



EUROPOS KOMISIJA

Bruselis, 2011.11.10
KOM(2011) 700 galutinis

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2005 dėl gyvūnų apsaugos juos vežant poveikio

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2005 dėl gyvūnų apsaugos juos vežant poveikio

1. ĮŽANGA

Nuo 1977 m. ES taikomos taisyklės, reglamentuojančios transportuojamų gyvūnų gerovę¹. Šiomis taisyklėmis siekiama pašalinti prekybos gyvais gyvūnais technines kliūtis, rinkos organizacijoms sudaryti palankias veiklai sąlygas ir užtikrinti tinkamą tokių gyvūnų apsaugos lygį.

Paskutinį kartą ES teisės aktai buvo atnaujinti Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1/2005 dėl gyvūnų apsaugos juos vežant² (toliau – Reglamentas), kuris buvo priimtas 2004 m. gruodžio 22 d. Reglamento 32 straipsnyje teigiama, kad „Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie šio reglamento poveikį vežamų gyvūnų gerovei ir gyvū gyvūnų prekybos srautams išsiplėtusioje Bendrijoje. Šioje ataskaitoje visų pirma atsižvelgiama į mokslinius įrodymus dėl gyvūnų gerovės ir į ataskaitą apie navigacinės sistemos įgyvendinimą, [...], o taip pat į reglamento socialinę ekonominę reikšmę, įskaitant regioninius aspektus.“ Ši ataskaita yra Komisijos atsakas į nurodytą reikalavimą.

Šioje ataskaitoje siekiama apibūdinti dabartinę padėtį, nurodant Reglamento poveikį gyvūnų gerovei ir Sąjungos vidaus prekybai, jo socialinę ir ekonominę reikšmę bei poveikį regionams ir pateikiant informacijos apie navigacinės sistemos įgyvendinimą, kaip reikalaujama Reglamento I priedo VI skyriaus 4.3 punkte. Be to, ataskaitoje pateikiama informacija apie ES teisės aktų vykdymo užtikrinimą.

Reglamentas taikomas stuburiniams gyvūnams, kurie transportuojami vykdant ekonominę veiklą. Reglamento nuostatos daugiausia susijusios su ūkiniais gyvūnais, pvz., galvijais, kiaulėmis ir arkliais, tačiau šioje ataskaitoje pagrindinis dėmesys skiriamas būtent šių gyvūnų transportavimui. Joje neatsižvelgiama į kitų rūšių gyvūnų, pvz., šunų, kačių, naminių paukščių, moksliniais tikslais laikomų gyvūnų ir egzotinių gyvūnų transportavimą.

Šioje ataskaitoje taip pat turėtų būti išnagrinėtos specifinės su žuvų transportavimu susijusios problemos ir veiksmai, kurie buvo įvardyti Komisijos parengtoje Europos akvakultūros darnios plėtros strategijoje³.

¹ 1977 m. liepos 18 d. Tarybos direktyva 77/489/EEB dėl gyvūnų apsaugos juos vežant tarptautiniu transportu taisyklių; OL L 200, 1977 8 8, p. 10–16.

² 2004 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1/2005 dėl gyvūnų apsaugos juos vežant ir atliekant susijusias operacijas ir iš dalies keičiantis direktyvas 64/432/EEB ir 93/119/EB ir Reglamentą (EB) Nr. 1255/97, OL L 3, 2005 1 5, p. 1.

³ COM (2009) 162 galutinis.

Ataskaitos pabaigoje pateikiamas techninių terminų žodynėlis.

2. REGLAMENTO POVEIKIS

Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1/2005 įsigaliojo 2005 m. sausio mėn., o pradėtas taikyti 2007 m. sausio 5 d. Siekiant nustatyti, ar priimtas reglamentas turėjo poveikio 1 skyriuje nurodytiems veiksniams (prekybai, gyvūnų gerovei ir kt.), o jeigu turėjo, tai koks buvo tas poveikis, buvo palyginti duomenys, gauti prieš Reglamento taikymą ir pradėjus jį taikyti (2007 m.)⁴. Be Komisijos vidaus duomenų toliau pateikiami svarbiausi šios ataskaitos informacijos šaltiniai:

- „Mokslinė nuomonė dėl transportuojamų gyvūnų gerovės“ (*Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport*), priimta Europos maisto saugos tarnybos (EFSA) 2010 m. gruodžio mėn.⁵;
- oficialios valstybių narių patikrinimų ataskaitos⁶;
- oficiali ES suinteresuotųjų subjektų pateikta informacija;
- Komisijos ataskaita dėl socialinių taisyklių kelių transporte pažeidimų⁷;
- informacija, gauta iš oficialių skundų ir vykdant pažeidimų nagrinėjimo procedūras.

2010 m. Komisija užsakė išorės tyrimą, kad būtų įvertintas Reglamento poveikis^{8 9}. Galutinė tyrimo ataskaita, įskaitant tyrimo aprėptį ir trūkumus, paskelbta Komisijos svetainėje¹⁰.

Buvo išanalizuotos tyrimo išvados ir iš pirmiau nurodytų šaltinių gauta informacija siekiant nustatyti bendrąsias tendencijas ir poveikį pradėjus taikyti Reglamentą 2007 m.¹¹, ypač šiuos aspektus:

- (1) poveikį Sąjungos vidaus prekybai gyvais gyvūnais;
- (2) Reglamento poveikį regionams bei socialinę ir ekonominę reikšmę;
- (3) transportuojamų gyvūnų gerovės kokybės prieš Reglamento taikymą ir pradėjus jį taikyti palyginimą;
- (4) Reglamento reikalavimų įvertinimą atsižvelgiant į 2010 m. gruodį Europos maisto saugos tarnybos priimtą mokslinę nuomonę;

⁴ Bulgarija ir Rumunija į ES įstojo 2007 m. Remiantis Eurostatu šiose valstybėse narėse pagaminama apie 2,5 % viso ES pagaminamo mėsos kiekio, todėl šioje ataskaitoje šios plėtos poveikis gyvūnų, išskyrus arklius, transportavimui Sąjungos viduje laikomas nedidelis.

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

⁶ Pagal Reglamento 27 straipsnį valstybės narės kasmet pateikia su Reglamentu susijusių patikrinimų ataskaitą.

⁷ COM(2009) 225 galutinis, Komisijos ataskaita, kurioje nagrinėjamos valstybių narių teisės aktuose numatytos sankcijos už sunkius socialinių taisyklių kelių transporte pažeidimus.

⁸ Tyrimas dėl Reglamento (EB) Nr. 1/2005 dėl gyvūnų apsaugos juos vežant poveikio, SANCO/2010/D5/116733.

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

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

¹¹ Reglamentas, išskyrus 6 straipsnio 5 dalį, taikomas nuo 2007 m. sausio 5 d., žr. Reglamento 37 straipsnį.

- (5) navigacinės sistemos naudojimo analizę;
- (6) nuostatų laikymosi ir vykdymo užtikrinimo lygį.

2.1–2.6 skirsniuose pirmiau minėti aspektai aprašomi išsamiau.

2.1. Poveikis Sąjungos vidaus prekybai gyvais gyvūnais

Kasmet daug gyvų gyvūnų transportuojama iš vienu valstybių narių į kitas, į trečiąsias šalis ir iš jų¹². Ši prekyba vykdoma dėl keleto priežasčių. Pradėjus taikyti Reglamentą ir 2007 m. išsiplėtus ES prekybos pobūdis išliko toks pat¹³. Transportuojant gyvūnus valstybėse narėse deklaracija nėra privaloma, todėl neturima duomenų apie bendrą atskirose ES valstybėse narėse transportuotų gyvūnų skaičių.

Sąjungos vidaus prekybos gyvais gyvūnais ir importo į / eksporto iš ES duomenys rodo, kad bendras 2005 m. transportuotų gyvų gyvūnų skaičius buvo beveik toks pat kaip ir 2009 m. Tačiau, kaip parodyta **1 lentelėje**, yra skirtumų tarp kai kurių gyvūnų rūšių, visų pirma smarkiai sumažėjo arklių, kurie transportuojami ilgiau nei 24 val. skaičius, bet tuo pačiu laikotarpiu 70 % padidėjo transportuojamų kiaulių skaičius. Rengiant šią ataskaitą nebuvo analizuotos šių pokyčių priežastys, todėl neįmanoma pateikti tvirtų išvadų.

1 lentelė. Bendras 2005 ir 2009 m. transportuotų gyvų gyvūnų skaičius (Sąjungos vidaus prekyba ir importas į / eksportas iš ES) pagal rūšis

Šaltinis: išorės ataskaita (naudojant Traces duomenis)

		2005 m.	2007 m.	2009 m.	Pokytis (%) 2005–2009 m.
Galvijai	Iš viso	3 973 008	4 222 859	4 299 255	+ 8 %
Kiaulės	Iš viso	16 438 637	21 696 563	27 802 500	+ 70 %
Avys	Iš viso	4 209 196	9 112 233	4 335 078	+ 3 %
Arkliai	Iš viso	176 348	224 449	147 122	- 17 %
Arkliai	> 24 h	58 224	67 739	39 371	- 33 %

Išorės ataskaitoje pateikta gamybos sąnaudų ir rinkoje vykdomo transportavimo duomenų analizė patvirtino, kad ši prekyba vis dar daugiausia vyksta siekiant pasinaudoti kainų skirtumais tarp atskirų valstybių narių. Pašarų kaina yra vienas iš svarbiausių gyvulininkystės sąnaudų veiksnių, ir skirtingose valstybėse narėse ir regionuose ši kaina yra skirtinga. Be to, Sąjungos vidaus prekybą gyvais gyvūnais gali skatinti ir kai kurių valstybių narių riboti skerdyklų arba perdirbimo įmonių pajėgumai bei tai, kad ES regioninės mėsos gamybos lygis neprilygsta regioniniam suvartojimui. Tačiau pažymėtina, kad didžioji Sąjungos viduje transportuojamų gyvų

¹² Remiantis išorės ataskaita, 2009 m. buvo transportuota apie 37 mln. gyvų galvijų, kiaulių, avių, ožkų ir arklių. Be to, tais pačiais metais transportuota daugiau nei 1 milijardas naminių paukščių.

¹³ Bulgarija ir Rumunija į ES įstojo 2007 m.

gyvūnų dalis pervežama tarp kelių valstybių narių. Septynioms valstybėms narėms¹⁴ tenka 60 % Sąjungos vidaus prekybos galvijais, beveik 70 % kiaulių transportuojamos iš Danijos arba Nyderlandų, o į Vokietiją įvežama per 50 % visų transportuojamų kiaulių.

2005–2009 m. padidėjo bendras skaičius gyvų gyvūnų siuntų, transportuojamų importo / eksporto ir Sąjungos vidaus prekybos tikslais. Šiuo laikotarpiu padidėjo tiek trumpu, tiek ilgu atstumu transportuojamų siuntų skaičius, o siuntų, kurios transportuojamos labai ilgai ir kurias reikia iškrauti ir suteikti gyvūnams 24 val. poilsio prieš toliau tęsiant kelionę, skaičius beveik nepakito. Iš **2 lentelės** matyti, kad apie 65–70 % gyvūnų tarpvalstybinio transportavimo trukmė yra trumpa. 25–30 % siuntų transportavimo trukmė būna ilga, o labai ilgai transportuojama tik 5 % siuntų. Palyginus 2005 ir 2009 m. matyti, kad šie mastai beveik nepakito. Pažymėtina, kad net jeigu Reglamentas ir neturėjo poveikio Sąjungos vidaus prekybai gyvais gyvūnais, nebuvo atliktas išsamus vertinimas, kuriame būtų išmatuotas galimas poveikis konkrečioms valstybėms narėms.

Taip pat pažymėtina, kad palyginus 2005 ir 2009 m. duomenis matyti, kad dalis siuntų buvo transportuojamos nenurodant kelionės trukmės ir tokių siuntų skaičius padidėjo penkis kartus (palyginti su bendru siuntų skaičiumi).

2 lentelė. Gyvų gyvūnų¹⁵ siuntų skaičius (Sąjungos vidaus prekyba ir importas į / eksportas iš ES–27) 2005 ir 2009 m. nurodant transportavimo trukmę

Šaltinis: išorės ataskaita (naudojant *Traces* duomenis)

	2005 m.	% siuntų	2009 m.	% siuntų	Pokytis (%) 2005–2009 m.
Iš viso	315 237	100 %	399 988	100 %	+ 27 %
Kelionės trukmė					
< 8 val.	214 831	68 %	261 387	65,5 %	+ 21 %
8-19/24/29 val.	83 513	26,5 %	114 820	28,5 %	+ 37 %
> 19/24/29 val.	15 731	5 %	16 619	4 %	+ 5 %
Trukmė nenurodyta	1 162	< 0,5 %	7 162	< 2 %	

Kaip matyti iš **3 lentelės**, arklių siuntų skaičius padidėjo 31 %, o, kaip matyti iš **1 lentelės**, tuo pačiu laikotarpiu transportuotų arklių skaičius sumažėjo. Tam galėjo turėti įtakos Reglamentu nustatytas reikalavimas transportavimo metu atskirti arklius, nes dėl to būtų sumažėjęs vidutinis vienu sunkvežimiu transportuojamų gyvūnų skaičius. Tačiau šiai išvadai patvirtinti trūksta duomenų.

¹⁴ Belgijai, Prancūzijai, Vokietijai, Lenkijai, Italijai, Nyderlandams ir Ispanijai.

¹⁵ Galvijų, kiaulių, avių, ožkų, naminių paukščių ir arklių.

3 lentelė. Bendras 2005 ir 2009 m. siuntų skaičius (Sąjungos vidaus prekyba ir importas į / eksportas iš ES) pagal rūšis

Šaltinis: išorės ataskaita (naudojant *Traces* duomenis)

Rūšis	2005 m.	2009 m.	Pokytis (%)
Galvijai	118 142	127 685	+ 8 %
Kiaulės	85 336	125 889	+ 47,5 %
Arkliai	29 740	38 930	+ 31 %

2.2. Reglamento poveikis regionams bei socialinė ir ekonominė reikšmė

Duomenys rodo, kad Reglamentas neturi ypatingo poveikio gyvulininkystei ES nuošaliuose teritorijose, įskaitant atokiausius regionus¹⁶. Daugelyje nuošalių teritorijų gyvulininkystės mastas išliko toks pat kaip ir prieš priimant Reglamentą. Pvz., palyginus 2005 ir 2009 m. duomenis apie avių skaičių, matyti, kad kai kuriuose nuošaliuose ES regionuose, kaip antai Škotijoje ir Sicilijoje, ūkiuose laikomų avių skaičius smarkiai nekito.

Kaip matyti iš 2.1 skirsnio, iš vienos šalies į kitą transportuojamų gyvūnų skaičius labai nekito, todėl galima teigti, kad pramonei nebuvo padarytas didelis poveikis. Tačiau Reglamentas turėjo ekonominio poveikio, visų pirma transporto bendrovėms. Išlaidos yra susijusios su administracinėmis priemonėmis ir investicijomis, kad būtų modernizuotos ilgos trukmės kelionėms skirtos transporto priemonės (šios priemonės ir susijusios išlaidos išsamiai aprašytos 2.2.1 ir 2.2.2 punktuose). Atrodo, kad transporto bendrovės nesugebėjo šių išlaidų perkelti kitiems maisto pramonės sektoriaus dalyviams. Tikėtina to priežastis – didelis gyvūnų transportavimo sektoriaus konkurencingumas. 2005–2009 m. gyvūnų transportavimo rinkos kainos išliko nepakitusios arba net smuktelėjo. Dėl to sumažėjo transporto bendrovių pelno marža. Kaip toliau teigiama 2.6.1 punkte, dėl to, kad valstybėse narės skirtingai interpretavo Reglamentą ir skirtingai užtikrino jo vykdymą, atsirado tam tikrų rinkos iškreipimų. Kai šis faktas vertinamas kartu atsižvelgiant į sumažėjusią pelno maržą, galima daryti prielaidą, kad gyvūnų transportavimo bendrovėms padarytas neigiamas poveikis.

Pripažįstant, kad gyvūnų transportavimo pramonės išlaidos išaugo, pažymėtina, kad svarbiausi veiksniai, turėję poveikio gyvūnų transportavimo išlaidoms, pvz., transporto priemonių pirkimas ir darbo bei degalų sąnaudos, nėra susiję su Reglamentu. Tiesiogiai su gyvūnų transportavimu susijusių išlaidų (pvz., transporto priemonių valymo ir dezinfekavimo išlaidų bei išlaidų, patiriamų dėl administracinių priemonių, aprašytų 2.2.1 punkte) priežastis irgi yra gyvūnų sveikatą reglamentuojantys teisės aktai.

¹⁶ Išvardytus Sutarties dėl ES veikimo 349 straipsnyje (t. y., Gvadelupą, Prancūzijos Gvianą, Martiniką, Reunjoną, Sen Bartelmį, Sen Marteną, Azorus, Madeirą ir Kanarų salas).

Remiantis aukšto lygio nepriklausomų suinteresuotųjų šalių grupe administracinei naštai mažinti (toliau – aukšto lygio grupė)¹⁷, dėl Reglamento atsirado didelių administracinių išlaidų¹⁸. Tačiau remiantis išorės ataskaitos apskaičiavimu, visų rūšių gyvūnų atveju dėl Reglamento padidėjusios išlaidos sudaro mažiau nei 1 % bendrų gyvūnų transportavimo išlaidų. Išorės ataskaitos rengėjas apskaičiavo, kad labiausiai išaugusios arklių transportavimo išlaidos sudaro ne daugiau kaip 3 % bendro išlaidų padidėjimo.

2.2.1. Dėl administracinių reikalavimų patirtos išlaidos

Išorės ataskaita parodė, kad, kaip matyti iš **4 lentelės**, atskirose valstybėse narėse administracinės išlaidos, patiriamos siekiant laikytis Reglamento, smarkiai skiriasi. Vienas pavyzdys – apskaičiuotos išlaidos vežėjo leidimui gauti¹⁹. Tokį didelį dėl Reglamento patirtų išlaidų skirtumą iš dalies galima paaiškinti tuo, kad į aukšto lygio grupės apskaičiuotas išlaidas įtrauktos ir išlaidos, kurios nėra susijusios su Reglamentu (EB) Nr. 1/2005 dėl gyvūnų apsaugos juos vežant²⁰, o į išorės ataskaitos rengėjo atliktus skaičiavimus įtrauktos tik dėl šio Reglamento patirtos išlaidos.

4 lentelė. Vidutinės administracinės išlaidos. Šaltinis: išorės ataskaita²¹

Rūšis	Administracinės išlaidos (ES vidurkis)
Išlaidos, patiriamos maždaug kas penkerius metus²²	
Transporto priemonių patvirtinimas	26 EUR (1,65–30 EUR)
Vežėjo leidimo gavimas	515 EUR (33–605 EUR)
Išlaidos už krovinį	
Išlaidos, patiriamos dėl kelionės žurnalo sudarymo ir pateikimo kompetentingai institucijai	22 EUR (1,37–25,21 EUR)

Norint sumažinti administracines išlaidas aukšto lygio grupė rekomenduoja „pereiti prie elektroninių technologijų, kad valstybės narės palengvintų įmonių veiklą supaprastinant institucijų reikalaujamų duomenų laikymą ir perdavimą“²³. Viena iš

¹⁷ Žr. 2007 m. rugpjūčio 31 d. Komisijos sprendimą C(2007) 4063, kuriuo įsteigiama aukšto lygio nepriklausomų suinteresuotųjų šalių grupė administracinei naštai mažinti.

¹⁸ „Vien tik dėl dviejų prievolių teikti informaciją – „parengti ir prireikus pateikti informaciją apie transportavimą ir planavimą“ ir „sudaryti dezinfekavimo registrą“ – patirta 1,6 mlrd. EUR administracinių išlaidų, kurios sudaro 30 % visų administracinių išlaidų dėl ES prievolių teikti informaciją. Abi prievolės numatytos Reglamente (EB) Nr. 1/2005 dėl gyvūnų apsaugos juos vežant ir atliekant susijusias operacijas.“ Žr. aukšto lygio nepriklausomų suinteresuotųjų šalių grupės administracinei naštai mažinti nuomonę dėl prioritetinės maisto saugos srities (*Opinion of the High Level Group on administrative burden reduction in the priority area food safety*), 2009 m. kovo 4 d., 3 psl.

¹⁹ Už tą patį leidimą vežėjas Prancūzijoje moka 605 EUR, o Bulgarijoje – 33 EUR (18 kartų pigiau).

²⁰ Vienas pavyzdys: Reglamente (EB) Nr. 1/2005 nereikalaujama sudaryti dezinfekavimo registrą.

²¹ IBF naudoti šaltiniai administraciniam poveikiui įvertinti buvo Eurostatas ir IBF tyrimas.

²² Žr. Reglamento 6 ir 7 straipsnius.

²³ *Opinion of the High Level Group on administrative burden reduction in the priority area food safety*, 2009 m. kovo 4 d., 3 psl.

priežasčių, dėl kurios į Reglamentą įtraukti navigacinių sistemų reikalavimai, buvo siekis suteikti transporto pramonei ir kompetentingoms institucijoms galimybę sumažinti administracinę naštą, kylančią dėl kelionės žurnalų naudojimo. Tačiau, kaip toliau nurodyta 2.5 skyriuje, praktikoje nei pramonė, nei valdžios institucijos nepasinaudojo visomis administracinės naštos sumažinimo galimybėmis, kurias suteikia navigacinės sistemos. Jau minėta, kad administracinės išlaidos patiriamos ir dėl gyvūnų sveikatą reglamentuojančių teisės aktų. Tai gyvūnų sveikatos tikrinimo, sertifikavimo ir pranešimo apie gyvūnų judėjimą atsekamumo tikslais išlaidos²⁴.

Šiuo metu atliekamos ES gyvūnų sveikatą reglamentuojančių teisės aktų peržiūros metu²⁵ taip pat toliau bus svarstoma galimybė labiau integruoti administracines prievoles, nustatytas gyvūnų sveikatą ir gerovę reglamentuojančiais teisės aktais.

2.2.2. *Transporto priemonių modernizavimo išlaidos*

Be administracinių išlaidų Reglamentu buvo numatytos transporto priemonių modernizavimo išlaidos. **5 lentelėje** apibendrintai nurodytos pagrindinės išlaidos, susijusios su transporto priemonių modernizavimu. Šios išlaidos irgi skiriasi dėl įvairių veiksnių. Remiantis išorės ataskaita, palydovinės navigacinės sistemos įdiegimo išlaidos įvairuoja nuo 250 iki 6000 EUR. Rengiant ataskaitą šių skirtumų priežastys nebuvo išsamiai nagrinėjamos. Tačiau viena šių skirtumų priežastimi gali būti tai, kad kartais įdiegiama sudėtingesnė navigacinė sistema, nei reikalaujama Reglamente.

5 lentelė. Išlaidos, patiriamos sunkvežimio komplektaciją papildžius priekaba
Šaltinis: išorės ataskaita²⁶

Reglamento reikalavimas	Įvertintos išlaidos (ES vidurkis)
Stogo izoliacija ir gėrimo įtaisai su talpykla	5 000 EUR
Palydovinė navigacinė sistema, įskaitant temperatūros stebėjimo ir registravimo sistemą	3 800 EUR
Vėdinimo sistema	2 300 EUR
Bendros transporto priemonės modernizavimo išlaidos	11 900 EUR

2.3. **Transportuojamų gyvūnų gerovės kokybės prieš Reglamento taikymą ir pradėjus jį taikyti palyginimas**

Nors negalima daryti tvirtų išvadų, turimi duomenys rodo, kad nuo 2005 m. bendra ilgos trukmės gyvūnų transportavimo kokybė pagerėjo, visų pirma dėl modernizuotų

²⁴ TRACES (TRAdE Control and Expert System) – transeuropinis gyvūnų sveikatos tinklas, per kurį siunčiami pranešimai bei vykdoma sertifikavimo ir stebėsenos veikla, susijusi su gyvūnų ir gyvūninių produktų importu, eksportu ir Sąjungos vidaus prekyba.

²⁵ Šiuo metu atliekama gyvūnų sveikatą reglamentuojančių ES teisės aktų peržiūra, ir gali būti persvarstytos tam tikros kontrolės ir administracinės išlaidos, susijusios su šiais teisės aktais.

²⁶ Išorės ataskaitos rengėjo naudoti informacijos apie išlaidas šaltiniai: spec. literatūra, atvejų tyrimai, IBF tyrimai, iš Europos prekybos gyvuliais ir mėsa sąjungos (angl. *European Livestock And Meat Trading Union*) gauta informacija, Eurostatas.

transporto priemonių ir geresnės gyvūnų priežiūros. Priežiūra pagerėjo tinkamai įgyvendinus griežtesnes prievoles apmokyti darbuotojus dirbti su gyvūnais, kurios buvo nustatytos Reglamentu²⁷.

Iš šias išvadas pagrindžiančių duomenų²⁸ taip pat matyti, kad 2006²⁹–2009 m. raišų, sužeistų, skysčių netekusių ir išsekusių transportuotų gyvūnų procentinė dalis sumažėjo arba išliko nepakitusi.

2005–2009 m. smarkiai sumažėjo „atvežtų nugaišusių“ gyvūnų skaičius. Ilgo transportavimo atvejais skirtumas buvo didesnis nei trumpo transportavimo atvejais. Taip pat gerokai sumažėjo „pripažintų netinkamais transportuoti atvykus į paskirties vietą“ gyvūnų skaičius.

Nors gyvūnų gerovė iš esmės pagerėjo pradėjus taikyti Reglamentą, turima informacija rodo, kad toliau išlieka rimtų problemų, susijusių su transportuojamų gyvūnų gerove. Atrodo, kad daugelis šių problemų kyla dėl to, kad nepakankamai gerai laikomasi kai kurių Reglamento reikalavimų. 2.6 skyriuje toliau aptariami šie klausimai.

2.4. Reglamento reikalavimų įvertinimas atsižvelgiant į 2010 m. gruodį Europos maisto saugos tarnybos priimtą mokslinę nuomonę

Iš esmės Reglamentas grindžiamas 2002 m. kovo 11 d. Gyvūnų sveikatos ir gerovės mokslinio komiteto priimta mokslinė nuomone dėl transportuojamų gyvūnų gerovės. Tačiau Reglamento nuostatos dėl transportavimo trukmės, poilsio laiko ir ploto normos buvo paimtos iš ankstesnės direktyvos³⁰. Siekdama gauti naujausių mokslinių įrodymų ir parengti dabartinę ataskaitą Komisija 2010 m. paprašė Europos maisto saugos tarnybos (EFSA) pateikti mokslinę nuomonę dėl transportuojamų gyvūnų gerovės.

EFSA nuomonė buvo priimta 2010 m. gruodžio 2 d.³¹ Nuomonės išvadose mokslininkai pripažįsta, kad tam tikros galiojančio Reglamento dalys neatitinka dabartinių mokslinių žinių, ir nurodo konkrečias sritis, kuriose ateityje rekomenduojama atlikti mokslinius tyrimus.

Visų pirma mokslininkai rekomenduoja, kad arklių transportavimo į skerdyklą trukmė turėtų būti trumpesnė nei nustatyta Reglamente. Mokslininkai nustatė, kad esant labai geroms kitų rūšių gyvūnų, ypač avių, transportavimo sąlygoms, susijusioms su gyvūnų tankumu, šiaudais, pašaru, vandeniu ir vėdinimu, gyvūnų gerovė labiau priklauso nuo vairavimo kokybės nei nuo transportavimo trukmės.

Nuomonės išvados leidžia teigti, kad turėtų būti perskaiciuotos Reglamente nustatytos ploto normos naudojant formulę, kurioje gyvūnų dydis būtų vertinamas

²⁷ Pagal Reglamento 6 straipsnio 4 dalį.

²⁸ Remiantis išorės ataskaitos rengėjo sudarytu klausimynu. Į klausimyno klausimus atsakė ūkininkai, skerdyklos, prekybos ir transporto bendrovės, kontrolės punktų savininkai, nacionalinės kompetentingos institucijos, gyvūnų gerovės grupės ir mokslininkai, dirbantys gyvūnų transportavimo srityje.

²⁹ Išorės ataskaitos rengėjo surinkti duomenys apie šį klausimą neapima 2005 m.

³⁰ 1991 m. lapkričio 19 d. Tarybos direktyva 91/628/EEB dėl gyvūnų apsaugos juos vežant ir iš dalies keičianti direktyvas 90/425/EEB ir 91/496/EEB; OL L 340, 1991 12 11, p. 17.

³¹ „Mokslinė nuomonė dėl transportuojamų gyvūnų gerovės“ (*Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport*), priimta Europos maisto saugos tarnybos 2010 m. gruodžio mėn., EFSA Journal 2011;9(1):1966 [125 pp.].

atsižvelgiant į jų masę. Be to, remiantis nuomone, būtų tikslinga nustatyti konkrečius reikalavimus dėl tam tikrų teisės aktų elementų, pvz., kelių transporto priemonių gardų vidinio aukščio.

2.5. Navigacinės sistemos naudojimo analizė

Reglamentu nustatytas reikalavimas ilgos trukmės kelionėms skirtose transporto priemonėse įdiegti navigacinę sistemą. Nustatant šį konkretų reikalavimą Taryba įgaliojo Komisiją atlikti specialią išsamią šios naujos technologijos įdiegimo analizę. Visų pirma siekta kokybiškiau kontroliuoti kelionės ir poilsio trukmę ir kartu sumažinti administracinę naštą. Teisės aktuose nustatyta, kad sistema turi registruoti šią informaciją: vežėjo pavadinimą ir leidimo numerį, borto durų uždarymą / atidarymą, išvykimo ir atvykimo laiką ir vietą. Užregistruoti duomenys pateikiami kompetentingai institucijai jos prašymu.

Turima informacija³² rodo, kad nepaisant daugiau nei ketverių metų taikomo Reglamento valstybėse narėse vis dar labai nevienodai įgyvendinami su navigacinėmis sistemomis susiję reikalavimai. Daugelis valstybių narių dar neturi visapusiškos metodikos, leidžiančios patikrinti, ar įdiegtos sistemos atitinka Reglamentą, ir nėra daug kontroliuojančių institucijų, kurios navigacine sistema surinktus duomenis naudoja norėdamos atlikti kontrolę pagal Reglamentą. Daugeliu atvejų duomenys nagrinėjami tik kompetentingai institucijai nustačius pažeidimą atliekant fizinę kontrolę prieš transportavimą ar jo metu arba paskirties vietoje. Todėl daroma išvada, kad navigacinės sistemos nėra plačiai naudojamos, kad būtų galima pagerinti kontrolę.

2.6. Reglamento laikymosi ir vykdymo užtikrinimo lygis

Valstybėms narėms tenka atsakomybė už Reglamento vykdymo užtikrinimą. Greindže (*Grange*, Airijoje) įsikūrusi Sveikatos ir vartotojų reikalų generaliniam direktoratui priklausanti Komisijos inspekcijos tarnyba (Maisto ir veterinarijos tarnyba) atlieka valstybių narių kompetentingų institucijų veiklos auditą. Šių auditų ataskaitos³³ yra pagrindinis informacijos šaltinis apie Komisijos įvertintą vykdymo užtikrinimo lygį visoje ES.

Be to, pagal Reglamento 27 straipsnį valstybės narės kasmet pateikia Komisijai patikrinimų ataskaitą ir informaciją apie veiksmus, kurių valstybės narės ėmėsi svarbiausiems trūkumams pašalinti. Gavus kiekvienos valstybės narės sutikimą šios ataskaitos skelbiamos Komisijos svetainėje³⁴.

Maisto ir veterinarijos tarnybos ir valstybių narių ataskaitos rodo, kad skirtingose valstybėse narėse Reglamento vykdymo užtikrinimo lygis labai skiriasi. Tai atitinka informaciją, kurią kelios nevyriausybinių gyvūnų gerovės organizacijos³⁵ surinko ir įtraukė į Komisijai pateiktas oficialias ataskaitas. Tolesniuose skirsniuose aprašomi pagrindiniai šiose ataskaitose nurodyti trūkumai ir problemos.

³² Daugiausia pagrįsta valstybių narių tyrimu, kurį Komisija atliko pirmą 2011 m. pusmetį; SANCO D5 AN/oj (2011)441562.

³³ Maisto ir veterinarijos tarnybos ataskaitos skelbiamos šiuo adresu: 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 Kaip antai „Eurogroup For Animals“, „Animal Angels“, „Compassion in World Farming“, „Eyes on Animals“.

2.6.1. Rinkos iškraipymas ir kiti ūkio subjektų sunkumai dėl skirtingo interpretavimo ir vykdymo užtikrinimo

Turima informacija patvirtina, kad valstybės narės labai skirtingai interpretuoja kai kurias Reglamento nuostatas. Komisija dažnai įsikiša, kad paaiškintų tam tikras Reglamento nuostatas ir pateiktų rekomendacijų. Reglamentas taikomas visiems transportuojamiems gyviems stuburiniams gyvūnams, todėl dauguma išsamių taisyklių yra skirtos gyvuliams. Dėl šios priežasties sunkiau įgyvendinti Reglamento nuostatas dėl kitų kategorijų gyvūnų, visų pirma ūkiuose auginamų žuvų, įvadytų Komisijos parengtoje Europos akvakultūros darnios plėtros strategijoje³⁶.

Dėl skirtingai interpretuojamų taisyklių gali būti iškraipyta rinka, o dėl šio veiksnio, taip pat dėl sumažėjusios pelno maržos ir skirtingų administracinių išlaidų transporto bendrovėms gali kilti keblumų. Be to, vangiai užtikrinant Reglamento vykdymą gali nukentėti reikalavimų besilaikantys vežėjai. Todėl būtina visiems ūkio subjektams užtikrinti vienodas veiklos sąlygas.

2.6.2. Prastesnė gyvūnų gerovė dėl nepakankamo reikalavimų laikymosi ir netinkamo vykdymo užtikrinimo

Nors ir būtina ūkio subjektams užtikrinti vienodas veiklos sąlygas, dėl nepakankamo reikalavimų laikymosi ir netinkamo vykdymo užtikrinimo kyla didelis pavojus, kad nebus tinkamai užtikrinta gyvūnų gerovė.

Nepakankamas teisinių reikalavimų vykdymo užtikrinimas gali turėti didelio neigiamo poveikio gyvūnų gerovei. Turima informacijos apie keletą pasikartojančių netinkamo reikalavimų laikymosi atvejų:

- (1) vežami gyvūnai, kurie yra netinkami transportuoti;
- (2) perpildytos transporto priemonės;
- (3) gyvūnų transportavimas transporto priemonėse, kurių gardų vidinis aukštis yra netinkamas;
- (4) kelionės metu gyvūnai negauna pakankamai vandens ir
- (5) gyvūnai transportuojami ilgiau nei didžiausia leidžiama kelionės trukmė.

Netinkamas reikalavimų laikymasis dažnai būna susijęs su netinkamu vykdymo užtikrinimu. Pvz., pagal Reglamentą kompetentingos institucijos atsako už tai, kad prieš ilgas keliones būtų patikrinti ir pavirtinti kelionės žurnalai, kad jie būtų realistiški ir atitiktų Reglamentą. Tačiau buvo keletas atvejų, kai patvirtinti nerealistiški kelionės žurnalai. Kelete tokių nerealistiškų kelionės žurnalų nurodoma, kad vidutinis važiavimo į paskirties vietą greitis yra didesnis nei 100 km/h. Dėl to kelionės trukmė gali pailgėti keliomis valandomis daugiau už Reglamente nustatytą ilgiausią leidžiamą trukmę. Akivaizdu, kad kai tokios ilgos kelionės metu dar trūksta vietos ir vandens, labai pablogėja gyvūnų gerovė.

Jeigu būtų tinkamai užtikrinamas Reglamento vykdymas griežtai laikantis kelionės planavimo ir trukmės reikalavimų, jo poveikis gyvūnų gerovei būtų didesnis nei nurodyta 2.3 skyriuje.

³⁶ COM (2009) 162 galutinis.

Ši analizė rodo, kad būtina vykdyti specialią ir diferencijuotą kontrolę ir priimti įsipareigojimus toms valstybėms narėms, iš kurių gyvūnai išvežami, ir toms, kurioms tenka didžiausia atsakomybė už kontrolę tranzito metu arba paskirties vietoje.

2.6.3. *Nuobaudos ir sankcijos*

Tik pačios valstybės narės priima sprendimus dėl nuobaudų privatiems asmenims. Pagal Reglamento 25 straipsnį jos nustato sankcijas, kurios yra veiksmingos, proporcingos bei atgrasančios, ir pateikia Komisijai informaciją apie šias sankcijas.

Valstybių narių pateikta informacija paprastai grindžiama nacionaliniais baudžiamaisiais kodeksais. Todėl valstybių narių sankcijas būtų prasminga visapusiškai lyginti tik tuo atveju, jeigu jos būtų susietos su konkrečiu pažeidimu ar nusikaltimu ir būtų atsižvelgta į tokio pažeidimo ar nusikaltimo sunkumo laipsnį. Komisija nėra atlikusi tokio palyginimo. Tačiau turima informacija grindžiamas įvertinimas rodo, kad Europos Sąjungoje remiantis Reglamentu nustatomos labai skirtingo laipsnio sankcijos už pažeidimus.

Šiuo atveju pabrėžtina, kad skirtingos sankcijos skiriamos ne tik gyvūnų transporto srityje – tokie skirtumai nustatyti ir Komisijos ataskaitoje dėl socialinių taisyklių kelių transporte pažeidimų³⁷. Komisijos ataskaitoje analizuojamos sankcijos, taikomos pažeidus ES teisės aktus, reglamentuojančius ilgiausią vairavimo trukmę ir tachografo naudojimą. Komisija, „atsižvelgdama į valstybių narių ir teisės aktų kūrėjų jai nustatytas kompetencijos ribas“, mano, kad padėtis yra taisytina, ir paragino valstybes nares siekti darniau taikyti taisykles.

³⁷ COM(2009) 225 galutinis, Komisijos ataskaita, kurioje nagrinėjamos valstybių narių teisės aktuose numatytos sankcijos už sunkius socialinių taisyklių kelių transporte pažeidimus.

3. IŠVADA

Remiantis ataskaitoje pateikta informacija galima daryti tokias pagrindines išvadas dėl ataskaitos 2 skyriuje aprašytų ir išnagrinėtų klausimų.

- (1) Reglamentas turėjo teigiamo poveikio transportuojamų gyvūnų gerovei.
- (2) Reglamentu nustatytas reikalavimas ilgos trukmės kelionėms skirtose transporto priemonėse įdiegti navigacinę sistemą. Tačiau galima teigti, kad pramonė nepasinaudojo visomis sistemų galimybėmis sumažinti administracinę naštą arba pagerinti oficialią kontrolę.
- (3) Remiantis turimais duomenimis, Reglamentas neturėjo poveikio Sąjungos vidaus prekybos gyvais gyvūnais apimčiai.
- (4) Atrodo, kad Reglamentas neturėjo poveikio gyvulininkystei nuošaliuose regionuose. Priėmus Reglamentą padidėjo transporto išlaidos, bet greičiausiai dėl transporto sektoriaus konkurencijos šis padidėjimas nebuvo tolygiai paskirstytas maisto grandinėje ir padidėjusios išlaidos daugiausia teko transporto bendrovėms.
- (5) Remiantis EFSA nuomone³⁸, galima teigti, kad kai kurios Reglamento dalys nevisiškai atitinka dabartinės mokslinės žinias.
- (6) Ir toliau problematiškiausia užtikrinti Reglamento vykdymą, iš dalies dėl skirtingai interpretuojamų reikalavimų ir dėl nepakankamos valstybių narių vykdomos kontrolės. Be to, valstybių narių Komisijai pateikti stebėsenos duomenys dažnai būna nepakankamai kokybiški, kad būtų galima aiškiai suprasti padėtį ir rengti konkrečias ES lygmens taisomąsias priemones.

Kaip jau minėta, Reglamentas turėjo teigiamo poveikio transportuojamų gyvūnų gerovei, tačiau šis poveikis galėtų būti ir didesnis. Didesnės pažangos būtų galima pasiekti imantis įvairių veiksmų. Pabrėžtina, kad, Komisijos nuomone, daugelio gyvūnų, kuriems taikomas Reglamentas, atveju Reglamento pakeitimas nebūtų tinkamiausias būdas įvardytoms problemoms spręsti. Esant stabiliai teisiniai padėčiai valstybės narės ir suinteresuotieji subjektai galės daugiausia dėmesio skirti Reglamento vykdymo užtikrinimui stabilios teisinės sistemos sąlygomis. Komisijos vertinimu, šiuo metu atotrūkis tarp teisinių reikalavimų ir turimų mokslinių įrodymų būtų labiausiai sumažintas priėmus gerosios praktikos gaires.

Komisija pradės transportuojamų gyvū žuvų gerovės tyrimą siekdama išsiaiškinti, ar tikslinga persvarstyti Reglamento nuostatas, kad gyvū žuvų transportavimo reglamentavimo sistema būtų aiškesnė akvakultūros ūkio subjektams, remiantis Komisijos akvakultūros strategija.

Siekiant išspręsti įvardytas problemas svarbiausia ir toliau tinkamai užtikrinti galiojančių taisyklių vykdymą. Šiuo tikslu Komisija apsvarstys šiuos ateities veiksmus:

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

- (a) Nustatyti navigacinėms sistemoms skirtas įgyvendinimo priemonės, kaip nustatyta Reglamento 6 straipsnio 9 dalyje, ir paprastesnę kelionės žurnalų formą, remiantis Reglamento II priedo 8 punktu. Be to, glaudžiai bendradarbiaujant su Europos GNSS priežiūros institucija (GSA)³⁹ būtina užtikrinti, kad vairuotojai būtų informuoti, kaip geriausiai pasinaudoti įtaisais.

Taip siekiama darniau įgyvendinti Reglamentą ir didinti gyvūnų gerovę turint daugiau galimybių kontroliuoti transportuojamų gyvūnų kelionių trukmę, ploto normas ir kt. Šie veiksmai taip pat turėtų padėti sumažinti vežėjų administracinę naštą, bet gali padidėti valstybių narių institucijoms tenkanti administracinė našta. Tačiau tokiu būdu turėtų būti geriau užtikrinamas gyvūnų transportavimą reglamentuojančių teisės aktų vykdymas.

- (b) Nustatyti įgyvendinimo priemonės, susijusias su kontrole, kurią turi atlikti valstybių narių kompetentingos institucijos pagal Reglamento 27 straipsnio 1 dalį. Tuo pačiu turėtų būti toliau derinama ataskaitų teikimo sistema.

Taip turėtų būti geriau užtikrinamas Reglamento vykdymas prireikus padidinant patikrinimų skaičių. Valstybių narių ataskaitose pateikta informacija leistų gauti geresnių ir lengviau palyginamų duomenų, jeigu būtų laikomasi vienodos jų struktūros, o Maisto ir veterinarijos tarnyba gautų daugiau informacijos, padėsiančios atliekant auditus valstybėse narėse.

- (c) Komisija pradės transportuojamų žuvų gerovės tyrimą. Toliau bus tęsiamas žuvų apsvaiginimo tyrimo parengiamasis darbas.

Taip siekiama apžvelgti esamas transportuojamų žuvų gerovės sąlygas, kad būtų nustatyti ir šalinami galimi ES teisinės sistemos trūkumai šioje srityje laikantis pagal Komisijos akvakultūros strategiją priimtų įsipareigojimų.

- (d) Intensyviau bendradarbiauti ir plėtoti ryšius su valstybių narių kompetentingomis institucijomis ir suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant nevyriausybinę gyvūnų gerovės organizacijas. Šiuo tikslu galima pasinaudoti Reglamentui taikyti skirtomis informacijos teikimo tarnybomis⁴⁰ ir veikiančiomis darbo grupėmis, pvz., Maisto grandinės ir gyvūnų bei augalų sveikatos patariamąja grupe⁴¹.

Taip siekiama rinkti ir analizuoti informaciją apie sunkumus ir keistus patirtimi ieškant galimų sprendimų, susijusių su Reglamento įgyvendinimu.

- (e) Plačiau informuoti apie Komisijos Reglamento interpretavimo gaires ir padėti rengti gerosios praktikos gaires, kaip numatyta Reglamento 29 straipsnyje. Gairėse galėtų būti aptariami įvairūs problematiški kasdienio valdymo aspektai, jos skatintų vadovautis gerąja praktika, grindžiama naujausiomis mokslinėmis žiniomis.

³⁹ <http://www.gsa.europa.eu/>

⁴⁰ Reglamento tikslais informacijos teikimo tarnybų duomenys buvo pateikti Komisijai pagal Reglamento 24 straipsnio 2 dalį.

⁴¹ Maisto grandinės ir gyvūnų bei augalų sveikatos patariamąsios grupės aprašas pateiktas šiuo adresu http://ec.europa.eu/food/committees/advisory/index_en.htm.

Taip siekiama panaikinti tam tikras dviprasmiškas ir neišbaigtas galiojančių gyvūnų gerovę reglamentuojančių teisės aktų nuostatas ir darniau įgyvendinti taisykles. Taip pat siekiama paskatinti pramonę ir kitus susijusius subjektus neapsiriboti minimaliais transportuojamų gyvūnų gerovės standartais.

Remiantis tuo, kas išdėstyta, Komisija ragina Europos Parlamentą ir Tarybą aptarti šioje ataskaitoje nurodytus klausimus.

ATASKAITOJE NAUDOTŲ TECHNINIŲ TERMINŲ ŽODYNĖLIS

Siunta: tos pačios rūšies gyvūnai, kuriems išduotas tas pats veterinarijos sertifikatas, vežami ta pačia transporto priemone ir sugrupuoti vežti iš tos pačios išvykimo vietos į tą pačią paskirties vietą.

Kelionė: visa vežimo operacija nuo išvykimo vietos iki paskirties vietos, įskaitant gyvūnų iškrovimą, įkurdinimą ir pakrovimą tarpiniuose kelionės punktuose.

Transportavimas trumpu atstumu: kelionė, neviršijanti 8 val.

Transportavimas ilgu atstumu: kelionė, trunkanti ilgiau nei 8 val, bet trumpesnė nei „labai ilgas transportavimas“.

Labai ilgas transportavimas: kelionė, trunkanti ilgiau nei 19 val., jeigu tai gyvūnų jaunikliai, 24 val., jeigu tai arkliai ir kiaulės, ir 29 val., jeigu tai suaugę galvijai (tekste nurodoma 19/24/29).

Sąjungos vidaus prekyba: ES valstybių narių tarpusavio prekyba.