



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 10.11.2011
KOM(2011) 700 lopullinen

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**eläinten suojelusta kuljetuksen ja siihen liittyvien toimenpiteiden aikana annetun
asetuksen (EY) N:o 1/2005 vaikutuksista**

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

eläinten suojelusta kuljetuksen ja siihen liittyvien toimenpiteiden aikana annetun asetuksen (EY) N:o 1/2005 vaikutuksista

1. JOHDANTO

EU:ssa on vuodesta 1977 alkaen annettu sääntöjä eläinten hyvinvoinnista kuljetuksen aikana¹. Näillä säännöillä pyritään poistamaan elävien eläinten kaupan teknisiä esteitä ja antamaan markkinajärjestelyille mahdollisuus toimia sujuvasti, samalla kun turvataan eläinten suojelun riittävä taso.

EU:n lainsäädäntö saatettiin ajan tasalle eläinten suojelua kuljetuksen aikana koskevalla neuvoston asetuksella (EY) N:o 1/2005², jäljempänä 'asetus', joka annettiin 22 päivänä joulukuuta 2004. Asetuksen 32 artiklan mukaan komissio ”antaa parlamentille ja neuvostolle (...) kertomuksen tämän asetuksen vaikutuksista kuljetettavien eläinten hyvinvointiin ja elävien eläinten kauppavirtoihin laajentuneessa yhteisössä. Erityisesti kertomuksessa on otettava huomioon tieteellinen näyttö eläinten hyvinvointitarpeista ja (...) kertomus satelliittipaikannusjärjestelmän käyttöönotosta sekä tämän asetuksen sosiaalis-taloudelliset vaikutukset, myös alueelliset näkökohdat”. Tämä kertomus on komission vastaus tähän vaatimukseen.

Tämän kertomuksen tarkoituksena on esittää tilannekatsaus asetuksen vaikutuksista eläinten hyvinvointiin ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sen sosiaalis-taloudellisista ja alueellisista vaikutuksista sekä satelliittipaikannusjärjestelmien käyttöönotosta asetuksen liitteessä I olevan VI luvun 4.3 kohdan mukaisesti. Lisäksi kertomuksessa annetaan tietoja EU:n lainsäädännön täytäntöönpanosta.

Asetusta sovelletaan taloudellisen toiminnan yhteydessä tehtäviin selkärankaisten eläinten kuljetuksiin. Koska asetuksen yksityiskohdissa on kuitenkin kyse lähinnä tuotantoeläimistä, kuten nautakarjasta, sioista ja hevosista, tässä kertomuksessa keskitytään näiden eläinten kuljetuksiin. Siinä ei oteta huomioon muiden lajien, kuten koirien ja kissojen, siipikarjan, tieteellisiin tarkoituksiin käytettyjen eläinten eikä eksoottisten lajien kuljetuksia.

¹ Neuvoston direktiivi 77/489/ETY, annettu 18 päivänä heinäkuuta 1977, eläinten suojelemisesta kansainvälisten kuljetusten aikana; EYVL L 200, 8.8.1977, s. 10.

² Neuvoston asetus (EY) N:o 1/2005, annettu 22 päivänä joulukuuta 2004, eläinten suojelusta kuljetuksen ja siihen liittyvien toimenpiteiden aikana sekä direktiivien 64/432/ETY ja 93/119/EY ja asetuksen (EY) N:o 1255/97 muuttamisesta, EYVL L 3, 5.1.2005, s. 1.

Tämän kertomuksen yhteydessä olisi myös tarkasteltava kalojen kuljetusta koskevia erityisongelmia ja -toimia, jotka mainitaan tiedonannossa³ EU:n vesiviljelyalan kestävästä kehittämisestä koskevasta komission strategiasta.

Kertomuksen lopussa esitetään teknisten termien hakemisto.

³ KOM(2009) 162 lopullinen.

2. ASETUKSEN VAIKUTUKSET

Neuvoston asetus (EY) N:o 1/2005 tuli voimaan tammikuussa 2005, ja sitä alettiin soveltaa 5 päivänä tammikuuta 2007. Tässä kertomuksessa vertaillaan asetuksen soveltamista (2007) edeltäviä ja sen jälkeisiä tietoja, jotta voitaisiin todeta, onko asetuksella ollut vaikutuksia 1 luvussa mainittuihin tekijöihin (kauppaan, eläinten hyvinvointiin jne.) ja kuinka laajoja nämä mahdolliset vaikutukset ovat olleet⁴. Komission sisäisten tietojen lisäksi tässä kertomuksessa on käytetty seuraavia tietolähteitä.

- *"Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport"*, Euroopan elintarviketurvallisuusviranomainen (EFSA), joulukuussa 2010⁵
- jäsenvaltioiden viralliset tarkastuskertomukset⁶
- EU:n sidosryhmien toimittamat viralliset tiedot
- komission kertomus tieliikenteen sosiaalilainsäädännön vakavista rikkomuksista⁷
- virallisista kanteluista ja rikkomuskanteista saadut tiedot.

Komissio teetti vuonna 2010 ulkoisen tutkimuksen asetuksen vaikutusten arvioimiseksi^{8 9}. Tutkimuksesta laadittu loppukertomus, sen ulottuvuus ja rajoitukset mukaan lukien, on julkaistu komission verkkosivuilla¹⁰.

Tutkimuksen havainnot ja edellä luetelluista lähteistä saadut tiedot on analysoitu, jotta saataisiin selville asetuksen soveltamisesta vuodesta 2007 alkaen esiintyneet yleissuuntaukset ja vaikutukset¹¹ ja erityisesti seuraavat seikat:

- (1) asetuksen vaikutukset jäsenvaltioiden väliseen elävien eläinten kauppaan
- (2) asetuksen alueelliset ja sosiaalis-taloudelliset vaikutukset
- (3) eläinten hyvinvoinnin laatu kuljetuksen aikana ennen asetuksen soveltamista ja sen jälkeen

⁴ Bulgaria ja Romania liittyivät Euroopan unioniin vuonna 2007. Eurostatin mukaan näiden jäsenvaltioiden osuus koko EU:n lihantuotannosta on noin 2,5 prosenttia. Laajentumisen vaikutukset jäsenvaltioiden väliseen muiden elävien eläinten kuin hevosten kauppaan on tämän vuoksi katsottu tässä kertomuksessa vähäisiksi.

⁵ EFSA Journal 2011; 9(1):1966 [125 pp.].

⁶ Asetuksen 27 artiklan nojalla jäsenvaltioiden on toimitettava vuotuinen kertomus asetukseen liittyvistä tarkastuksista.

⁷ KOM (2009) 225 lopullinen, komission kertomus jäsenvaltioiden lainsäädännössä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön vakaville rikkomisille säädetyistä seuraamuksista.

⁸ Tutkimus asetuksen (EY) N:o 1/2005 vaikutuksista eläinten suojeluun kuljetuksen aikana, SANCO/2010/D5/116733.

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

¹⁰ http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/index_en.htm

¹¹ Asetusta sovelletaan sen 6 artiklan 5 kohtaa lukuun ottamatta 5. tammikuuta 2007, vrt. asetuksen 37 artikla.

- (4) asetuksen vaatimusten arviointi ottaen huomioon Euroopan elintarviketurvallisuusviranomaisen joulukuussa 2010 antama tieteellinen lausunto
- (5) analyysi satelliittipaikannusjärjestelmien käytöstä
- (6) asetuksen noudattamisen ja täytäntöönpanon taso.

Tarkempi kuvaus edellä luetelluista aiheista esitetään jäljempänä 2.1–2.6 luvussa.

2.1. Vaikutukset jäsenvaltioiden väliseen elävien eläinten kauppaan

Jäsenvaltioiden välillä ja jäsenvaltioista kolmansiin maihin sekä kolmansista maista jäsenvaltioihin kuljetetaan vuosittain suuret määrät eläviä eläimiä¹². Kauppaa käydään useista syistä ja kaupan mallit on säilytetty asetuksen voimaantulosta ja EU:n laajentumisesta vuodesta 2007¹³. Ilmoitusvelvollisuus ei koske eläinten siirtoja jäsenvaltioiden välillä, minkä vuoksi EU:n yksittäisten jäsenvaltioiden sisällä kuljetettujen eläinten kokonaismäärästä ei ole tietoja.

Unionin jäsenvaltioiden välistä elävien eläinten kauppaa ja tuontia ja vientiä koskevista tiedoista käy ilmi, että kuljetettujen eläinten kokonaismäärä pysyi lähes samana vuonna 2005 ja vuonna 2009. Eläinlajien välillä on kuitenkin eroja, kuten **taulukosta 1** selviää. Erityisesti vuorokautta kauemmin kuljetuksessa olleiden hevosten määrä väheni merkittävästi, kun taas kuljetettujen sikojen määrä kasvoi 70 prosenttia samana aikana. Näiden muutosten syitä ei ole tutkittu tässä kertomuksessa, minkä vuoksi päteviä päätelmiä ei voida tehdä.

Taulukko 1: Kuljetettujen elävien eläinten kokonaismäärä lajeittain vuosina 2005–2009 (jäsenvaltioiden välillä kuljetetut ja EU:hun tuodut ja sieltä viedyt eläimet).

Lähde: Ulkoinen kertomus (jossa on käytetty Traces-järjestelmästä saatuja tietoja)

		2005	2007	2009	Muutos- prosentti 2005–2009
Nautakarja	Yhteensä	3 973 008	4 222 859	4 299 255	+ 8 %
Siat	Yhteensä	16 438 637	21 696 563	27 802 500	+ 70 %
Lampaat	Yhteensä	4 209 196	9 112 233	4 335 078	+ 3 %
Hevoset	Yhteensä	176 348	224 449	147 122	- 17 %
Hevoset	> 24 h	58 224	67 739	39 371	- 33 %

Tuotantokustannuksista ja markkinoiden liikkeistä tehdyn ulkoisen kertomuksen analyysissä vahvistetaan, että tärkein syy tälle kaupalle on edelleen jäsenvaltioiden välisten hintaerojen hyödyntäminen. Tärkeimpiä kustannustekijöitä eläintuotannossa on rehun hinta, joka vaihtelee jäsenvaltioittain ja alueittain. Lisäksi tiettyjen jäsenvaltioiden rajalliset teurastus- ja käsittelyvalmiudet sekä se, että EU:n

¹² Ulkoisen kertomuksen mukaan jäsenvaltioissa ja niistä kolmansiin maihin sekä kolmansista maista jäsenvaltioihin kuljetettiin vuonna 2009 noin 37 miljoonaa elävää nautaeläintä, sikaa, lammasta, vuolta ja hevosta. Lisäksi samana vuonna kuljetettiin yli miljardi siipikarjajäsenilöä.

¹³ Bulgaria ja Romania liittyivät unioniin vuonna 2007.

alueellinen lihantuotanto ei vastaa alueellista kulutusta, voivat lisätä jäsenvaltioiden välistä elävien eläinten kauppaa. On kuitenkin syytä panna merkille, että suurin osa jäsenvaltioiden välisestä elävien eläinten kaupasta käydään vain muutamien jäsenvaltioiden välillä. Seitsemän jäsenvaltion¹⁴ osuus jäsenvaltioiden välisestä nautakarjan kaupasta on 60 prosenttia ja lähes 70 prosenttia sioista kuljetetaan Tanskasta tai Alankomaista, kun taas Saksa vastaanottaa yli 50 prosenttia kaikista kuljetetuista sioista.

Elävien eläinten kuljetuserien kokonaismäärä tuonnissa ja viennissä sekä jäsenvaltioiden välisessä kaupassa kasvoi vuosina 2005–2009. Kuljetuserien määrä lyhyenmatkan ja pitkänmatkan kuljetuksissa kasvoi kyseisenä aikana, kun taas erittäin pitkän matkan kuljetusten, joissa lasti on purettava ja eläinten on saatava levätä 24 tuntia ennen matkan jatkamista, määrä pysyi lähes samana. Kuten **taulukosta 2** selviää, lähes 65–70 prosenttia valtioiden rajat ylittävistä eläinten kuljetuksista liittyy lyhyenmatkan kuljetuksiin. 25–30 prosenttia kuljetuseristä liittyy pitkänmatkan kuljetuksiin, ja erittäin pitkän matkan kuljetusten osuus oli viisi prosenttia. Suhteet ovat säilyneet lähes samoina verrattaessa vuosia 2005 ja 2009 keskenään. On syytä korostaa, että vaikka asetuksen käyttöönotto ei ole vaikuttanut jäsenvaltioiden väliseen elävien eläinten kokonaiskauppaan, yksityiskohtaista tutkimusta asetuksen mahdollisista vaikutuksista yksittäisiin jäsenvaltioihin ei ole tehty.

On myös syytä panna merkille, että näiden tietojen mukaan useat erät on kuljetettu ilman erityisiä tietoja kuljetusmatka-ajasta ja että tämä määrä kasvoi viisinkertaisesti (verrattuna kuljetuserien kokonaismäärään) verrattaessa vuosia 2005 ja 2009 keskenään.

Taulukko 2: Elävien eläinten kuljetuserien määrä¹⁵ (jäsenvaltioiden välillä ja tuonnissa 27 jäsenvaltioiden unioniin ja sieltä viennissä) vuosina 2005 ja 2009 kuljetuksen keston perusteella tarkasteltuna.

Lähde: Ulkoinen kertomus (jossa on käytetty Traces-järjestelmästä saatuja tietoja)

	2005	Osuus kuljetuseristä	2009	Osuus kuljetuseristä	Eroprosentti 2005–2009
Yhteensä	315 237	100 %	399 988	100 %	+ 27 %
Matkustus-aika					
< 8 tuntia	214 831	68 %	261 387	65,5 %	+ 21 %
8-19/24/29 tuntia	83 513	26,5 %	114 820	28,5 %	+ 37 %
>19/24/29 tuntia	15 731	5 %	16 619	4 %	+ 5 %
Tietoja ajasta ei ole käytettävissä	1 162	< 0,5 %	7 162	< 2 %	

Kuten **taulukosta 3** selviää, hevosten kuljetuserien määrä kasvoi 31 prosenttia, kun taas kuljetettujen hevosten määrä väheni samaan aikaan, mikä käy ilmi **taulukosta 1**. Tämä voi johtua asetuksessa säädetyistä vaatimuksista, jonka mukaan hevoset on

¹⁴ Belgia, Ranska, Saksa, Puola, Italia, Alankomaat ja Espanja.

¹⁵ Nautakarja, siat, lampaat, vuohet, siipikarja ja hevoset.

erotettava kuljetuksen aikana, mikä on voinut johtaa kuljetettujen eläinten määrän vähenemiseen keskimäärin kuorma-autoa kohti. Tietoja ei kuitenkaan ole riittävästi käytettävissä tämän päätelmän vahvistamiseksi.

Taulukko 3: Kuljetuserien kokonaismäärä lajeittain vuosina 2005 ja 2009 (kuljetukset jäsenvaltioiden välillä, tuonti EU:hun ja sieltä vienti).

Lähde: Ulkoinen kertomus (jossa on käytetty Traces-järjestelmästä saatuja tietoja)

Lajit	2005	2009	Eroprosentti
Nautakarja	118 142	127 685	+ 8 %
Siat	85 336	125 889	+ 47,5 %
Hevoset	29 740	38 930	+ 31 %

2.2. Asetuksen alueelliset ja sosiaalis-taloudelliset vaikutukset

Tiedoista voi päätellä, ettei asetuksella ole ollut erityistä vaikutusta eläinten hoitoon Euroopan unionin syrjäisillä alueilla eikä myöskään syrjäisimmillä alueilla¹⁶. Useimmilla syrjäisillä alueilla eläintuotanto on edelleen samalla tasolla kuin ennen asetuksen käyttöönottoa. Esimerkiksi lampaiden määrää EU:n tietyillä syrjäisillä alueilla, kuten Skotlannissa ja Sisiliassa, koskevien tietojen perusteella kasvatettujen lampaiden määrä ei juuri vaihdellut verrattaessa vuosia 2005 ja 2009 keskenään.

Kuten edellä 2.1 luvussa todetaan, rajat ylittävissä kuljetuksissa olleiden eläinten määrä ei juuri ole muuttunut, minkä vuoksi voitaisiin olettaa, että merkittävää vaikutusta tälle alalle ei ole ollut. Asetuksella on kuitenkin ollut lähinnä kuljetusyriyksiin kohdistuneita taloudellisia vaikutuksia. Kustannukset liittyvät hallinnollisiin toimenpiteisiin ja pitkänmatkan ajoneuvojen ajanmukaistamiseen. (Tarkka kuvaus näistä toimenpiteistä ja niihin liittyvistä kustannuksista annetaan jäljempänä 2.2.1 ja 2.2.2. luvussa) Näyttää siltä, että kuljetusyriykset eivät ole onnistuneet siirtämään näitä kustannuksia elintarviketeollisuuden muille toimijoille. Tämä johtuu todennäköisesti eläinkuljetusalan voimakkaasta kilpailusta. Elävien eläinten kuljetusten markkinahinnat pysyivät vakaina tai jopa laskivat vuosina 2005–2009. Näin ollen kuljetusyriysten voittomarginaalit supistuivat. Kuten jäljempänä 2.6.1 luvussa todetaan, erot jäsenvaltioiden asetukselle antamissa tulkinnoissa ja asetuksen täytäntöönpanossa ovat johtaneet markkinoiden vääristymisiin. Jos tätä tarkastellaan yhdessä supistuneiden voittomarginaalien kanssa, voitaisiin olettaa asetuksen vaikuttaneen kielteisesti eläinkuljetusalan liiketoimintaan.

Tarkasteltaessa eläinkuljetusalan kasvaneita kustannuksia on pidettävä mielessä, että eläinten kuljetuksiin vaikuttavat määräävät tekijät, kuten ajoneuvon osto sekä työvoima- ja polttoainekustannukset, eivät liity asetukseen. Eläinten kuljetuksiin suoraan liittyvistä kustannuksista säädetään myös eläinten terveyttä koskevassa lainsäädännössä. Näitä kustannuksia ovat muun muassa ajoneuvojen desinfiointi ja hallinnollisista toimenpiteistä aiheutuvat kustannukset, joita on kuvattu jäljempänä 2.2.1 luvussa.

¹⁶ Nämä alueet on lueteltu SEUT-sopimuksen 349 artiklassa (Guadaloupe, Ranskan Guyana, Martinique, Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Azorit, Madeira ja Kanariansaaret).

Hallinnolliseen rasitukseen liittyviä kysymyksiä käsittelevän riippumattomien sidosryhmien korkean tason ryhmän, jäljempänä 'korkean tason ryhmä'¹⁷, mukaan asetus on aiheuttanut merkittäviä hallinnollisia kustannuksia¹⁸. Ulkoisen kertomuksen mukaan useimpien lajien kohdalla asetuksesta johtuneen kustannusten kasvun osuus on arvioitu noin yhdeksi prosentiksi eläinkuljetusten kokonaiskustannuksista. Hevosten kuljetuksissa, joissa kustannukset ovat kasvaneet eniten, toimeksisaaja on arvioinut nousun osuudeksi vain noin kolme prosenttia kustannusten kokonaiskasvusta.

2.2.1. *Hallinnollisiin vaatimuksiin perustuvat kustannukset*

Kuten ulkoisesta kertomuksesta ja jäljempänä **taulukosta 4** selviää, asetuksen noudattamisesta aiheutuvat hallinnolliset kustannukset vaihtelevat suuresti jäsenvaltioittain, esimerkiksi arvio kuljetusyrietyksille lupien hankkimisesta aiheutuvista kustannuksista¹⁹. Asetuksesta aiheutuneiden hallinnollisten kustannusten erot voisivat osittain johtua siitä, että korkean tason ryhmän laskemissa kustannuksissa on ilmeisesti otettu huomioon muita kuin eläinten suojelusta kuljetusten aikana annetusta asetuksesta (EY) N:o 1/2005 aiheutuneita kustannuksia²⁰, kun taas toimeksisaajan arvio sisältää vain asetuksesta aiheutuneet kustannukset.

¹⁷ Vrt. komission päätös C(2007) 4063, tehty 31 päivänä elokuuta 2007, hallinnolliseen rasitukseen liittyviä kysymyksiä käsittelevän riippumattomien sidosryhmien korkean tason ryhmän perustamisesta.

¹⁸ Pelkästään kahden tiedotusveloitteen – kuljetus- ja suunnittelutietojen laatiminen ja esittäminen ja desinfiointitietojen laatiminen – osuus hallinnollisista kustannuksista on 1,6 miljardia euroa, mikä merkitsee 30 prosenttia EU:n ilmoitusveloiteista aiheutuvista hallinnollisista kokonaiskustannuksista. Molemmat perustuvat eläinten suojelusta kuljetuksen ja siihen liittyvien toimenpiteiden aikana annettuun asetukseen (EY) N:o 1/2005; vrt. korkean tason ryhmän lausunto hallinnollisten rasitusten vähentämisestä elintarviketurvallisuuden painopistealalla, 4.3.2009, s. 3.

¹⁹ Kuljetusyrietykselle maksaa saman luvan hankkimisesta 605 euroa Ranskassa ja 33 euroa Bulgariassa (18 kertaa vähemmän).

²⁰ Asetuksessa N:o 1/2005 ei esimerkiksi edellytetä desinfiointitietojen laatimista.

Taulukko 4: Hallinnosta aiheutuneiden kustannusten keskiarvot. Lähde: Ulkoinen kertomus²¹

Kustannuserä	Hallinnolliset kustannukset (EU:ssa keskimäärin)
Noin joka viides vuosi aiheutuvat kustannukset²²	
Ajoneuvon hyväksyminen	26 euroa (vaihteluväli 1,65–30 euroa)
Luvan hankkiminen kuljettajille	515 euroa (vaihteluväli 33–605 euroa)
Lastikohtaiset kustannukset	
Kustannukset, jotka aiheutuvat muun muassa reittisuunnitelman laatimisesta ja toimivaltaiselle viranomaiselle toimittamisesta	22 euroa (vaihteluväli 1,37–25,21 euroa)

Korkean tason ryhmä suosittelee hallinnollisten kustannusten vähentämiseksi ”siirtymistä sähköiseen tekniikkaan, jonka avulla jäsenvaltiot voivat vähentää liiketoiminnalle aiheutuvia rasituksia helpottamalla viranomaisten vaatimien tietojen varastointia ja toimittamista”²³. Satelliittipaikannusjärjestelmiä koskevien vaatimusten käyttöönotto asetuksessa perustui muun muassa pyrkimykseen vähentää kuljetusalalle ja toimivaltaisille viranomaisille reittisuunnitelmien käytöstä aiheutuvia hallinnollisia rasituksia. Kyseinen toimiala tai viranomaiset eivät käytännössä näytä käyttäneen täysin hyväkseen satelliittipaikannusjärjestelmien tarjoamia mahdollisuuksia vähentää hallinnollista rasitusta, kuten jäljempänä 2.5 luvussa todetaan. Kuten edellä on todettu, eläinten terveyttä koskevasta lainsäädännöstä on myös aiheutunut hallinnollisia kustannuksia. Näihin kuuluvat eläinten terveystarkastuksista sekä eläinten siirtojen sertifiointista ja ilmoittamisesta jäljitettävyydestä varten aiheutuvat kustannukset²⁴.

Mahdollisuutta yhdistää eläinten terveyttä ja eläinten hyvinvointia koskevasta lainsäädännöstä aiheutuvat hallinnolliset velvoitteet käsitellään myöhemmin myös käynnissä olevassa EU:n eläinten terveyttä koskevan lainsäädännön tarkistamisessa²⁵.

2.2.2. Ajoneuvojen ajanmukaistamisesta aiheutuvat kustannukset

Asetuksessa otettiin hallinnollisten kustannusten lisäksi käyttöön myös ajoneuvojen ajanmukaistamisesta aiheutuvia kustannuksia. Jäljempänä **taulukossa 5** esitetään yhteenveto ajoneuvojen ajanmukaistamisesta aiheutuvista tärkeimmistä

²¹ IBF:n käyttämät tietolähteet hallinnollisten vaikutusten arvioimiseksi ovat Eurostat ja IBF:n tekemä kysely.

²² Vrt. asetuksen 6 ja 7 artikla.

²³ Korkean tason ryhmän lausunto hallinnollisen rasituksen vähentämisestä elintarviketurvallisuuden painopistealalla, 4.3.2009, s. 3.

²⁴ TRACES – (TRAdE Control and Expert System, yhdennetty eläinlääkinnällinen tietojärjestelmä) on Euroopan laajuinen eläinlääkinnällinen verkko, jossa tehdään eläinten ja eläintuotteiden tuontia, vientiä ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan liittyviä tietoja koskevia ilmoituksia, sertifiointeja ja valvontaa.

²⁵ Eläinten terveyttä koskevaa EU-lainsäädäntöä tarkistetaan parhaillaan, ja siinä yhteydessä tiettyjä tähän lainsäädäntöön liittyviä valvonta- ja hallintokustannuksia voidaan muuttaa.

kustannuksista. Näidenkin kustannusten vaihteluun vaikuttaa eri tekijöitä. Ulkoisen kertomuksen mukaan satelliittipaikannusjärjestelmän asentamisesta aiheutuvat kustannukset vaihtelevat 250 eurosta 6 000 euroon. Tässä kertomuksessa ei ole tehty syvällistä arviointia näiden erojen syistä, joita kuitenkin voi kuitenkin olla muun muassa se, että on asennettu asetuksen vaatimuksia pidemmälle kehittynyt satelliittipaikannusjärjestelmä.

Taulukko 5: Perävaunun kuorma-auton ajanmukaistamisesta aiheutuvat kustannukset. Lähde: Ulkoinen kertomus²⁶

Asetuksen vaatimus	Arvioidut kustannukset (EU:ssa keskimäärin)
Eristetty katto ja juottolaitteet säiliöineen	5 000 euroa
Satelliittipaikannusjärjestelmä, mukaan lukien lämpötilan valvontajärjestelmä	3 800 euroa
Ilmanvaihtojärjestelmä	2 300 euroa
Ajoneuvon ajanmukaistamisen kokonaiskustannukset	11 900 euroa

2.3. Kuljetettävien eläinten hyvinvoinnin laadun vertaileminen ennen asetuksen soveltamista ja sen jälkeen

Vaikka päteviä päätelmiä ei voida tehdä, käytettävissä olevista tiedoista käy ilmi, että vuodesta 2005 eläinten kuljetusten kokonaislaatu pitkillä matkoilla on parantunut, mikä johtuu erityisesti ajoneuvojen kehittämisestä ja eläinten kohtelun paranemisesta. Viimeksi mainittu näyttää johtuvan asetuksessa käyttöön otettujen eläimiä hoitavaa henkilöstöä koskevien tiukempien koulutusvaatimusten asianmukaisesta noudattamisesta²⁷.

Näiden päätelmien perustana olevista tiedoista²⁸ käy myös ilmi, että raajarikkoisten, vahingoittuneiden, nestevajauksesta ja uupumuksesta kärsivien eläinten määrä laski tai pysyi ennallaan vuosina 2006²⁹–2009.

Kuolleina saapuneiksi merkittyjen eläinten määrä väheni merkittävästi vuosina 2005–2009. Pitkänmatkan kuljetuksissa ero oli suurempi kuin lyhyenmatkan kuljetuksissa. Määräpaikassa kuljetukseen sopimattomiksi katsottujen eläinten määrä laski myös huomattavasti.

Vaikka eläinten hyvinvointi on yleensä parantunut asetuksen käyttöönoton jälkeen, käytettävissä olevista tiedoista selviää, että useita eläinten hyvinvointiin kuljetuksen aikana liittyviä ongelmia on vielä jäljellä. Useimmat ongelmat näyttävät liittyvän

²⁶ Toimeksisaaja käytti kustannusten arvioinnissa seuraavia tietolähteitä: alan kirjalliset julkaisut, tapaustutkimukset, IBF:n kysely, Euroopan karja- ja lihakaupan liitolta (UECBV) saadut tiedot ja Eurostat.

²⁷ Asetuksen 6 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

²⁸ Tiedot perustuvat toimeksisaajan kehittämään kyselyyn. Kyselyyn vastaajat olivat viljelijöitä, teurastamoja, kaupan edustajia ja kuljetusyrityksiä, tarkastusasemien omistajia, kansallisia toimivaltaisia viranomaisia, eläinten hyvinvoinnista huolehtivia ryhmiä ja elävien eläinten kuljetusten alalla toimivia tutkijoita.

²⁹ Toimeksisaajan keräämät tiedot tästä asiasta eivät sisällä tietoja vuodelta 2005.

puutteisiin asetuksen tiettyjen vaatimusten noudattamisessa. Näitä seikkoja käsitellään jäljempänä 2.6 luvussa.

2.4. Asetuksen vaatimusten arviointi elintarviketurvallisuusviranomaisen joulukuussa 2010 antaman lausunnon perusteella

Asetus perustuu yleisesti ottaen eläinten terveyttä ja hyvinvointia käsittelevän tiedekomitean 11. maaliskuuta 2002 antamaan lausuntoon. Asetuksen säännökset, jotka koskevat kuljetusmatka-aikoja, lepojakoja ja tilavaatimuksia perustuvat kuitenkin aiemmin annettuun direktiiviin³⁰. Komissio pyysi vuonna 2010 Euroopan elintarviketurvallisuusviranomaista (EFSA) antamaan tieteellisen lausunnon eläinten hyvinvoinnista kuljetuksen aikana saadakseen päivitettyä tieteellistä näyttöä ja laatiakseen tämän kertomuksen.

EFSA:n lausunto annettiin 2. joulukuuta 2010³¹. Lausunnon päätelmissä tutkijat toteavat, ettei asetus kaikilta osiltaan ole nykyisen tieteellisen tietämyksen mukainen, ja tuovat esiin erityisiä aloja, joille tulevaa tutkimusta olisi suunnattava.

Erityisesti tutkijat suosittelivat teurashevosten kuljetusmatka-aikojen lyhentämistä asetuksessa säädettyä enemmän. Muista lajeista, erityisesti lampaista, tutkijat totesivat, että eläintiheyden, olkien, rehun, veden ja ilmanvaihdon suhteen erittäin hyvissä kuljetusoloissa eläinten hyvinvointi perustuu enemmän ajotavan laatuun kuin kuljetusmatka-aikaan.

Lausunnossa ehdotetaan, että asetuksessa säädetty tilavaatimukset laskettaisiin uudelleen käyttäen kaavaa, jossa eläimen kokoa verrataan sen painoon. Lausunnon mukaan lainsäädännössä olisi hyvä määritellä erityiset vaatimukset, jotka koskevat muun muassa maantieajoneuvojen osastojen sisäistä korkeutta.

2.5. Analyysi satelliittipaikannusjärjestelmien käytöstä

Asetuksella otettiin käyttöön satelliittipaikannusjärjestelmää koskeva vaatimus pitkänmatkan kuljetuksiin hyväksytyille ajoneuvoille. Hyväksyessään tämän nimenomaisen vaatimuksen neuvosto antoi komission tehtäväksi erityisen yksityiskohtaisen analyysin laatimisen tämän uuden teknologian käyttämisestä. Tarkoituksena oli erityisesti parantaa kuljetusmatka-aikojen ja lepojakojen valvontaa ja samalla vähentää hallinnollista raskautta. Lainsäädännössä edellytetään, että järjestelmä pitää kirjaa seuraavista tiedoista: kuljetusyrittäjän nimi ja lupanumero, lastauslaipan avaamiset ja sulkemiset sekä lähtö- ja saapumisajat ja lähtö- ja määräpaikka. Merkityt tiedot on esitettävä pyynnöstä toimivaltaiselle viranomaiselle.

Käytettävissä olevat tiedot³² osoittavat, että vaikka asetusta on sovellettu jo yli neljä vuotta, jäsenvaltioiden välillä on edelleen merkittäviä eroja satelliittipaikannusjärjestelmiä koskevien vaatimusten toteuttamisessa. Useimmilla

³⁰ Neuvoston direktiivi 91/628/ETY, annettu 19 päivänä marraskuuta 1991, eläinten suojelemisesta kuljetuksen aikana ja direktiivien 90/425/ETY ja 91/496/ETY muuttamisesta; EYVL L 340, 11.12.1991, s. 17.

³¹ Tieteellinen lausunto eläinten hyvinvoinnista kuljetuksen aikana (*Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport*), Euroopan elintarviketurvallisuusviranomainen (EFSA), joulukuu 2010, EFSA Journal 2011;9(1):1966 [125 pp.].

³² Tiedot perustuvat lähinnä komission vuoden 2011 alkupuoliskolla jäsenvaltioissa tekemään kyselyyn; SANCO D5 AN/oj (2011)441562.

jäsenvaltioilla ei ole vielä kattavaa menetelmää, jolla ne tarkastaisivat, ovatko asennetut järjestelmät asetuksen mukaisia, ja vain harvat valvontaviranomaiset käyttävät satelliittipaikannusjärjestelmällä kerättyjä tietoja tehdessään asetuksen mukaisia tarkastuksia. Usein tiedot otetaan huomioon vasta, kun toimivaltainen viranomainen on havainnut rikkomuksen ennen kuljetusta tai sen aikana tai määräpaikassa tehdyssä fyysisessä tarkastuksessa. Tämän vuoksi on pääteltävä, ettei satelliittipaikannusjärjestelmiä yleensä käytetä valvonnan parantamiseksi.

2.6. Asetuksen noudattamisen ja täytäntöönpanon taso

Jäsenvaltiot ovat vastuussa asetuksen täytäntöönpanosta. Komission tarkastusyksikkö eli terveys- ja kuluttaja-asioiden pääosaston alainen elintarvike- ja eläinlääkintätoimisto (FVO), joka sijaitsee Grangessa, Irlannissa, tarkastaa jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten työtä. Näiden tarkastusten kertomukset³³ ovat komission tärkein tietolähde, kun se arvioi asetuksen toteuttamisen tilaa eri puolilla EU:ta.

Lisäksi asetuksen 27 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle vuotuinen kertomus tarkastustoiminnastaan ja tiedot toimista, joita jäsenvaltiot toteuttavat suurimpien puutteiden korjaamiseksi. Nämä kertomuksen julkaistaan komission verkkosivuilla kunkin jäsenvaltion kanssa erikseen sovitulla tavalla³⁴.

FVO:n ja jäsenvaltioiden kertomuksista käy ilmi, että asetuksen toteuttamistaso vaihtelee huomattavasti jäsenvaltioittain. Tämä on yhdenmukaista useiden valtioista riippumattomien eläinten hyvinvoinnista huolehtivien järjestöjen³⁵ keräämien ja komissiolle virallisten kertomusten yhteydessä toimitettujen tietojen kanssa. Seuraavissa luvuissa käsitellään muutamia näissä kertomuksissa korostettuja suurimpia puutteita ja ongelmia.

2.6.1. *Markkinoiden vääristymät ja muut toimijoille asetuksen tulkinnasta ja toteuttamisesta aiheutuvat vaikeudet*

Käytettävissä olevat tiedot vahvistavat, että jäsenvaltioiden tavat tulkita asetuksen tiettyjä säännöksiä vaihtelevat merkittävästi. Komissio toimittaa usein asetuksen tiettyihin säännöksiin selvennyksiä ja ohjeita. Asetusta sovelletaan kaikkien elävien selkärankaisten eläinten kuljetuksiin, mutta useimmat yksityiskohtaiset säännöt koskevat karjaa. Tämän vuoksi asetuksen soveltamisessa muihin eläinryhmiin kuuluvien eläinten kuljetuksiin on ollut vaikeuksia, varsinkin viljelykalojen kuljetuksiin, kuten todetaan EU:n vesiviljelyalan kestävästä kehittämisestä koskevassa komission strategiassa³⁶.

Vaihtelevat tulkinnat säännöistä voivat aiheuttaa markkinoiden vääristymisiä, jotka yhdessä supistuneiden voittomarginaalien ja eri hallinnollisten kustannusten kanssa voivat saattaa kuljetusalan toimijan vaikeaan tilanteeseen. Lisäksi puutteet asetuksen toteuttamisessa voivat saattaa sitä noudattavat toimijat epäedulliseen asemaan. Tämän vuoksi on tärkeää varmistaa toimijoille yhdenvertaiset mahdollisuudet.

³³ FVO:n tarkastuskertomukset julkaistaan osoitteessa: http://ec.europa.eu/food/fvo/ir_search_en.cfm

³⁴ http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/transport/inspections_reports_reg_1_2005_en.htm

³⁵ Esimerkiksi Eurogroup For Animals; Animal Angels; Compassion in World Farming; Eyes on Animals.

³⁶ KOM(2009) 162 lopullinen.

2.6.2. *Puutteet asetuksen noudattamisessa ja virheellinen toteuttaminen johtavat puutteisiin eläinten hyvinvoinnissa*

Toimijoiden yhdenvertaiset mahdollisuudet ovat tärkeä seikka, mutta puutteisiin asetuksen noudattamisessa ja virheelliseen toteuttamiseen liittyvä suurin riski koskee eläinten hyvinvointitarpeiden vaarantamista.

Lainsäädännön vaatimusten toteuttamatta ja noudattamatta jättämisestä voi olla useita kielteisiä seurauksia eläinten hyvinvoinnille, ja käytettävissä olevat tiedot osoittavat, että puutteista asetuksen noudattamisessa on toistuvia esimerkkejä, muun muassa seuraavat:

- (1) kuljetukseen soveltumattomien eläinten kuljettaminen
- (2) ajoneuvojen ylikuormitus
- (3) eläinten kuljetus ajoneuvoissa, joiden osastojen sisäinen korkeus ei ole asianmukainen
- (4) eläimet eivät saa riittävästi vettä matkan aikana ja
- (5) eläinten kuljetus kestää sallittua enimmäiskuljetusmatka-aikaa pidempään.

Puutteet asetuksen noudattamisessa liittyvät usein sen virheelliseen toteuttamiseen. Asetuksen mukaan toimivaltaiset viranomaiset ovat esimerkiksi vastuussa reittisuunnitelmien tarkastamisesta ja hyväksymisestä ennen pitkänmatkan kuljetuksia, millä varmistetaan, että ne ovat realistisia ja osoittavat asetuksen noudattamista. Usein kuitenkin on hyväksytyt epärealistisia reittisuunnitelmia. Joissakin reittisuunnitelmissa ajoneuvon keskinopeudeksi arvioidaan yli 100 kilometriä tunnissa, jotta määräpaikkaan päästäisiin reittisuunnitelman mukaisesti. Tämä voi johtaa siihen, että matkan kesto ylittää useilla tunneilla asetuksessa asetetut rajoitukset. Kun tähän yhdistetään tilan ja veden puute, seuraukset ovat osoittautuneet eläinten hyvinvoinnille haitallisiksi.

Jos asetus olisi pantu asianmukaisesti täytäntöön noudattamalla tiukasti reittisuunnitelmaa ja kuljetusmatka-aikaa koskevia vaatimuksia, sen vaikutukset eläinten hyvinvointiin olisivat olleet paljon paremmat kuin, mitä edellä 2.3 luvussa esitetään.

Edellä esitetystä analyysistä käy ilmi, että valvontatarpeet ja vastuu ovat erityisiä ja poikkeavat toisistaan jäsenvaltioissa, joista eläimet on saatettu matkaan, ja jäsenvaltioissa, jotka ovat pääasiallisessa vastuussa valvonnasta kauttakuljetuksissa ja määräpaikassa.

2.6.3. *Seuraamukset ja rangaistukset*

Yksityishenkilöille määrättävistä seuraamuksista päättäminen kuuluu jäsenvaltioiden yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltioiden on asetuksen 25 artiklan mukaan säädettävä seuraamuksista, joiden on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä seuraamuksista komissiolle.

Jäsenvaltioiden toimittamat tiedot liittyvät yleensä kansalliseen rikoslainsäädäntöön. Tämän vuoksi jäsenvaltioiden seuraamustason syvälinen vertaileminen olisi tarkoituksenmukaista ainoastaan, jos se yhdistettäisiin tarkkaan rikkomukseen tai rikokseen ja jos sitä vertailtaisiin rikkomuksen tai rikoksen vakavuuteen. Komissio ei

ole tehnyt tällaista vertailua. Käytettävissä olevia tietoja arvioitaessa havaitaan kuitenkin merkittäviä vaihteluja asetuksen rikkomuksista määrättyjen seuraamusten tasossa Euroopan unionin eri puolilla.

Tässä yhteydessä on syytä korostaa, että seuraamusten erot eivät rajoitu eläinten kuljetusten alalle, vaan vastaavat tieliikenteen sosiaalilainsäädännön vakaville rikkomisille säädetyistä seuraamuksista julkaistussa komission kertomuksessa³⁷ tehtyjä havaintoja. Tässä kertomuksessa komissio analysoi seuraamuksia, muun muassa EU-lainsäädännössä asetettujen enimmäisajoaikojen ja ajopiirtureita koskevien sääntöjen rikkomuksiin sovellettuja seuraamuksia. Komissio katsoi tilanteen olevan huono ja kehotti jäsenvaltioita soveltamaan sääntöjä yhdenmukaisemmin ja totesi toimivansa ”... jäsenvaltioilta ja lainsäätäjiltä saamiensa toimivaltuuksien rajoissa”.

³⁷

KOM (2009) 225 lopullinen, komission kertomus jäsenvaltioiden lainsäädännössä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön vakaville rikkomisille säädetyistä seuraamuksista.

3. PÄÄTELMÄ

Kertomuksessa esitettyjen tietojen perusteella edellä 2 luvussa kuvatuista ja analysoiduista seikoista voidaan tehdä seuraavat tärkeimmät päätelmät:

- (1) Asetuksella on ollut myönteisiä vaikutuksia eläinten hyvinvoinnille kuljetuksen aikana.
- (2) Asetuksella otettiin käyttöön vaatimus pitkänmatkan ajoneuvoihin asennettavista satelliittipaikannusjärjestelmistä. Näyttää kuitenkin siltä, ettei järjestelmien kaikkia mahdollisuuksia vähentää toimialalle koituvaa hallinnollista rasitusta ja parantaa virallista valvontaa ole käytetty.
- (3) Käytettävissä olevien tietojen mukaan asetuksella ei ole ollut vaikutusta jäsenvaltioiden välisen elävien eläinten kaupan volyymiin.
- (4) Asetuksella ei näytä olleen minkäänlaista vaikutusta eläintuotantoon syrjäisillä alueilla. Asetuksen käyttöönotto on johtanut kuljetuskustannusten nousuun, mutta ilmeisesti kuljetusalan kilpailusta johtuen tämä kustannusten nousu ei ole jakautunut tasaisesti elintarvikeketjussa, ja pääasiallisesti kuljetusalan toimijat maksavat lisäkustannukset.
- (5) EFSA:n lausunnon³⁸ mukaan näyttää siltä, ettei asetus kaikilta osiltaan vastaa nykyistä tieteellistä tietämystä.
- (6) Asetuksen täytäntöönpanoon liittyy eniten hankaluuksia, mikä johtuu osittain vaatimusten tulkinnassa esiintyvistä eroista ja osittain puutteista jäsenvaltioiden suorittamassa valvonnassa. Lisäksi jäsenvaltioiden komissiolle toimittamat seurantatiedot ovat usein puutteellisia, minkä vuoksi niiden perusteella tilanteesta ei useinkaan voida tehdä tarkkaa analyysia eikä suunnitella erityisiä EU-tason korjaavia toimenpiteitä.

Kuten edellä on todettu, asetuksella on ollut myönteisiä vaikutuksia eläinten hyvinvointiin kuljetuksen aikana. Näyttää kuitenkin siltä, että tilanteessa on parantamisen varaa. Parannuksia voitaisiin saada aikaan eri toimin, ja onkin syytä korostaa, että asetuksen soveltamisalaan kuuluvien useimpien eläinten osalta asetuksen muuttaminen ei ole komission mielestä asianmukaisin tapa käsitellä havaittuja ongelmia. Vakaa oikeusasema antaa jäsenvaltioille ja sidosryhmille mahdollisuuden keskittyä asetuksen täytäntöönpanoon vakaassa oikeudellisessa kehyksessä. Komissio katsoo, että toistaiseksi paras tapa puuttua lainsäädännön ja saatavilla olevan tieteellisen tietämyksen väliseen eroon on laatia hyviä toimintatapoja käsittelevät oppaat.

Mitä eläviin kaloihin tulee, komissio aikoo käynnistää tutkimuksen kalojen hyvinvoinnista kuljetuksen aikana. Tarkoituksena on selvittää, onko asetuksen säännösten tarkistaminen tarkoituksenmukainen tapa parantaa elävien kalojen

³⁸ EFSA Journal 2011; 9(1):1966 [125 pp.].

kuljetusta koskevien oikeuspuitteiden selkeyttä vesiviljelyalan toimijoiden kannalta vesiviljelyä koskevan komission strategian mukaisesti.

Havaittujen ongelmien ratkaisemisessa ensisijaisena tehtävänä olisi oltava nykyisten sääntöjen täytäntöönpano. Komissio harkitsee tässä tarkoituksessa lähitulevaisuudessa seuraavia toimia:

- (a) Laaditaan täytäntöönpanotoimenpiteet, jotka koskevat satelliittipaikannusjärjestelmiä, sellaisina kuin niistä on säädetty asetuksen 6 artiklan 9 kohdassa, ja reittisuunnitelmien yksinkertaistettu versio asetuksen liitteessä II olevan 8 kohdan mukaisesti. Lisäksi olisi varmistettava tiiviissä yhteistyössä eurooppalaisen satelliittinavigointijärjestelmän GNSS-viraston (GSA)³⁹ kanssa, että kuljettajat tietävät, miten laitteesta saa parhaimman hyödyn.

Tavoite: Asetuksen täytäntöönpanon yhdenmukaistamisen tehostaminen ja eläinten hyvinvoinnin parantaminen lisäämällä mahdollisuuksia valvoa eläinkuljetusten kuljetusmatka-aikojen, tilavaatimusten jne. noudattamista. Näillä toimilla olisi osaltaan vähennettävä kuljetusyrityksille koituvaa hallinnollista raskautusta, mutta ne voivat toisaalta myös lisätä jäsenvaltioiden viranomaisten hallinnollista raskautusta. Eläinten kuljetuksia koskevan lainsäädännön olisi kuitenkin tämän perusteella tehostuttava.

- (b) Laaditaan asetuksen 27 artiklan 1 kohdan mukaista jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten suorittamaa valvontaa koskevat täytäntöönpanotoimenpiteet. Samanaikaisesti raportointijärjestelmän rakennetta olisi yhdenmukaistettava.

Tavoite: Tarkastusten määrän lisäämisen olisi johdettava asetuksen täytäntöönpanon tehostumiseen. Jäsenvaltioiden toimittamista kertomuksista saadut tiedot olisivat parempia ja vertailukelpoisempia, jos ne perustuisivat samaan rakenteeseen. Tällöin ne tarjoaisivat FVO:lle käyttökelpoisempia tietoja sen jäsenvaltioissa tekemiä tarkastuksia varten.

- (c) Komissio käynnistää tutkimuksen kalojen hyvinvoinnista kuljetuksen aikana. Meneillään olevaa työtä, jota on tehty tutkimuksen käynnistämiseksi kalojen hyvinvoinnista tainnutuksen aikana, jatketaan.

Tavoite: Yleiskuvan muodostaminen kalojen hyvinvoinnista kuljetuksen aikana. Tarkoituksena on tunnistaa ja ratkaista EU:n oikeuspuitteissa mahdollisesti olevia asiaan liittyviä puutteita vesiviljelyä koskevan komission strategian yhteydessä tehtyjen sitoumusten mukaisesti.

- (d) Lisätään yhteistyötä ja tiedonvälitystä jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten ja sidosryhmien kanssa, mukaan lukien eläinten hyvinvoinnista huolehtivat valtioista riippumattomat järjestöt. Asetuksen yhteyspisteitä⁴⁰ ja

³⁹

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

⁴⁰

Asetuksen yhteyspisteet on toimitettu komissiolle asetuksen 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

työryhmiä, kuten elintarvikeketjun ja eläinten ja kasvien terveysasioiden neuvoo-antavaa ryhmää⁴¹ voitaisiin käyttää tässä tarkoituksessa.

Tavoite: Asetuksen täytäntöönpanoon liittyviä vaikeuksia kokevien tietojen kerääminen ja analysointi sekä mahdollisista ratkaisuista saatujen kokemusten jakaminen.

- (e) Levitetään komission ohjeita asetuksen tulkinnalle ja tuetaan hyviä toimintatapoja käsittelevien oppaiden kehittämistä asetuksen 29 artiklan mukaisesti. Oppaissa voitaisiin keskittyä päivittäisessä hallinnossa esiintyviin eri näkökohtiin, jotka voivat olla ongelmallisia, mutta samalla edistää hyviä toimintatapoja, joissa otetaan huomioon viimeisin tieteellinen tietämys.

Tavoite: Näillä toimilla puututaan nykyisen eläinten terveyttä koskevan lainsäädännön tiettyihin ristiriitaisuuksiin ja tehottomuuteen ja parannetaan sääntöjen täytäntöönpanon yhdenmukaistamista. Samanaikaisesti niillä kannustetaan toimialaa ja muita asiaan liittyviä osapuolia ylittämään kuljetettavien eläinten hyvinvoinnin vähimmäisvaatimukset.

Edellä esitetyn perusteella komissio kehottaa Euroopan parlamenttia ja neuvostoa käsittelemään tässä kertomuksessa esiin tuotuja seikkoja.

⁴¹ Elintarvikeketjun ja eläinten ja kasvien terveysasioiden neuvoo-antavan ryhmän kuvaus on saatavilla osoitteessa: http://ec.europa.eu/food/committees/advisory/index_en.htm

TÄSSÄ KERTOMUKSESSA KÄYTETYJEN TEKNISTEN TERMIEN HAKEMISTO

Kuljetuserä: Saman lajin eläimet, jotka kattaa sama eläinlääkintätodistus ja jotka on kuljetettu samalla kuljetusvälineellä ja jotka ovat koottuina yhteen samasta lähtöpaikasta samaan määräpaikkaan.

Kuljetusmatka: Koko kuljetustapahtuma lähtöpaikasta määräpaikkaan, mukaan lukien eläinten kuormasta purkaminen, sijoittaminen ja kuormaaminen kuljetusmatkan aikana.

Lyhyenmatkan kuljetus: Kuljetus kestää enintään kahdeksan tuntia.

Pitkänmatkan kuljetus: Kuljetus kestää yli kahdeksan tuntia, mutta on lyhyempi kuin erittäin pitkän matkan kuljetus.

Erittäin pitkän matkan kuljetus: Nuorten eläinten kuljetus kestää yli 19 tuntia, hevosten ja sikojen kuljetus yli 24 tuntia ja täysikasvuisen karjan kuljetus yli 29 tuntia (kuvattu tekstissä luvuin 19, 24 ja 29).

Jäsenvaltioiden välinen kauppa: Kauppa, jota käydään EU:n jäsenvaltioiden välillä.