



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 10.11.2011  
KOM(2011) 700 v konečném znění

**ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ**  
**o dopadu nařízení Rady (ES) č. 1/2005 o ochraně zvířat během přepravy**

# ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

## o dopadu nařízení Rady (ES) č. 1/2005 o ochraně zvířat během přepravy

### 1. ÚVOD

EU má pravidla, která upravují dobré životní podmínky zvířat během přepravy, od roku 1977<sup>1</sup>. Cílem pravidel je odstranit technické překážky obchodu s živými zvířaty a umožnit řádné fungování dotyčných organizací trhů a zároveň zajistit dostatečnou úroveň ochrany dotyčných zvířat.

Právní předpisy EU byly naposledy aktualizovány nařízením Rady (ES) č. 1/2005 o ochraně zvířat během přepravy<sup>2</sup> (dále jen „nařízení“), které bylo přijato dne 22. prosince 2004. Článek 32 nařízení stanoví, že „Komise [předloží] Evropskému parlamentu a Radě zprávu o zacházení s přepravovanými zvířaty a o obchodních tocích živých zvířat v rozšířeném Společenství. Tato zpráva přihlédně zejména k vědeckým důkazům o potřebách zvířat, pokud jde o životní podmínky, a ke zprávě o zavádění navigačního systému (...), jakož i ke společensko-hospodářským dopadům tohoto nařízení, včetně regionálních hledisek“. Tato zpráva je reakcí Komise na tuto žádost.

Cílem této zprávy je popsat aktuální stav, pokud jde o dopad nařízení na životní podmínky zvířat a na obchod uvnitř Unie; jeho společensko-hospodářské a regionální důsledky, jakož i provádění navigačních systémů, jak požaduje bod 4.3 kapitoly VI přílohy I nařízení. Tato zpráva navíc obsahuje informace o vynuucování právních předpisů EU.

Nařízení se vztahuje na přepravu obratlovců, která se uskutečňuje v souvislosti s hospodářskou činností. Jelikož se však podrobnosti v nařízení týkají především hospodářských zvířat, např. skotu, prasat a koní, soustředí se obsah této zprávy především na přepravu těchto zvířat. Zpráva nebere v úvahu přepravu jiných druhů, např. psů a koček, drůbeže, zvířat chovaných pro vědecké účely a exotických druhů.

V rámci této zprávy by měly být prozkoumány rovněž zvláštní problémy a opatření týkající se přepravy ryb, jež jsou určeny ve strategii pro udržitelný rozvoj evropské akvakultury.<sup>3</sup>

Na konci této zprávy je uveden glosář technických pojmů.

---

<sup>1</sup> Směrnice Rady 77/489/EHS ze dne 18. července 1977 o ochraně zvířat při mezinárodní přepravě, Úř. věst. L 200, 8.8.1977, s. 10-16.

<sup>2</sup> Nařízení Rady (ES) č. 1/2005 ze dne 22. prosince 2004 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností a o změně směrnic 64/432/EHS a 93/119/ES a nařízení (ES) č. 1255/97, Úř. věst. L 3, 5.1.2005, s. 1.

<sup>3</sup> KOM (2009) 169 v konečném znění.

## 2. DOPAD NAŘÍZENÍ

Nařízení Rady (ES) č. 1/2005 vstoupilo v platnost v lednu 2005 a použitelným se stalo dne 5. ledna 2007. Aby bylo možné stanovit, zda mělo přijetí nařízení dopad na faktory zmíněné v kapitole 1 (obchod, dobré životní podmínky zvířat atd.), a pokud ano, v jakém rozsahu, byly porovnány údaje z období před uplatněním nařízení (2007) a po něm<sup>4</sup>. Kromě interních údajů Komise čerpá tato zpráva informace z těchto hlavních zdrojů:

- z „*Vědeckého stanoviska k dobrým životním podmínkám během přepravy*“, které přijal Evropský úřad pro bezpečnost potravin (EFSA) v prosinci 2010<sup>5</sup>;
- z úředních zpráv členských států o inspekcích<sup>6</sup>;
- z úředních informací poskytnutých zúčastněnými subjekty v EU;
- ze zprávy Komise o porušování sociálních předpisů v silniční dopravě<sup>7</sup>;
- z informací získaných z formálních stížností a řízení o nesplnění povinnosti.

V roce 2010 Komise zadala externí studii, která měla posoudit dopad nařízení<sup>8 9</sup>. Závěrečná zpráva studie včetně rozsahu a omezení studie je zveřejněna na internetových stránkách Komise<sup>10</sup>.

Zjištění studie a informace obdržené z výše vyjmenovaných zdrojů byly analyzovány, aby bylo možné určit obecné tendence a dopady, k nimž od uplatnění nařízení v roce 2007<sup>11</sup> došlo, a zejména:

- (1) posoudit dopad na obchod s živými zvířaty uvnitř Unie;
- (2) posoudit regionální a společensko-hospodářské důsledky nařízení;
- (3) provést porovnání kvality životních podmínek zvířat během přepravy před uplatněním nařízení a po něm;
- (4) provést posouzení požadavků nařízení s ohledem na vědecké stanovisko přijaté Evropským úřadem pro bezpečnost potravin v prosinci 2010;
- (5) provést analýzu používání navigačních systémů;
- (6) posoudit úroveň souladu s předpisy a vynucování předpisů.

---

<sup>4</sup> Bulharsko a Rumunsko přistoupily k EU v roce 2007. Podle Eurostatu tyto členské státy představují přibližně 2,5 % celkové produkce masa v EU, a dopad tohoto rozšíření na přepravu živých zvířat s výjimkou koní uvnitř Unie byl tudíž v této zprávě považován za nepatrný.

<sup>5</sup> EFSA Journal 2011; 9(1):1966 [s. 125].

<sup>6</sup> Podle článku 27 nařízení předkládají členské státy každý rok zprávu o inspekcích v souvislosti s nařízením.

<sup>7</sup> KOM (2009) 225 v konečném znění, zpráva Komise s názvem Analýza sankcí stanovených v právních předpisech členských států v případě vážného porušení sociálních předpisů v silniční dopravě.

<sup>8</sup> Studie dopadu nařízení (ES) č. 1/2005 o ochraně zvířat během přepravy, SANCO/2010/D5/116733.

<sup>9</sup> <http://www.ibf.be/animalstransport/>

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/index_en.htm)

<sup>11</sup> S výjimkou čl. 6 odst. 5 se nařízením uplatňuje ode dne 5. ledna 2007, viz článek 37 nařízení.

Výše uvedené body jsou podrobněji popsány v následujících dílčích kapitolách 2.1–2.6.

## 2.1. Dopad na obchod s živými zvířaty uvnitř Unie

Každoročně je mezi členskými státy a ze třetích zemí a do nich přepravován velký počet živých zvířat<sup>12</sup>. Tento obchod probíhá z několika důvodů a struktura obchodu byla po uplatnění nařízení a rozšíření EU v roce 2007 zachována<sup>13</sup>. Přesuny zvířat v rámci členských států nepodléhají povinné deklaraci, a tudíž nejsou k dispozici žádné údaje o celkovém počtu zvířat přepravených v rámci jednotlivých členských států EU.

Z údajů o obchodu s živými zvířaty uvnitř Unie a jejich dovozu do EU/vývozu z EU je patrné, že celkový počet přepravených živých zvířat byl v roce 2005 přibližně stejný jako v roce 2009. Existují nicméně určité rozdíly mezi druhy, jak vyplývá z **tabulky 1**, a zejména počet koní přepravovaných déle než 24 hodin výrazně klesl, zatímco počet přepravovaných prasat vzrostl během téhož období o 70 %. Důvody těchto změn nebyly v rámci této zprávy analyzovány, a tudíž nelze vyvodit žádné jednoznačné závěry.

**Tabulka 1: Celkový počet přepravených živých zvířat (obchod uvnitř Unie a dovoz do EU/vývoz z EU) podle druhů v letech 2005 a 2009.**

**Zdroj: Externí zpráva (za použití údajů ze systému Traces)**

		2005	2007	2009	změna v % v období 2005–2009
<b>Skot</b>	<b>Celkem</b>	3 973 008	4 222 859	4 299 255	+ 8 %
<b>Prasata</b>	<b>Celkem</b>	16 438 637	21 696 563	27 802 500	+ 70 %
<b>Ovce</b>	<b>Celkem</b>	4 209 196	9 112 233	4 335 078	+ 3 %
<b>Koně</b>	<b>Celkem</b>	176 348	224 449	147 122	- 17 %
Koně	> 24 h	58 224	67 739	39 371	- 33 %

Analýza údajů o výrobních nákladech a pohybech na trhu obsažená v externí zprávě potvrdila, že jednou z hlavních příčin tohoto obchodu je stále snaha využít rozdíly v cenách mezi členskými státy. Jedním z nejdůležitějších nákladových faktorů v živočišné výrobě jsou náklady na krmivo a tyto náklady se v různých členských státech a regionech liší. Podnětem k obchodu s živými zvířaty uvnitř Unie může kromě toho být omezená porážková nebo zpracovatelská kapacita v některých členských státech a také skutečnost, že regionální produkce masa v EU neodpovídá regionální spotřebě. Je však třeba podotknout, že k přepravě živých zvířat uvnitř Unie v převážné většině případů dochází mezi několika málo členskými státy. Sedm členských států<sup>14</sup> představuje 60 % obchodu se skotem uvnitř Unie a téměř

<sup>12</sup> Podle externí zprávy bylo mezi členskými státy a do třetích zemí a z nich v roce 2009 přepraveno přibližně 37 milionů kusů živého skotu, prasat, ovcí, koz a koní. Navíc byla tentýž rok přepravena více než 1 miliarda kusů drůbeže.

<sup>13</sup> V roce 2007 přistoupily k EU Bulharsko a Rumunsko.

<sup>14</sup> Belgie, Francie, Německo, Polsko, Itálie, Nizozemsko a Španělsko.

70 % prasat je přepravováno z Dánska nebo Nizozemska, přičemž Německo je příjemcem více než 50 % všech přepravovaných prasat.

Mezi roky 2005 a 2009 došlo k nárůstu celkového počtu zásilek živých zvířat pro vývoz/dovoz a obchod uvnitř Unie. Počet zásilek v rámci přepravy jak na krátké, tak dlouhé vzdálenosti během tohoto období vzrostl, zatímco zásilky v rámci přepravy na velmi dlouhé vzdálenosti, při níž je nutné provést vykládku a zajistit zvířatům před další cestou 24hodinový odpočinek, zůstaly přibližně na stejné úrovni. Jak je patrné z **tabulky 2**, přibližně 65–70 % přeshraniční přepravy zvířat představují krátké cesty. 25–30 % zásilek je přepravováno na dlouhé vzdálenosti, zatímco přeprava na velmi dlouhé vzdálenosti představuje 5 %. Srovnáme-li situaci v letech 2005 a 2009, zůstaly tyto poměry přibližně stejné. Je nutno poznamenat, že i když celkový obchod s živými zvířaty uvnitř Unie nebyl zavedením nařízení nijak ovlivněn, nebylo provedeno žádné důkladné posouzení, které by změřilo možný dopad na jednotlivé členské státy.

Rovněž je třeba poznamenat, že podle těchto údajů se zdá, že řada zásilek byla přepravena bez konkrétního údaje o době jízdy a že tento počet vzrostl pětinasobně, srovnáme-li situaci v letech 2005 a 2009 (srovnání celkového počtu zásilek).

**Tabulka 2: Počet zásilek živých zvířat<sup>15</sup> (obchod uvnitř Unie a dovoz do EU-27/vývoz z EU-27) v letech 2005 a 2009 z hlediska doby přepravy.**

**Zdroj: Externí zpráva (za použití údajů ze systému Traces)**

	2005	% zásilek	2009	% zásilek	rozdíl v % v období 2005 - 2009
<b>Celkem</b>	315 237	100 %	399 988	100 %	+ 27 %
<b>Doba jízdy</b>					
<b>&lt;8 hodin</b>	214 831	68 %	261 387	65,5 %	+ 21 %
<b>8-19/24/29 hodin</b>	83 513	26,5 %	114 820	28,5 %	+ 37 %
<b>&gt;19/24/29 hodin</b>	15 731	5 %	16 619	4 %	+ 5 %
<b>Doba není k dispozici</b>	1 162	< 0,5 %	7 162	< 2 %	

Jak ukazuje **tabulka 3**, počet zásilek koní vzrostl o 31 %, zatímco počet koní přepravených ve stejném období klesl, jak je patrné z **tabulky 1**. To by mohlo být důsledkem požadavku zavedeného nařízením, aby koně byly během přepravy oddělené, což by vedlo ke snížení průměrného počtu zvířat přepravených jedním nákladním automobilem. Nejsou však k dispozici dostatečné údaje, aby bylo možné tento závěr potvrdit.

<sup>15</sup> Skot, prasata, ovce, kozy, drůbež a koně.

**Tabulka 3: Celkový počet zásilek (obchod uvnitř Unie a dovoz do EU/vývoz z EU) podle druhů v letech 2005 a 2009.**

**Zdroj: Externí zpráva (za použití údajů ze systému Traces)**

Druh	2005	2009	rozdíl v %
Skot	118 142	127 685	+ 8 %
Prasata	85 336	125 889	+ 47,5 %
Koně	29 740	38 930	+ 31 %

## 2.2. Regionální a společensko-hospodářské důsledky nařízení

Údaje naznačují, že nařízení nemělo žádný významný vliv na chov zvířat v odlehlých oblastech včetně nejvzdálenějších regionů<sup>16</sup> Evropské unie. V nejvzdálenějších oblastech zůstává živočišná výroba na stejné úrovni jako před zavedením nařízení. Například na základě údajů o populacích ovcí v určitých nejvzdálenějších regionech EU, např. ve Skotsku a na Sicílii, nebylo možné při srovnání stavu v letech 2005 a 2009 zjistit žádný větší výkyv v počtu chovaných ovcí.

Jak popisuje kapitola 2.1, nedošlo k žádné větší změně v počtu zvířat přepravovaných přes hranice, a tudíž bylo možné předpokládat, že nedošlo k žádnému výraznému dopadu na výrobní odvětví. Nařízení nicméně mělo hospodářské důsledky, zejména pro přepravní společnosti. Náklady se týkají administrativních opatření a investic do modernizace vozidel používaných pro dlouhé cesty. (Podrobný popis těchto opatření a s nimi spojených nákladů je uveden v dílčích kapitolách 2.2.1 a 2.2.2). Zdá se, že přepravní společnosti nebyly schopny přesunout tyto náklady na jiné subjekty v potravinářském odvětví. Lze předpokládat, že je to způsobeno tím, že odvětví přepravy zvířat je vysoce konkurenční. Tržní ceny přepravy živých zvířat zůstaly v období mezi roky 2005 a 2009 ustálené nebo dokonce klesly. Z toho důvodu se zmenšila zisková rozpětí přepravních společností. Jak je dále zkoumáno v kapitole 2.6.1, rozdíly mezi členskými státy ve výkladu a vynucování nařízení byly příčinou určitých narušení trhu. Je-li tato skutečnost zvážena ve spojení se sníženými ziskovými rozpětími, mohli bychom předpokládat, že došlo k nepříznivému dopadu na podniky v odvětví přepravy zvířat.

Třebaže jsou uznány zvýšené náklady pro odvětví přepravy zvířat, je třeba poznamenat, že převládající faktory, které mají dopad na náklady spojené s přepravou zvířat, např. nákup vozidla a náklady na práci a palivo, s nařízením nesouvisí. Náklady, které přímo souvisí s přepravou zvířat, jsou rovněž přímo uloženy právními předpisy v oblasti zdraví zvířat, například náklady spojené s čištěním a dezinfekcí vozidel, jakož i náklady související s administrativními opatřeními, které jsou popsány v dílčí kapitole 2.2.1.

Podle skupiny nezávislých zúčastněných stran na vysoké úrovni pro oblast administrativní zátěže (skupina na vysoké úrovni)<sup>17</sup> vznikly v důsledku nařízení značné administrativní náklady<sup>18</sup>. Podle externí zprávy se však zvýšení nákladů,

<sup>16</sup> Jsou vyjmenovány v článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie (tj. Guadeloupe, Francouzská Guayana, Martinik, Réunion, Svätý Bartoloměj, Svätý Martin, Azory, Madeira a Kanárské ostrovy).

<sup>17</sup> Viz rozhodnutí Komise K(2007) 4063 ze dne 31. srpna 2007, kterým se zřizuje skupina nezávislých zúčastněných stran na vysoké úrovni pro oblast administrativní zátěže.

<sup>18</sup> „Dvě informační povinnosti – „Příprava a zajištění dostupnosti informací o přepravě a plánování“ a „Vytvoření registru dezinfekce“ samy o sobě představují administrativní náklady ve výši 1,6 miliardy

k němuž u většiny druhů kvůli nařízení došlo, odhaduje na méně než 1 % celkových nákladů na přepravu zvířat. V případě přepravy koní, u níž došlo k největšímu zvýšení nákladů, dodavatel odhadl, že zvýšení nepřesáhlo 3 % celkového zvýšení nákladů.

### 2.2.1. Náklady vyplývající z administrativních požadavků

Jak vyplývá z externí zprávy a z **tabulky 4**, administrativní náklady členských států spojené s dodržováním nařízení se značně liší. Jedním příkladem jsou odhadované náklady přepravců na získání povolení<sup>19</sup>. Rozdíl v odhadovaných administrativních nákladech vzniklých v důsledku nařízení by bylo možné částečně vysvětlit skutečností, že náklady vypočtené skupinou na vysoké úrovni podle všeho zahrnují i jiné náklady, než jsou náklady spojené s nařízením (ES) č. 1/2005 o ochraně zvířat během přepravy<sup>20</sup>, zatímco odhad dodavatele obsahuje pouze náklady vzniklé v důsledku uvedeného nařízení.

**Tabulka 4: Průměrné administrativní náklady. Zdroj: Externí zpráva<sup>21</sup>**

<b>Položka</b>	<b>Administrativní náklady (průměr EU)</b>
<b>Náklady platné přibližně každý pátý rok<sup>22</sup></b>	
Schválení vozidla	26 EUR (rozpětí 1,65–30 EUR)
Získání povolení přepravci	515 EUR (rozpětí 33–605 EUR)
<b>Náklady na jeden náklad</b>	
Např. náklady na vyhotovení a předložení knihy jízd příslušnému orgánu	22 EUR (rozpětí 1,37–25,21 EUR)

S cílem snížit administrativní náklady skupina na vysoké úrovni doporučuje „přechod k elektronické technologii, aby členské státy usnadnily podnikům fungování tím, že zjednoduší uchovávání a sdělování údajů požadovaných administrativními orgány“<sup>23</sup>. Jedním důvodem, proč nařízení obsahuje požadavky ohledně navigačních systémů, byla samozřejmě snaha umožnit odvětví přepravy a příslušným orgánům snížit administrativní zátěž spojenou s používáním knih jízd.

---

EUR, což odpovídá 30 % celkových administrativních nákladů vyplývajících z informačních povinností EU. Obě povinnosti vyplývají z nařízení (ES) č. 1/2005 o ochraně zvířat během přepravy a souvisejících činností“, viz stanovisko skupiny na vysoké úrovni pro snížení administrativní zátěže v prioritní oblasti bezpečnosti potravin ze dne 4. března 2009, strana 3.

<sup>19</sup> Aby přepravce získal totéž povolení, zaplatí ve Francii 605 EUR a v Bulharsku 33 EUR (ve Francii tedy zaplatí 18krát více).

<sup>20</sup> Jedním příkladem je, že nařízení 1/2005 neobsahuje požadavek na tvorbu registru dezinfekce.

<sup>21</sup> Zdroji informací, které použila společnost IBF k vyhodnocení administrativních dopadů, jsou Eurostat a průzkum IBF.

<sup>22</sup> Viz články 6 a 7 nařízení.

<sup>23</sup> Stanovisko skupiny na vysoké úrovni pro snížení administrativní zátěže v prioritní oblasti bezpečnosti potravin ze dne 4. března 2009, strana 3.

Zdá se však, že odvětví ani orgány v plné míře nevyužily příležitosti ke snížení administrativní zátěže, které navigační systémy nabízejí, jak bude dále vyhodnoceno v kapitole 2.5. Jak již bylo zmíněno, administrativní náklady vznikají také na základě právních předpisů v oblasti zdraví zvířat. Tyto náklady zahrnují náklady na provádění veterinárních kontrol, jakož i osvědčování a oznamování přesunů zvířat pro účely sledovatelnosti<sup>24</sup>.

O možnosti další integrace administrativních povinností vyplývajících z právních předpisů v oblasti zdraví a dobrých životních podmínek zvířat se bude dále diskutovat také v rámci stávajícího přezkumu právních předpisů EU v oblasti zdraví zvířat<sup>25</sup>.

### 2.2.2. Náklady na modernizaci vozidel

Kromě administrativních nákladů vznikají v důsledku nařízení také náklady na modernizaci vozidel. Shrnutí hlavních nákladů na modernizaci vozidel je uvedeno v **tabulce 5**. Tyto náklady se rovněž liší v závislosti na různých faktorech. Podle externí zprávy se náklady na instalaci satelitního navigačního systému pohybují v rozpětí od 250 do 6000 EUR. V rámci této zprávy nebylo provedeno žádné důkladné posouzení příčin těchto rozdílů. Zdá se však, že jednou z příčin těchto rozdílů je skutečnost, že v některých případech jsou do vozidel instalovány vyspělejší navigační systémy, než požaduje nařízení.

**Tabulka 5: Náklady na modernizaci nákladního automobilu s přívěsem. Zdroj: Externí zpráva<sup>26</sup>**

Požadavky v nařízení	Odhadované náklady (průměr EU)
Izolovaná střecha a zařízení, z něhož mohou zvířata pít, s nádrží	5 000 EUR
Systém satelitní navigace včetně systému sledování a zaznamenávání teploty	3 800 EUR
Ventilační systémy	2 300 EUR
<b>Celkové náklady na modernizaci vozidla</b>	<b>11 900 EUR</b>

### 2.3. Porovnání kvality životních podmínek zvířat během přepravy před uplatněním nařízení a po něm

Ačkoli nelze vyvodit žádné jednoznačné závěry, z dostupných údajů vyplývá, že od roku 2005 se celková kvalita přepravy zvířat na dlouhé vzdálenosti zlepšila, zejména díky zdokonaleným vozidlům a lepšímu zacházení se zvířaty. Lepší zacházení se

<sup>24</sup> TRACES – (TRAde Control and Expert System, obchodní řídicí a expertní systém), celoevropská síť pro veterinární kontroly, která oznamuje, osvědčuje a sleduje dovoz a vývoz zvířat a živočišných produktů a obchod s nimi uvnitř Unie.

<sup>25</sup> Právní předpisy EU v oblasti zdraví zvířat jsou v současné době předmětem přezkumu a je možné, že určité náklady na kontroly a administrativu, které jsou s těmito právními předpisy spojené, budou přepracovány.

<sup>26</sup> Pokud jde o tyto náklady, dodavatel použil následující zdroje informací: literaturu, případové studie, průzkum IBF, informace od Evropského svazu obchodníků s masem a dobytčím (UECBV), Eurostat.



zvířaty je podle všeho výsledkem řádného provádění přísnějších povinností ohledně školení personálu, který zachází se zvířaty, zavedených nařízením<sup>27</sup>.

Z údajů<sup>28</sup>, které tyto závěry podporují, je rovněž zřejmé, že procentní podíl přepravených zvířat, která byla chromá, poraněná, dehydrovaná a vyčerpaná, v období mezi roky 2006<sup>29</sup> a 2009 klesl nebo zůstal beze změn.

Počet zvířat, která byla ohlášena jako „uhynulá při příjezdu“, od roku 2005 do roku 2009 výrazně klesl. Rozdíl byl větší u přepravy na dlouhou vzdálenost než u přepravy na kratší vzdálenost. Rovněž došlo k výraznému poklesu počtu zvířat, „u nichž bylo při příjezdu do místa určení zjištěno, že nejsou schopna cestovat“.

Třebaže se životní podmínky zvířat po zavedení nařízení obecně zlepšily, z dostupných informací je patrné, že závažné problémy spojené s životními podmínkami zvířat během přepravy přetrvávají. Většina těchto problémů podle všeho souvisí s nedostatečným dodržováním některých požadavků nařízení. O těchto otázkách podrobněji pojednává kapitola 2.6.

#### **2.4. Posouzení požadavků nařízení s ohledem na vědecké stanovisko přijaté Evropským úřadem pro bezpečnost potravin v prosinci 2010**

Nařízení je obecně založeno na vědeckém stanovisku k dobrým životním podmínkám zvířat během přepravy, které dne 11. března 2002 přijal Vědecký výbor pro zdraví a dobré životní podmínky zvířat. Nicméně ustanovení nařízení, která se vztahují na dobu přepravy, dobu odpočinku a vymezené prostory, byla převzata z předcházející směrnice<sup>30</sup>. Aby získala aktuální vědecké důkazy a připravila tuto zprávu, Komise v roce 2010 požádala Evropský úřad pro bezpečnost potravin (EFSA), aby vydal vědecké stanovisko k dobrým životním podmínkám zvířat během přepravy.

Stanovisko úřadu EFSA bylo přijato dne 2. prosince 2010<sup>31</sup>. V závěrech stanoviska vědci uznávají, že části stávajícího nařízení nejsou v souladu s aktuálními vědeckými poznatky, a vymezují konkrétní oblasti, v nichž se doporučuje provést v budoucnosti výzkum.

Vědci zejména doporučují, aby doba přepravy koní na porážku byla kratší, než stanoví nařízení. Pokud jde o ostatní druhy, zejména ovce, vědci zjistili, že za velmi dobrých přepravních podmínek z hlediska počtu přepravovaných zvířat, podestýlky, krmiva, vody a ventilace závisejí dobré životní podmínky spíše na kvalitě řízení než na době přepravy.

Zjištění stanoviska naznačují, že vymezené prostory stanovené nařízením by měly být přepočítány pomocí vzorce, který zohledňuje velikost zvířat v poměru k jejich hmotnosti. Kromě toho by podle stanoviska bylo vhodné definovat zvláštní

---

<sup>27</sup> Podle čl. 6 odst. 4 nařízení.

<sup>28</sup> Na základě dotazníku vyvinutého dodavatelem. Na dotazník odpověděli zemědělci, jatka, obchodní a přepravní společnosti, majitelé kontrolních stanišť, vnitrostátní příslušné orgány, skupiny zabývající se životními podmínkami zvířat a vědci pracující v oblasti přepravy živých zvířat.

<sup>29</sup> Údaje shromážděné dodavatelem k této otázce neobsahují informace z roku 2005.

<sup>30</sup> Směrnice Rady 91/628/EHS ze dne 19. listopadu 1991 o ochraně zvířat během přepravy a o změně směrnice 90/425/EHS a 91/496/EHS, Úř. věst. L 340, 11.12.1991, s. 17.

<sup>31</sup> Vědecké stanovisko k dobrým životním podmínkám během přepravy, přijaté Evropským úřadem pro bezpečnost potravin (EFSA) v prosinci 2010, EFSA Journal 2011;9(1):1966 [s. 125].

požadavky pro určité prvky právních předpisů, např. vnitřní výšku jednotlivých oddělení v silničních vozidlech.

## 2.5. Analýza používání navigačních systémů

Nařízení zavedlo požadavek, aby vozidla schválená pro dlouhé cesty byla vybavena navigačním systémem. Při přijímání tohoto konkrétního požadavku Rada pověřila Komisi, aby provedla zvláštní podrobnou analýzu provádění této nové technologie. Záměrem bylo zejména zlepšit kvalitu kontrol doby jízdy a odpočinku a zároveň snížit administrativní zátěž. Právní předpis vyžaduje, aby systém zaznamenával tyto informace: jméno přepravce a číslo povolení, otevření/uzavření nakládkové záklopky a dobu a místo odjezdu a místo určení. Zaznamenané údaje jsou na žádost poskytnuty příslušnému orgánu.

Z dostupných informací<sup>32</sup> vyplývá, že navzdory skutečnosti, že nařízení je používáno déle než čtyři roky, mezi členskými státy stále existují významné rozdíly, pokud jde o provádění požadavků týkajících se navigačních systémů. Většina členských států dosud nezaujala soudržný přístup ke způsobu kontroly, zda nainstalované systémy vyhovují nařízení, a jen několik kontrolních orgánů používá údaje shromážděné navigačními systémy k provádění kontrol v souladu s nařízením. V mnoha případech jsou údaje zváženy teprve poté, co příslušný orgán při fyzické kontrole před přepravou nebo během přepravy nebo v místě určení zjistil, že došlo k porušení předpisů. Proto je vyvozen závěr, že navigační systémy nejsou v plném rozsahu využívány ke zlepšení kontrol.

## 2.6. Úroveň souladu s předpisy a vynucování předpisů

Za vynucování nařízení jsou odpovědné členské státy. Audit práce příslušných orgánů členských států provádí kontrolní útvar Komise v rámci Generálního ředitelství pro zdraví a spotřebitele (Potravinový a veterinární úřad), který sídlí v irském Grange. Zprávy<sup>33</sup> z těchto auditů jsou hlavním zdrojem informací pro hodnocení stavu vynucování v celé EU, které provádí Komise.

Navíc, podle článku 27 nařízení členské státy předkládají Komisi výroční zprávu o inspekčních činnostech a informace o tom, jaká opatření přijímají k odstranění hlavních nedostatků. Po dohodě s každým členským státem jsou tyto zprávy zveřejněny na internetových stránkách Komise<sup>34</sup>.

Ze zpráv Potravinového a veterinárního úřadu a členských států vyplývá, že úroveň vynucování se v jednotlivých členských státech značně liší. To odpovídá informacím, které shromáždilo několik nevládních organizací zabývajících se životními podmínkami zvířat<sup>35</sup> a které jsou Komisi předloženy prostřednictvím úředních zpráv. Některé hlavní nedostatky a problémy zdůrazněné v těchto zprávách jsou popsány v následujících kapitolách.

---

<sup>32</sup> Vycházejí zejména z průzkumu ve členských státech, který provedla Komise v prvním pololetí roku 2011; SANCO D5 AN/oj (2011)441562.

<sup>33</sup> Zprávy Potravinového a veterinárního úřadu jsou zveřejňovány na této adrese: [http://ec.europa.eu/food/fvo/ir\\_search\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/food/fvo/ir_search_en.cfm)

<sup>34</sup> [http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/transport/inspections\\_reports\\_reg\\_1\\_2005\\_en.htm](http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/transport/inspections_reports_reg_1_2005_en.htm)

<sup>35</sup> Např. Eurogroup For Animals; Animal Angels; Compassion in World Farming; Eyes on Animals.

### 2.6.1. *Narušování trhu a další obtíže, jimž hospodářské subjekty čelí kvůli rozdílům ve výkladu a vynucování*

Dostupné informace potvrzují, že existují značné rozdíly ve způsobu, jímž členské státy vykládají některá ustanovení nařízení. Komise často zasahuje a poskytuje objasnění a pokyny k určitým ustanovením nařízení. I když se nařízení vztahuje na přepravu všech živých obratlovců, většina prováděcích pravidel odkazuje na hospodářská zvířata. Při přepravě zvířat, která patří do jiných kategorií zvířat, zejména ryb ve farmovém chovu, jak je určeno ve strategii pro udržitelný rozvoj evropské akvakultury<sup>36</sup>, tudíž při provádění nařízení nastaly jisté obtíže.

Různými výklady pravidel může být narušován trh, což by ve spojení se sníženými ziskovými rozpětími a různými administrativními náklady mohlo přivést hospodářské subjekty v odvětví dopravy do obtížné situace. Nedostatečně důrazné vynucování může navíc znevýhodnit ty přepravce, kteří předpisy dodržují. Je proto důležité zaručit všem hospodářským subjektům rovnocenné podmínky.

### 2.6.2. *Neuspokojivé dodržování předpisů a nepatřičné vynucování jsou příčinou špatných životních podmínek zvířat*

I když je uznán význam rovnocenných podmínek pro hospodářské subjekty, hlavní riziko spojené s neuspokojivým dodržováním předpisů a nepatřičným vynucováním spočívá v tom, že jsou opomíjeny potřeby zvířat, pokud jde o životní podmínky.

Nedostatečné vynucování a dodržování právních požadavků může mít závažný nepříznivý dopad na životní podmínky zvířat a z dostupných informací vyplývá, že existují určité opakující se příklady nedostatečného dodržování předpisů, např.:

- (1) přeprava zvířat, která nejsou přepravy schopna;
- (2) nadměrný počet zvířat ve vozidle;
- (3) přeprava zvířat ve vozidlech s nevhodnou vnitřní výškou jednotlivých oddělení;
- (4) zvířata nemají během cesty dostatek vody a
- (5) zvířata jsou přepravována déle, než je maximální povolená doba jízdy.

Zdá se, že nedostatečné dodržování předpisů často souvisí s nepatřičným vynucováním. Podle nařízení jsou například příslušné orgány odpovědné za kontrolu a schvalování knih jízd před dlouhými cestami, aby se zaručilo, že jsou tyto knihy realistické a dokládají soulad s nařízením. Při několika příležitostech však byly schváleny nerealistické knihy jízd. Některé tyto knihy jízd nerealisticky předpokládají průměrnou rychlost přes 100 km/h, aby bylo dosaženo místa určení uvedeného v knize jízd. To může vést k tomu, že doby cest o několik hodin přesahují limity stanovené nařízením. Ukázalo se, že nastane-li takovýto případ a zvířata současně trpí nedostatkem prostoru a vody, výsledek má škodlivý vliv na životní podmínky zvířat.

---

<sup>36</sup> KOM (2009) 162 v konečném znění.

Pokud by nařízení bylo bývalo řádně vynucováno důsledným uplatňováním požadavků na plánování trasy a dobu jízdy, jeho dopad na životní podmínky zvířat by byl býval silnější, než uvádí kapitola 2.3.

Z výše uvedené analýzy je zřejmé, že ve členských státech, z nichž jsou zvířata odesílána, existují zvláštní a odlišné potřeby a povinnosti ohledně kontroly než ve státech, které jsou především odpovědné za kontroly při tranzitu nebo v místě určení.

### 2.6.3. *Sankce a pokuty*

Pravomoc rozhodovat o uložení pokut soukromým jednotlivcům mají výhradně členské státy. Podle článku 25 nařízení členské státy stanoví sankce, které jsou účinné, přiměřené a odrazující, a oznámí informace o těchto sankcích Komisi.

Informace od členských států zpravidla odkazují na trestní zákoníky jednotlivých zemí. Důkladné porovnání úrovně sankcí v členských státech by tudíž mělo smysl pouze v případě, že by sankce byly spojeny s přesným porušením předpisů nebo trestným činem a srovnány se závažností tohoto porušení předpisů nebo trestného činu. Takovéto srovnání však Komise neprovedla. Z odhadu založeného na dostupných informacích je nicméně zřejmé, že úroveň sankcí za porušení nařízení se ve státech Evropské unie značně liší.

V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že otázka rozdílů v sankcích se neomezuje na oblast přepravy zvířat, ale odpovídá také zjištěním zprávy Komise o porušování sociálních předpisů v silniční dopravě<sup>37</sup>. Ve zprávě Komise analyzuje sankce, například sankce ukládané za porušení právních předpisů EU o maximální době řízení a sankce související s používáním tachografu. Komise situaci považovala za neuspokojivou a vybídla členské státy, aby zajistily harmonizovanější uplatňování předpisů „...s přihlédnutím k omezené působnosti, kterou se členské státy a zákonodárci rozhodli Komisi poskytnout“.

---

<sup>37</sup>

KOM (2009) 225 v konečném znění, zpráva Komise s názvem Analýza sankcí stanovených v právních předpisech členských států v případě vážného porušení sociálních předpisů v silniční dopravě.

### 3. ZÁVĚR

Na základě informací předložených ve zprávě lze vyvodit následující hlavní závěry, pokud jde o otázky popsané a analyzované v kapitole 2 této zprávy:

- (1) Nařízení mělo příznivý dopad na životní podmínky zvířat během přepravy.
- (2) Nařízení zavedlo požadavek, aby vozidla schválená pro dlouhé trasy byla vybavena navigačními systémy. Zdá se však, že není v plném rozsahu využíván potenciál systémů ke snížení administrativní zátěže výrobního odvětví nebo ke zlepšení úředních kontrol.
- (3) Podle dostupných údajů nemělo nařízení žádný dopad na objem obchodu s živými zvířaty uvnitř Unie.
- (4) Nařízení podle všeho nevyvolalo žádný dopad na živočišnou výrobu v odlehlých oblastech. Zavedení nařízení vedlo ke zvýšení nákladů na přepravu, toto zvýšení však není, pravděpodobně kvůli konkurenci v odvětví přepravy, rovnoměrně rozloženo v celém potravinovém řetězci a další náklady nesou především provozovatelé přepravy.
- (5) Podle stanoviska úřadu EFSA<sup>38</sup> se zdá, že části nařízení nejsou zcela v souladu s aktuálními vědeckými poznatky.
- (6) Důležitou výzvou zůstává vynucování nařízení, zčásti kvůli rozdílům ve výkladu požadavků a také kvůli tomu, že členské státy neprovádějí dostatek kontrol. Kvalita údajů o sledování, které Komisi předkládají členské státy, navíc často nestačí k jasné analýze situace a neumožňuje naplánovat konkrétní nápravná opatření na úrovni EU.

Jak bylo zmíněno výše, nařízení mělo příznivý dopad na životní podmínky zvířat během přepravy. Zdá se však, že tuto situaci lze dále zlepšovat. Zlepšení by mohlo být dosaženo prostřednictvím různých akcí a je třeba zdůraznit, že u naprosté většiny zvířat spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení se Komise nedomnívá, že by změna představovala nejvhodnější přístup k řešení zjištěných problémů. Ustálená právní situace umožní členským státům a zúčastněným subjektům, aby se soustředily na vynucování ve stabilním právním rámci. Pokud jde o rozpor mezi požadavky právních předpisů a dostupnými vědeckými důkazy, Komise zastává názor, že v daném okamžiku jej lze nejlépe řešit přijetím příručky osvědčených postupů.

Pokud jde o živé ryby, Komise zahájí studii týkající se dobrých životních podmínek ryb během přepravy s cílem určit, zda je vhodné provést revizi ustanovení nařízení za účelem zlepšení jasnosti právního rámce v oblasti přepravy živých ryb pro provozovatele akvakultury v souladu se strategií Komise týkající se akvakultury.

Aby byly zjištěné problémy napraveny, mělo by náležité vynucování stávajících pravidel i nadále zůstat prioritou. Za tímto účelem Komise zváží následující opatření pro dohlednou budoucnost:

---

<sup>38</sup> EFSA Journal 2011; 9(1):1966 [s. 125].

- (a) Přijmout prováděcí opatření týkající se navigačních systémů, jak stanoví čl. 6 odst. 9 nařízení, a stanovit zjednodušenou verzi knihy jízd v souladu s bodem 8 přílohy II nařízení. Kromě toho by mělo být v těsné spolupráci s Úřadem pro dohled nad evropským GNSS (GSA)<sup>39</sup> zaručeno, že jsou řidiči informováni o tom, jak zařízení co nejlépe využívat.

Cíl: Zlepšit harmonizaci provádění nařízení a zlepšit životní podmínky zvířat prostřednictvím možnosti kontrolovat dobu cesty, vymezené prostory atd. při přepravě zvířat. Toto opatření by rovněž mělo přispět ke snížení administrativní zátěže přepravců, může se tím však zvýšit administrativní zátěž orgánů členských států. Výsledkem by však mělo být lepší vynuucování právních předpisů v oblasti přepravy zvířat.

- (b) Přijmout prováděcí opatření týkající se kontrol, které mají provádět příslušné orgány členských států v souladu s čl. 27 odst. 1 nařízení. Zároveň by měla být hlouběji harmonizována struktura systému podávání zpráv.

Cíl: Zvýšený počet inspekcí v případech, kdy je to třeba, by měl vést ke zlepšenému vynuucování předpisů. Informace získané ze zpráv členských států by byly zdrojem lepších a srovnatelnějších údajů, pokud by byly založeny na stejné struktuře, a následně by dokázaly poskytnout užitečnější informace Potravinovému a veterinárnímu úřadu při auditu členských států.

- (c) Komise zahájí studii týkající se dobrých životních podmínek ryb při přepravě. Bude se pokračovat ve stávající práci k zahájení studie týkající se dobrých životních podmínek ryb při omračování.

Cíl: Získat přehled současné situace v oblasti dobrých životních podmínek ryb při přepravě s cílem určit a řešit možné nedostatky právního rámce EU v této oblasti, a to v souladu se závazky přijatými podle strategie Komise týkající se akvakultury.

- (d) Intenzivnější spolupráce a komunikace s příslušnými orgány členských států a zúčastněnými subjekty včetně nevládních organizací zabývajících se životními podmínkami zvířat. Pro tento účel by bylo možné použít kontaktní místa<sup>40</sup> pro nařízení a stávající pracovní skupiny, např. poradní skupinu pro potravinový řetězec a zdraví zvířat a rostlin<sup>41</sup>.

Cíl: Shromáždit a analyzovat informace o obtížích a sdílet zkušenosti s možnými řešeními, která se týkají provádění nařízení.

- (e) Šíření pokynů Komise k výkladu nařízení a podpora vývoje příručky osvědčených postupů, jak stanoví článek 29 nařízení. Příručka by se mohla soustředit na různé aspekty každodenního řízení, které mohou být problematické, a podporovala by osvědčený postup, který zohledňuje nejnovější vědecké poznatky.

---

<sup>39</sup> <http://www.gsa.europa.eu/>

<sup>40</sup> V souladu s čl. 24 odst. 2 nařízení byla Komisi sdělena kontaktní místa pro účely nařízení.

<sup>41</sup> Popis poradní skupiny pro potravinový řetězec a zdraví zvířat a rostlin je k dispozici na adrese [http://ec.europa.eu/food/committees/advisory/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/food/committees/advisory/index_en.htm).

Cíl: Pokyny a příručka by se vztahovaly na určité nejasnosti v aktuálních právních předpisech v oblasti dobrých životních podmínek zvířat a na neúčinná ustanovení těchto předpisů a zlepšily by harmonizaci provádění předpisů. Současně by výrobní odvětví a další příslušné strany byly podněcovány k tomu, aby překročily minimální normy v oblasti dobrých životních podmínek zvířat při přepravě.

Na základě výše uvedených prvků Komise vyzývá Evropský parlament a Radu, aby diskutovaly o otázkách zdůrazněných v této zprávě.

## GLOSÁŘ TECHNICKÝCH POJMŮ POUŽITÝCH V TÉTO ZPRÁVĚ

**Zásilka:** Zvířata téhož druhu, na něž se vztahuje totéž veterinární osvědčení, přepravovaná tímtož dopravním prostředkem a přemísťovaná ve skupině z téhož místa odeslání do téhož místa určení.

**Cesta:** Celá přepravní operace z místa odeslání do místa určení včetně případné vykládky, ustájení a nakládky na místech zastávek na trase.

**Přeprava na krátkou vzdálenost:** Cesta, která netrvá déle než 8 hodin.

**Přeprava na dlouhou vzdálenost:** Cesta, která trvá déle než 8 hodin, ale je kratší než *přeprava na velmi dlouhou vzdálenost*.

**Přeprava na velmi dlouhou vzdálenost:** Cesta, která trvá déle než 19 hodin v případě mladých zvířat, 24 hodin v případě koní a prasat a 29 hodin v případě dospělého skotu (v textu popsáno jako 19/24/29).

**Obchod uvnitř Unie:** Obchod mezi členskými státy EU.