajdonát képezik, adott esetben közvetlenül a szerzői jog tulajdonosától kell engedélyt kérni:

- Ábrák – ikonok: valamennyi ábra kidolgozása a [Flaticon.com](#) eszközeinek felhasználásával történt. © Freepik Company S.L. Minden jog fenntartva.

Az iparjogvédelem alatt álló szoftverek és dokumentumok – pl. szabadalmak, márkajelzések, bejegyzett formatervezési minták, logók és nevek – nem tartoznak a Számvevőszék továbbfelhasználási politikájának hatókörébe.

Az Európai Uniónak az europa.eu címtartomány alá tartozó intézményi weboldalai külső oldalakra mutató hivatkozásokat is tartalmaznak. Ezek nem tartoznak a Számvevőszék hatáskörébe, ezért ajánlott elolvasni az ott közzétett adatvédelmi és szerzői jogi rendelkezéseket.

## **Az Európai Számvevőszék logójának használata**

Az Európai Számvevőszék logója kizárólag a Számvevőszék előzetes hozzájárulásával használható fel.

Áttekintésünk bemutatja az élő állatok szállításával kapcsolatos főbb tényezőket, valamint az e területen megfigyelhető tendenciákat. Évente több milliárd élőállat szállítására kerül sor közúton, tengeren, vasúton és légi úton az Európai Unión belül, illetve az Unióból harmadik országok felé, mégpedig számos célból: például tenyésztés, hizlalás vagy vágás céljából. Az Unió elfogadott jogszabályokat az állatok szállítás közbeni védelméről, de az Európai Bizottság és tudományos vizsgálatok hiányosságokra mutattak rá ezen a területen. A jövőbeli kihívások és lehetőségek a következőkben rejlenek: az állatszállítás alternatíváinak feltárása, a fogyasztók jobb tájékoztatása, strukturális változások előmozdítása a fenntarthatóbb élelmiszer-ellátási lánc érdekében, pénzügyi érték hozzárendelése az állatok szállítás közbeni szenvedéséhez, és ennek figyelembe vétele a szállítási költségekben és a húsrban, továbbá az új technológiák használatának ösztönzése.

**EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK**  
12, rue Alcide De Gasperi  
1615 Luxembourg  
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Megkeresés: [eca.europa.eu/hu/Pages/ContactForm.aspx](https://eca.europa.eu/hu/Pages/ContactForm.aspx)  
Weboldal: [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)  
Twitter: @EUAuditors



EURÓPAI  
SZÁMVEVŐSZÉK