



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 10.11.2011  
COM(2011) 700 konč.

**POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU**

**o učinku Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005 o zaščiti živali med prevozom**

# POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

## o učinku Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005 o zaščiti živali med prevozom

### 1. UVOD

EU ima pravila, ki od leta 1977<sup>1</sup> urejajo dobro počutje živali med prevozom. Namen pravil je odpraviti tehnične ovire v trgovini z živimi živalmi in tržnim ureditvam omogočiti nemoteno delovanje ter hkrati zagotoviti ustrezno raven zaščite zadevnih živali.

Zakonodaja EU je bila nazadnje posodobljena z Uredbo Sveta (ES) št. 1/2005 o zaščiti živali med prevozom<sup>2</sup> (v nadaljnjem besedilu: Uredba), ki je bila sprejeta 22. decembra 2004. Člen 32 Uredbe navaja, da Komisija „predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o vplivu te uredbe na dobrobit živali med prevozom in o trgovinskih tokovih živih živali v razširjeni Skupnosti. Poročilo še posebej upošteva znanstvena spoznanja glede dobrobiti živali in poročilo o izvajanju navigacijskega sistema (...), kakor tudi socialno-ekonomske dejavnike te uredbe, vključno z regionalnimi vplivi.“ To poročilo je odgovor Komisije na to zahtevo.

Namen tega poročila je predstaviti trenutno stanje glede učinka Uredbe na dobro počutje živali in trgovino znotraj Unije; njene socio-ekonomske in regionalne posledice ter izvedbo navigacijskih sistemov, kakor zahteva točka 4.3 poglavja VI Priloge I k Uredbi. Poročilo poleg tega vsebuje informacije v zvezi z izvrševanjem zakonodaje EU.

Uredba se uporablja za prevoz vretenčarjev, katerih prevoz je povezan z gospodarsko dejavnostjo. Vendar ker podrobnosti Uredbe zadevajo predvsem rejne živali, kot so govedo, prašiči in konji, se vsebina tega poročila osredotoča zlasti na prevoz teh živali. Ne zajema prevoza drugih vrst, kot so psi in mačke, perutnina, živali za znanstvene namene ter eksotične vrste živali.

V okviru tega poročila je treba preučiti tudi posebne težave in ukrepe v zvezi s prevozom rib, opredeljenih v Strategiji Komisije za trajnostni razvoj evropskega ribogojstva<sup>3</sup>.

Glosar tehničnih izrazov je na koncu tega poročila.

---

<sup>1</sup> Direktiva Sveta 77/489/EGS z dne 18. julija 1977 o pravilih za zaščito živali med mednarodnim prevozom; UL L 200, 8.8.1977, str. 10–16.

<sup>2</sup> Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 z dne 22. decembra 2004 o zaščiti živali med prevozom in postopki, povezanimi z njim, in o spremembi direktiv 64/432/EGS in 93/119/ES ter Uredbe (ES) 1255/97 (UL L 3, 5.1.2005, str. 1).

<sup>3</sup> COM(2009) 162 konč.

## 2. UČINEK UREDBE

Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 je začela veljati januarja 2005 in se uporablja od 5. januarja 2007. Da bi ugotovili, ali je imelo sprejetje Uredbe učinek na dejavnike iz poglavja 1 (trgovina, dobro počutje živali itd.) in kakšen je bil njegov obseg, je bila opravljena primerjava podatkov pred začetkom uporabe Uredbe in po njem (leto 2007)<sup>4</sup>. Poleg notranjih podatkov Komisije so glavni viri informacij za to poročilo naslednji:

- „Znanstveno mnenje o dobrem počutju živali med prevozom“, ki ga je Evropska agencija za varnost hrane (v nadaljnjem besedilu: EFSA) sprejela decembra 2010<sup>5</sup>;
- uradna poročila držav članic o inšpekcijskih pregledih<sup>6</sup>;
- uradne informacije, ki so jih zagotovile zainteresirane strani EU;
- poročilo Komisije o kršitvah socialnih predpisov v cestnem prometu<sup>7</sup>;
- informacije iz uradnih pritožb in postopkov za ugotavljanje kršitev.

Komisija je leta 2010 naročila zunanjo študijo za oceno učinka Uredbe<sup>8 9</sup>. Končno poročilo študije, vključno z obsegom uporabe študije in njenimi omejitvami, je objavljeno na spletišču Komisije<sup>10</sup>.

Ugotovitve študije in informacije, prejete iz navedenih virov, so se analizirale, da se odkrijejo splošna gibanja in učinki, ki so nastali po začetku uporabe Uredbe leta 2007<sup>11</sup>, in zlasti naslednje:

- (1) učinek trgovine z živimi živalmi znotraj Unije;
- (2) socio-ekonomske in regionalne posledice Uredbe;
- (3) primerjava kakovosti dobrega počutja živali med prevozom pred začetkom uporabe Uredbe in po njem;
- (4) ocena zahtev Uredbe ob upoštevanju znanstvenega mnenja, ki ga je decembra 2010 sprejela EFSA;
- (5) analiza uporabe navigacijskih sistemov;
- (6) stopnja skladnosti in izvrševanje.

---

<sup>4</sup> Leta 2007 sta v EU vstopili Bolgarija in Romunija. Po podatkih Eurostata navedeni državi članici predstavljata okoli 2,5 % skupne proizvodnje mesa v EU, zato se učinek te širitve na prevoz živih živali (razen konjev) znotraj Unije šteje za manjšega.

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

<sup>6</sup> V skladu s členom 27 Uredbe države članice vsako leto predložijo poročilo o inšpekcijskih pregledih v zvezi z Uredbo.

<sup>7</sup> Poročilo Komisije o analizi kazni, določenih za resne kršitve socialnih predpisov v cestnem prometu v skladu z zakonodajo držav članic (COM (2009) 225 konč.).

<sup>8</sup> Študija o učinku Uredbe (ES) št. 1/2005 o zaščiti živali med prevozom (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> Uredba se razen člena 6(5) uporablja od 5. januarja 2007 (glej člen 37 Uredbe).

Podrobnejši opis teh točk je v podpoglavjih 2.1.–2.6. v nadaljevanju.

## 2.1. Učinek trgovine z živimi živalmi znotraj Unije

Vsako leto se veliko živih živali prevaža med državami članicami ter v tretje države in iz njih<sup>12</sup>. Za to trgovino je več razlogov in trgovinski tokovi so se ohranili po začetku uporabe Uredbe in širitvi EU leta 2007<sup>13</sup>. Premike živali znotraj držav članic ni treba obvezno prijaviti, zato ni podatkov o skupnem številu živali, ki se prevažajo znotraj posamezne države članice EU.

Podatki o trgovini z živimi živalmi znotraj Unije ter njihov uvoz v EU in izvoz iz nje kažejo, da je bilo skupno število prevažanih živih živali leta 2005 in leta 2009 približno enako. Vendar je med vrstami nekaj razlik, kot prikazuje **preglednica 1**, zlasti se je znatno zmanjšalo število konjev, ki se prevažajo več kot 24 ur, medtem ko se je število prevažanih prašičev v istem obdobju povečalo za 70 %. Razlogi za te spremembe niso bili analizirani v okviru tega poročila, zato ni mogoče oblikovati trdnih sklepov.

### Preglednica 1: Skupno število prevažanih živih živali (trgovina znotraj Unije ter uvoz v EU in izvoz iz nje) v letih 2005–2009 glede na vrsto

**Vir: Zunanje poročilo (z uporabo podatkov iz računalniškega veterinarskega sistema TRACES)**

		2005	2007	2009	% spremembe 2005–2009
<b>Govedo</b>	<b>skupaj</b>	3 973 008	4 222 859	4 299 255	+8 %
<b>Prašiči</b>	<b>skupaj</b>	16 438 637	21 696 563	27 802 500	+70 %
<b>Ovce</b>	<b>skupaj</b>	4 209 196	9 112 233	4 335 078	+3 %
<b>Konji</b>	<b>skupaj</b>	176 348	224 449	147 122	–17 %
Konji	> 24 ur	58 224	67 739	39 371	–33 %

Analiza podatkov o proizvodnih stroških in tržnih gibanjih iz zunanjega poročila je potrdila, da je eden od glavnih razlogov za to trgovino še vedno izkoriščanje razlik v cenah med državami članicami. Cena krme je ena od najpomembnejših stroškovnih dejavnikov pri reji živali in ta strošek se zelo razlikuje med državami članicami in regijami. Poleg tega trgovino z živimi živalmi znotraj Unije spodbujata omejena zmogljivost zakola ali predelave v nekaterih državah članicah ter dejstvo, da se regionalna proizvodnja mesa znotraj EU ne ujema z regionalno porabo. Vendar je treba omeniti, da poteka večina prevoza živih živali znotraj Unije med nekaj državami članicami. Sedem držav članic<sup>14</sup> predstavlja 60 % trgovine z govedom znotraj Unije in skoraj 70 % prašičev se prevaža iz Danske ali Nizozemske, pri tem pa je več kot 50 % vseh prevažanih prašičev namenjenih v Nemčijo.

<sup>12</sup> V skladu z zunanjim poročilom se je leta 2009 okoli 37 milijonov živega goveda, prašičev, ovac, koz in konjev prevažalo v državah članicah ter v tretje države in iz njih. Poleg tega se je istega leta prevažala več kot 1 milijarda perutnine.

<sup>13</sup> Leta 2007 sta v EU vstopili Bolgarija in Romunija.

<sup>14</sup> Belgija, Francija, Nemčija, Poljska, Italija, Nizozemska in Španija.

Skupno število pošiljk živih živali za uvoz/izvoz in trgovino znotraj Unije je naraslo v obdobju 2005–2009. V tem času se je število pošiljk za prevoz na kratke in dolge razdalje povečalo, približno enak pa je ostal prevoz na zelo dolge razdalje, ki zahteva raztovarjanje in 24-urni počitek živali pred nadaljevanjem vožnje. Kot prikazuje **preglednica 2**, predstavlja prevoz na kratke razdalje okoli 65–70 % čezmejnega prevoza živali. Prevoz na dolge razdalje predstavlja 25–30 % pošiljk, prevoz na zelo dolge razdalje pa 5 %. Navedeni deleži so ostali približno enaki med letoma 2005 in 2009. Treba je opozoriti, da čeprav uvedba Uredbe ni vplivala na skupno trgovino z živimi živalmi znotraj Unije, ni bila opravljena nobena podrobna ocena, ki bi merila morebiten učinek na posamezne države članice.

Prav tako je treba opozoriti, da se v skladu s temi podatki zdi, da so bile številne pošiljke opravljene brez posebne navedbe potovalnega časa in da se je to število petkratno povečalo (v primerjavi s skupnim številom pošiljk) med letoma 2005 in 2009.

**Preglednica 2: Število pošiljk živih živali<sup>15</sup> (trgovina znotraj Unije ter uvoz v EU-27 in izvoz iz nje) v letih 2005 in 2009 glede na trajanje prevoza**

**Vir: Zunanje poročilo (z uporabo podatkov iz računalniškega veterinarskega sistema TRACES)**

	2005	% pošiljk	2009	% pošiljk	% spremembe 2005–2009
<b>Skupaj</b>	315 237	100 %	399 988	100 %	+27 %
<b>Potovalni čas</b>					
< 8 ur	214 831	68 %	261 387	65,5 %	+21 %
8–19/24/29 ur	83 513	26,5 %	114 820	28,5 %	+37 %
> 19/24/29 ur	15 731	5 %	16 619	4 %	+5 %
Čas ni na voljo	1 162	< 0,5 %	7 162	< 2 %	

Kot prikazuje **preglednica 3**, se je število pošiljk s konji povečalo za 31 %, pri čemer se je število prevažanih konjev zmanjšalo, kot prikazuje **preglednica 1**. Morda je to posledica zahteve iz Uredbe, da je treba konje ločiti med prevozom, kar bi lahko povzročilo zmanjšanje povprečnega števila prevažanih živali na tovornjak. Vendar ni dovolj podatkov, da bi potrdili ta sklep.

<sup>15</sup> Govedo, prašiči, ovce, koze, perutnina in konji.

**Preglednica 3: Skupno število pošilk (trgovina znotraj Unije ter uvoz v EU in izvoz iz nje) v letih 2005 in 2009 glede na vrsto**

**Vir: Zunanje poročilo (z uporabo podatkov iz računalniškega veterinarskega sistema TRACES)**

Vrsta	2005	2009	% razlike
Govedo	118 142	127 685	+8 %
Prašiči	85 336	125 889	+47,5 %
Konji	29 740	38 930	+31 %

## **2.2. Regionalne in socio-ekonomske posledice Uredbe**

Podatki kažejo, da Uredba ni imela nobenega posebnega učinka na živinorejo na oddaljenih območjih Evropske unije, vključno z najbolj oddaljenimi regijami<sup>16</sup>. Na najbolj oddaljenih območjih ostaja reja živali na isti ravni kot pred uvedbo Uredbe. Glede na podatke o staležu ovac v nekaterih oddaljenih regijah EU, kot sta Škotska in Sicilija, pri primerjavi let 2005 in 2009 na primer ni mogoče odkriti večjih razlik v številu rejnih ovac.

Kot je prikazano v poglavju 2.1, ni bilo nobene večje spremembe števila živali v čezmejnem prevozu, zato je mogoče sklepati, da ni bilo nobenega večjega učinka na industrijo. Vendar je Uredba imela gospodarske posledice, zlasti za prevozna podjetja. Stroški so povezani z upravnimi ukrepi in naložbami v nadgradnjo vozil za prevoz na dolge razdalje. (Podroben opis navedenih ukrepov in povezanih stroškov je predstavljen v podpoglavjih 2.2.1 in 2.2.2.) Videti je, da prevozna podjetja niso mogla prenesti navedenih stroškov na druge akterje v živilski industriji. Mogoče je sklepati, da je razlog za to visoka konkurenca v sektorju prevoza živali. Tržne cene prevoza živih živali so v obdobju 2005–2009 ostale enake ali celo padle. Posledično so se stopnje dobička prevoznih podjetij zmanjšale. Razlike v razlagi Uredbe in njenem izvrševanju med državami članicami so povzročile izkrivljanje trga v določeni meri, kar obravnava poglavje 2.6.1. Če se to upošteva v povezavi z zmanjšanimi stopnjami dobička, je mogoče sklepati, da je učinek na podjetja, ki prevažajo živali, negativen.

Sicer se priznava, da so se stroški industrije prevoza živali povečali, vendar je treba opozoriti, da prevladujoči dejavniki, ki imajo učinek na stroške za prevažane živali, kot so nakup vozila ter stroški delovne sile in goriva, niso povezani z Uredbo. Stroške, ki so neposredno povezani s prevozom živali, določa tudi zakonodaja o zdravstvenem varstvu živali, na primer stroške čiščenja in razkuževanja vozil ter stroške upravnih ukrepov, ki so opisani v podpoglavju 2.2.1.

<sup>16</sup> Iz člena 349 Pogodbe o delovanju Evropske unije (na primer Guadeloupe, Francoska Gvajana, Martinik, Reunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Azori, Madeira in Kanarski otoki).

Po mnenju skupine neodvisnih zainteresiranih strani za upravne obremenitve na visoki ravni (v nadaljnjem besedilu: skupina na visoki ravni)<sup>17</sup> je Uredba ustvarila znatne upravne stroške<sup>18</sup>. Vendar je v skladu z zunanjim poročilom povečanje stroškov zaradi Uredbe za večino vrst ocenjeno na manj kot 1 % skupnih stroškov za prevoz živali. Za prevoz konjev, ki predstavljajo največje povečanje stroškov, je izvajalec študije ocenil, da povečanje stroškov ni večje od 3 % skupnega povečanja stroškov.

### 2.2.1. Stroški zaradi upravnih zahtev

Zunanje poročilo in **preglednica 4** prikazujeta, da so velike razlike med državami članicami v upravnih stroških pri izpolnjevanju Uredbe. En primer so predvideni stroški za pridobitev dovoljenja prevoznikov<sup>19</sup>. Razlike v predvidenih upravnih stroških, ki so nastali zaradi Uredbe, je mogoče delno pojasniti a tem, da stroški, ki jih je izračunala skupina na visoki ravni, kot kaže, vključujejo tudi stroške, ki niso povezani z Uredbo (ES) št. 1/2005 o zaščiti živali med prevozom<sup>20</sup>, ocena izvajalca študije pa vsebuje samo stroške, ki so nastali zaradi te uredbe.

**Preglednica 4: Povprečni upravni stroški. Vir: Zunanje poročilo<sup>21</sup>**

Postavka	Upravni stroški (povprečje EU)
<b>Stroški, ki nastanejo približno vsakih pet let<sup>22</sup></b>	
Homologacija vozila	26 EUR (v razponu 1,65–30 EUR)
Pridobitev dovoljenja za prevoznike	515 EUR (v razponu 33–605 EUR)
<b>Stroški na tovor</b>	
Stroški, kot so priprava dnevnikov vožnje in njihova predložitev pristojnemu organu	22 EUR (v razponu 1,37–25,21 EUR)

Za zmanjšanje upravnih stroškov skupina na visoki ravni priporoča „premik k elektronski tehnologiji, da države članice olajšajo delo podjetjem z omogočanjem shranjevanja in sporočanja podatkov, ki jih zahtevajo uprave“<sup>23</sup>. Eden od razlogov za

<sup>17</sup> Glej Sklep Komisije C(2007) 4063 z dne 31. avgusta 2007 o vzpostavitvi skupine neodvisnih zainteresiranih strani za upravne obremenitve na visoki ravni.

<sup>18</sup> "Že zgolj zaradi dveh obveznosti obveščanja – priprava razpoložljivih informacij o prevozu in načrtovanju ter priprava registra o razkuževanju – nastajajo upravni stroški v višini 1,6 milijarde EUR, kar pomeni 30 % skupnih upravnih stroškov, ki nastanejo zaradi obveznosti obveščanja EU. Obe obveznosti določa Uredba (ES) št. 1/2005 o zaščiti živali med prevozom in postopki, povezanimi z njim“, glej Mnenje skupine neodvisnih zainteresiranih strani za upravne obremenitve na visoki ravni o prednostnem področju varnosti hrane, 4. marec 2009, str. 3.

<sup>19</sup> Prevoznik v Franciji za pridobitev enakega dovoljenja plača 605 EUR, v Bolgariji pa 33 EUR (18-krat manj).

<sup>20</sup> Uredba (ES) št. 1/2005 na primer ne zahteva priprave registra o razkuževanju.

<sup>21</sup> Za oceno upravnih posledic je družba IBF kot vir informacij uporabila Eurostat in preiskavo IBF.

<sup>22</sup> Glej člena 6 in 7 Uredbe.

<sup>23</sup> Mnenje skupine neodvisnih zainteresiranih strani za upravne obremenitve na visoki ravni o prednostnem področju varnosti hrane, 4. marec 2009, str. 3.

uvedbo zahteve po navigacijskih sistemih v Uredbi je bil dejansko ta, da se industriji prevoza in pristojnim organom omogoči zmanjšanje upravnega bremena zaradi uporabe dnevnikov vožnje. Vendar se v praksi zdi, da niti industrija niti organi niso popolnoma izkoristili priložnosti za zmanjšanje upravnega bremena, ki ga zagotavljajo navigacijski sistemi, kot bo prikazano v poglavju 2.5. Kot že omenjeno, nastajajo upravni stroški tudi zaradi zakonodaje o zdravstvenem varstvu živali. Vključujejo stroške za preverjanje zdravstvenega stanja živali ter za potrjevanje in uradno obveščanje o premikih živali za namene sledljivosti<sup>24</sup>.

Možnost nadaljnjega povezovanja upravnih obveznosti iz zakonodaje o zdravstvenem varstvu živali in zakonodaje o dobrem počutju živali bo obravnavana tudi med trenutnim pregledom zakonodaje EU o zdravstvenem varstvu živali<sup>25</sup>.

### 2.2.2. Stroški nadgradnje vozil

Uredba je poleg upravnih stroškov uvedla stroške nadgradnje vozil. Povzetek glavnih stroškov v zvezi z nadgradnjo vozil je prikazan v **preglednici 5**. Ti stroški se tudi razlikujejo glede na različne dejavnike. V skladu z zunanjim poročilom so stroški vgraditve satelitskega navigacijskega sistema od 250 do 6 000 EUR. V okviru tega poročila niso bili podrobneje ocenjeni razlogi za te razlike. Vendar se zdi, da je eden od razlogov za navedene razlike, da se v nekaterih primerih vgradi navigacijski sistem, ki je naprednejši od zahtev Uredbe.

**Preglednica 5: Stroški za nadgradnjo tovornjaka s prikolico. Vir: Zunanje poročilo<sup>26</sup>**

Zahteva iz Uredbe	Predvideni stroški (povprečje EU)
Izolirana streha in naprave za pitje z rezervoarjem	5 000 EUR
Satelitski navigacijski sistem, vključno s sistemom spremljanja in beleženja temperature	3 800 EUR
Prezračevalni sistem	2 300 EUR
<b>Skupni stroški za nadgradnjo vozila</b>	<b>11 900 EUR</b>

### 2.3. Primerjava kakovosti dobrega počutja živali med prevozom pred začetkom uporabe Uredbe in po njem

Čeprav ni mogoče oblikovati trdnih sklepov, razpoložljivi podatki kažejo, da se je od leta 2005 splošna kakovost prevoza živali na dolge razdalje izboljšala, zlasti zaradi izboljšanja vozil in boljšega ravnanja z živalmi. Slednje je predvidoma rezultat

<sup>24</sup> TRACES (Trade Control and Expert System) – vseevropska mreža za zdravje živali, ki uradno obvešča, potrjuje in spremlja uvoz in izvoz živali in živalskih proizvodov ter trgovino z njimi znotraj Unije.

<sup>25</sup> Zakonodaja EU o zdravstvenem varstvu živali se trenutno pregleduje in nekateri stroški nadzora in upravljanja v zvezi s to zakonodajo se bodo morda popravili.

<sup>26</sup> Izvajalec študije je kot vire informacij za stroške uporabil: literaturo, študije primerov, preiskavo IBF, informacije Evropskega združenja za trgovino z živino in mesom (UECBV), Eurostat.

ustreznega izvajanja strožjih obveznosti iz Uredbe<sup>27</sup> glede usposabljanja osebja, ki se ukvarja z živalmi.

Podatki<sup>28</sup>, ki potrjujejo te sklepe, kažejo tudi, da se je med letoma 2006<sup>29</sup> in 2009 znižal delež prevažanih živali, ki so utrpeli ohromelost, poškodbe, dehidracijo in izčrpanost, ali je ostal nespremenjen.

Število živali, ki so razglašene za „mrtve ob prihodu“, se je znatno zmanjšalo med letoma 2005 in 2009. Razlika je bila večja pri prevozu na dolge razdalje kot na kratke. Znatno se je zmanjšalo tudi število živali, ki so označene za „nesposobne za prevoz ob prihodu v namembni kraj“.

Čeprav se je po uvedbi Uredbe dobro počutje živali na splošno izboljšalo, razpoložljive informacije kažejo, da se resne težave v zvezi z dobrim počutjem živali med prevozom nadaljujejo. Zdi se, da je večina teh težav nastala zaradi nezadostne skladnosti z nekaterimi zahtevami Uredbe. Ta vprašanja so nadalje obravnavana v poglavju 2.6.

#### **2.4. Ocena zahtev Uredbe ob upoštevanju znanstvenega mnenja, ki ga je decembra 2010 sprejela EFSA**

Uredba na splošno temelji na znanstvenem mnenju o dobrem počutju živali med prevozom, ki ga je Znanstveni odbor za zdravje in dobro počutje živali sprejel 11. marca 2002. Vendar so bile določbe v Uredbi v zvezi s potovalnim časom, dobo počitka in dodeljenim prostorom prenesene iz prejšnje direktive<sup>30</sup>. Komisija je leta 2010 zaprosila Evropsko agencijo za varnost hrane za znanstveno mnenje o dobrem počutju živali med prevozom, da bi dobila posodobljene znanstvene dokaze in pripravila to poročilo.

Mnenje EFSA je bilo sprejeto 2. decembra 2010<sup>31</sup>. Znanstveniki v sklepih mnenja priznavajo, da deli sedanje uredbe niso v skladu s trenutnimi znanstvenimi spoznanji in opozarjajo na posebna področja, ki jih je v prihodnosti priporočljivo raziskati.

Znanstveniki zlasti priporočajo, da je treba skrajšati potovalni čas za konje za zakol, določen v Uredbi. Za druge vrste, zlasti ovce, pa so ugotovili, da je pri zelo dobrih pogojih prevoza glede gostote živali, slame, krme, vode in prezračevanja dobro počutje živali bolj odvisno od kakovosti vožnje kot od potovalnega časa.

V skladu z ugotovitvami mnenja je treba preračunati dodeljene prostore iz Uredbe z uporabo formule, ki upošteva velikost živali in njihovo težo. Poleg tega bi bilo primerno opredeliti posebne zahteve za nekatere dele zakonodaje, na primer notranjo višino prostorov v cestnih vozilih.

---

<sup>27</sup> V skladu s členom 6(4) Uredbe.

<sup>28</sup> Na podlagi vprašalnika, ki ga je pripravil izvajalec študije. Na vprašalnik so odgovorili kmetje, klavnice, trgovska in prevozna podjetja, lastniki kontrolnih točk, pristojni nacionalni organi, skupine za dobro počutje živali in znanstveniki, ki se ukvarjajo s prevozom živih živali.

<sup>29</sup> Podatki, ki jih je v zvezi s tem vprašanjem zbral izvajalec študije, ne vključujejo informacij za leto 2005.

<sup>30</sup> Direktiva Sveta 91/628/EGS z dne 19. novembra 1991 o zaščiti živali med prevozom in o spremembi direktiv 90/425/EGS in 91/496/EGS; UL L 340, 11.12.1991, str. 17.

<sup>31</sup> „Znanstveno mnenje o dobrem počutju živali med prevozom“, ki ga je EFSA sprejela decembra 2010, *EFSA Journal* 2011; 9(1):1966 [125 pp.].

## 2.5. Analiza uporabe navigacijskih sistemov

Z Uredbo je bila uvedena zahteva, da morajo biti vozila, odobrena za vožnjo na dolge razdalje, opremljena z navigacijskim sistemom. Pri sprejetju te posebne zahteve je Svet pooblastil Komisijo, da izvede podrobno analizo uporabe te nove tehnologije. Njegov namen je bil zlasti izboljšati kakovost nadzora nad potovalnim časom in dobami počitka ter hkrati zmanjšati upravno breme. Zakonodaja zahteva, da sistem evidentira naslednje informacije: ime prevoznika in številko njegovega dovoljenja, odpiranje/zapiranje vratc za nalaganje, čas in kraj odhoda ter namembni kraj. Evidentirani podatki se na zahtevo dajo na voljo pristojnemu organu.

Razpoložljive informacije<sup>32</sup> kažejo, da so po več kot štirih letih uporabe Uredbe še vedno velike razlike med državami članicami glede izvajanja zahtev, povezanih z navigacijskimi sistemi. Večina držav članic še nima celovitega pristopa k načinu preverjanja, ali so vgrajeni sistemi v skladu z Uredbo, in le nekateri nadzorni organi uporabljajo podatke, zbrane z navigacijskim sistemom, za preverjanje v skladu z Uredbo. V mnogih primerih se podatki analizirajo šele po tem, ko je pristojni organ odkril kršitev med fizičnim pregledom pred začetkom prevoza, med njim ali v namembnem kraju. Zato je bilo ugotovljeno, da se navigacijski sistemi ne uporabljajo s širšim namenom izboljšanja nadzora.

## 2.6. Stopnja skladnosti in izvrševanje

Za izvrševanje Uredbe so pristojne države članice. Revizijo dela pristojnih organov držav članic opravi nadzorna služba Komisije iz Generalnega direktorata za zdravje in potrošnike (Urad za prehrano in veterinarstvo) s sedežem v Grangeu na Irskem. Poročila<sup>33</sup> o teh revizijah so glavni vir informacij za oceno Komisije o stanju izvrševanja Uredbe v EU.

Države članice poleg tega v skladu s členom 27 Uredbe Komisiji predložijo letno poročilo o opravljenih inšpekcijskih pregledih ter informacije o ukrepih držav članic za odpravljanje večjih pomanjkljivosti. Ta poročila so v dogovoru s posamezno državo članico objavljena na spletišču Komisije<sup>34</sup>.

Poročila Urada za prehrano in veterinarstvo ter držav članic kažejo, da se raven izvrševanja znatno razlikuje med državami članicami. To sovпада z informacijami več nevladnih organizacij za dobro počutje živali<sup>35</sup>, ki so jih predložile Komisiji prek uradnih poročil. Nekatero večje pomanjkljivosti in težave iz teh poročil so opisane v naslednjih poglavjih.

### 2.6.1. Izkrivljanje trga in druge težave nosilcev dejavnosti zaradi različne razlage in izvrševanja

Razpoložljive informacije potrjujejo, da si države članice zelo različno razlagajo nekatere določbe Uredbe. Komisija pogosto posreduje, da pojasni nekatere določbe Uredbe in da smernice v zvezi z njimi. Uredba se uporablja za prevoz vseh živih

---

<sup>32</sup> Temeljijo predvsem na raziskavi, ki jo je Komisija izvedla med državami članicami v prvi polovici leta 2011; SANCO D5 AN/oj (2011)441562.

<sup>33</sup> Poročila o revizijah Urada za prehrano in veterinarstvo so objavljena na spletni strani: [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> Na primer organizacij Eurogroup For Animals, Animals' Angels, Compassion in World Farming, Eyes on Animals.

vretenčarjev, vendar se večina podrobnih pravil nanaša na rejne živali. Nekaj težav pri izvajanju Uredbe se je pojavilo v zvezi s prevozom živali drugih kategorij, zlasti gojenih rib, kakor so opredeljene v Strategiji Komisije za trajnostni razvoj evropskega ribogojstva<sup>36</sup>.

Različne razlage pravil lahko povzročijo izkrivljanje trga, ki bi skupaj z zmanjšanimi stopnjami dobička in različnimi upravnimi stroški lahko postavile prevoznike v težek položaj. Poleg tega bi se zaradi pomanjkanja odločnosti pri izvrševanju lahko zapostavili prevozniki, ki upoštevajo predpise. Zato je treba zagotoviti enake pogoje za nosilce dejavnosti.

#### 2.6.2. *Nezadostna skladnost in neustrezno izvrševanje slabšata pogoje za dobro počutje živali*

Enaki pogoji za nosilce dejavnosti so pomembni, vendar je glavno tveganje zaradi nezadostne skladnosti in neustreznega izvrševanja ogrožanje dobrega počutja živali.

Pomanjkljivo izvrševanje in spoštovanje pravnih zahtev imata lahko resne negativne posledice za dobro počutje živali in nekateri primeri nezadostne skladnosti se ponavljajo, kot kažejo razpoložljive informacije:

- (1) prevoz živali, nesposobnih za prevoz;
- (2) preveliko število živali na vozilo;
- (3) prevoz živali v vozilih z neprimerno notranjo višino prostorov;
- (4) živali med vožnjo ne dobijo dovolj vode;
- (5) prevoz živali traja dlje od najdaljšega dovoljenega potovalnega časa.

Pogosto se zdi, da je nezadostna skladnost povezana z neustreznim izvrševanjem. V skladu z Uredbo so pristojni organi na primer odgovorni za preverjanje in odobritev dnevnikov vožnje pred prevozom na dolge razdalje, da se zagotovi, da so realni in usklajeni z Uredbo. Vendar so se večkrat odobrili nerealni dnevnik vožnje. Nekateri taki dnevnik vožnje nerealno predpostavljajo povprečno hitrost nad 100 km/h, da bi se namembni kraj dosegel v času, navedenem v dnevniku vožnje. Zaradi tega lahko vožnja traja več ur dlje od omejitev iz Uredbe. Če sta poleg tega prisotna pomanjkanje prostora in vode, to dokazano škoduje dobremu počutju živali.

Če bi se Uredba ustrezno izvrševala s strogo uporabo zahtev glede načrtovanja vožnje in potovalnega časa, bi bil njen učinek na dobro počutje živali večji od prikazanega v poglavju 2.3.

Navedena analiza kaže, da imajo države članice, iz katerih so živali poslane, in tiste, ki so najbolj pristojne za nadzor med tranzitom in v namembnem kraju, določene in različne potrebe nadzora in odgovornosti.

---

<sup>36</sup> COM(2009) 162 konč.

### 2.6.3. Kazni in sankcije

Za odločanje o kaznih za fizične osebe so pristojne izključno države članice. V skladu s členom 25 Uredbe predpišejo kazni, ki so učinkovite, sorazmerne in odvračilne, ter o njih obvestijo Komisijo.

Informacije, ki jih zagotovijo države članice, se običajno nanašajo na nacionalne kazenske zakonike. Zato bi bilo višino kazni v državah članicah smiselno podrobneje primerjati samo, če je povezana z določeno kršitvijo ali kaznivim ravnanjem ter ob upoštevanju teže kršitve ali kaznivega ravnanja. Take primerjave Komisija ni naredila. Vendar je na podlagi razpoložljivih podatkov mogoče ugotoviti znatne razlike v Evropski uniji glede višine kazni za kršitve Uredbe.

V zvezi s tem je treba poudariti, da vprašanje različnih kazni ni omejeno samo na področje prevoza živali, ampak je tesno povezano z ugotovitvami poročila Komisije o kršitvah socialnih predpisov v cestnem prometu<sup>37</sup>. V poročilu Komisija analizira kazni, ki se na primer uporabljajo za kršitve zakonodaje EU v zvezi z najdaljšim časom vožnje in tahografom. Komisija je menila, da je stanje nezadovoljivo, in je „... ob upoštevanju omejitev pristojnosti, ki so jih Komisiji določile države članice in zakonodajalci“ spodbudila države članice k zagotavljanju bolj usklajene uporabe pravil.

---

<sup>37</sup> Poročilo Komisije o analizi kazni, določenih za resne kršitve socialnih predpisov v cestnem prometu v skladu z zakonodajo držav članic (COM (2009) 225 konč.).

### 3. SKLEPI

Na podlagi informacij, predstavljenih v poročilu, je mogoče priti do naslednjih glavnih sklepov v zvezi z vprašanji, opisanimi in analiziranimi v poglavju 2 poročila.

- (1) Uredba je imela pozitiven učinek na dobro počutje živali med prevozom.
- (2) Z Uredbo je bila uvedena zahteva, da morajo biti vozila, odobrena za vožnjo na dolge razdalje, opremljena z navigacijskimi sistemi. Vendar se zdi, da niso izkoriščene vse možnosti sistemov za zmanjšanje upravnega bremena za industrijo ali izboljšanje uradnega nadzora.
- (3) V skladu z razpoložljivimi podatki Uredba ni imela učinka na obseg trgovine z živimi živalmi znotraj Unije.
- (4) Zdi se, da Uredba ni imela učinka na rejo živali v oddaljenih regijah. Uvedba Uredbe je povzročila povečanje stroškov prevoza, vendar se to povečanje ni enakomerno prerazporedilo vzdolž prehranske verige, verjetno zaradi konkurence v sektorju prevoza, in tako dodatne stroške nosijo predvsem prevozniki.
- (5) V skladu z mnenjem EFSA<sup>38</sup> se zdi, da deli Uredbe niso popolnoma v skladu s trenutnimi znanstvenimi spoznanji.
- (6) Izvrševanje Uredbe ostaja glavni izziv, delno zaradi razlik v razlagi zahtev, delno zaradi pomanjkanja nadzora s strani držav članic. Poleg tega kakovost podatkov spremljanja, ki jih države članice predložijo Komisiji, pogosto ne zadostuje za jasno analizo razmer in načrtovanje posebnih korektivnih ukrepov na ravni EU.

Kot navedeno, je imela Uredba pozitiven učinek na dobro počutje živali med prevozom. Vendar se zdi, da je položaj mogoče še izboljšati. Navedene izboljšave je mogoče doseči z različnimi ukrepi in poudariti je treba, da po mnenju Komisije sprememba ne bi bila najprimernejši pristop k reševanju ugotovljenih težav za veliko večino živali, ki spadajo na področje uporabe Uredbe. Stabilen pravni položaj bo državam članicam in zainteresiranim stranem omogočil, da se v stabilnem pravnem okviru osredotočijo na izvrševanje. V zvezi s prepadom med zahtevami zakonodaje in razpoložljivimi znanstvenimi dokazi Komisija meni, da ga je zaenkrat najbolje premostiti s sprejetjem navodil o dobrih praksah.

Komisija bo v zvezi z živimi ribami začela študijo o dobrem počutju rib med prevozom, da bi določila ustreznost pregleda določb Uredbe za izboljšanje jasnosti pravnega okvira za upravljavce ribogojstva glede prevoza živih rib v skladu s strategijo Komisije o ribogojstvu.

Za reševanje ugotovljenih težav mora ustrezno izvrševanje obstoječih pravil ostati prednostna naloga. V ta namen bo Komisija razmislila o naslednjih ukrepih v bližnji prihodnosti:

---

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

- (a) Sprejetje izvedbenih ukrepov v zvezi z navigacijskimi sistemi iz člena 6(9) Uredbe in priprava poenostavljene različice dnevnika vožnje v skladu s točko 8 Priloge II k Uredbi. Poleg tega je treba v tesnem sodelovanju z Agencijo za evropski GNSS (GSA)<sup>39</sup> zagotoviti, da so vozniki obveščeni o najboljšem načinu uporabe naprave.

Cilj: bolj usklajeno izvajanje Uredbe in izboljšano dobro počutje živali zaradi povečane možnosti nadzora potovalnega časa, dodeljenega prostora itd. pri prevozu živali. Ta ukrep bi moral prispevati tudi k zmanjšanju upravnega bremena za prevoznike, vendar lahko poveča upravno breme za organe držav članic. Vendar bi moral prispevati k boljšemu izvrševanju zakonodaje o prevozu živali.

- (b) Sprejetje izvedbenih ukrepov v zvezi z nadzorom, ki ga opravljajo pristojni organi v državah članicah v skladu s členom 27(1) Uredbe. Hkrati je treba nadalje uskladiti strukturo sistema poročanja.

Cilj: povečanje števila inšpekcijskih pregledov po potrebi bi moralo izboljšati izvrševanje. Če bi imele informacije iz poročil držav članic enako strukturo, bi zagotovile boljše in bolj primerljive podatke ter bi bile bolj uporabne za Urad za prehrano in veterinarstvo pri njegovih revizijah v državah članicah.

- (c) Komisija bo začela študijo o dobrem počutju rib med prevozom. Tekoče priprave na začetek študije o dobrem počutju rib med omamljanjem se bodo nadaljevale.

Cilj: dobiti pregled nad trenutnim stanjem v zvezi z dobrim počutjem rib med prevozom, da bi v tem okviru opredelili in rešili morebitne pomanjkljivosti pravnega okvira EU v skladu z zavezami iz strategije Komisije o ribogojstvu.

- (d) Povečanje sodelovanja in komuniciranja s pristojnimi organi držav članic in zainteresiranimi stranmi, vključno z nevladnimi organizacijami za dobro počutje živali. V ta namen je mogoče uporabiti kontaktne točke za to uredbo<sup>40</sup> ter obstoječe delovne skupine, kot je svetovalna skupina za prehranjevalno verigo ter zdravje živali in rastlin<sup>41</sup>.

Cilj: zbrati in analizirati informacije o težavah ter izmenjati izkušnje glede možnih rešitev v zvezi z izvajanjem Uredbe.

- (e) Razširjanje smernic Komisije glede razlage Uredbe in podpora pri pripravi navodil o dobrih praksah, kakor predvideva člen 29 Uredbe. Navodila se lahko osredotočijo na različne vidike vsakodnevnega upravljanja, ki je lahko težavno, in bi spodbujala k najboljši praksi, ki upošteva zadnja znanstvena spoznanja.

Cilj: odprava nekaterih nejasnosti in neučinkovitosti sedanje zakonodaje o dobrem počutju živali ter izboljšanje usklajenosti pri izvajanju pravil. Hkrati bi

---

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

<sup>40</sup> Kontaktne točke za namene Uredbe so bile sporočene Komisiji v skladu s členom 24(2) Uredbe.

<sup>41</sup> Opis svetovalne skupine za prehranjevalno verigo ter zdravje živali in rastlin je na voljo na spletni strani: [http://ec.europa.eu/food/committees/advisory/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/food/committees/advisory/index_en.htm).

se industrijo in druge zadevne strani spodbudilo, da presežejo minimalne standarde dobrega počutja živali med prevozom.

Na podlagi navedenega Komisija poziva Evropski parlament in Svet k obravnavi v tem poročilu izpostavljenih vprašanj.

## GLOSAR TEHNIČNIH IZRAZOV, UPORABLJENIH V TEM POROČILU

**Pošiljka:** živali iste vrste, za katere je bilo izdano isto veterinarsko spričevalo ter se prevažajo z istim prevoznim sredstvom iz istega kraja odhoda v isti namembni kraj.

**Vožnja:** celoten prevoz od kraja odhoda do namembnega kraja, vključno s kakršnim koli iztovarjanjem, nastanitvijo in natovarjanjem na vmesnih točkah med vožnjo.

**Prevoz na kratke razdalje:** prevoz, ki ne traja več kot 8 ur.

**Prevoz na dolge razdalje:** prevoz, ki traja več kot 8 ur, vendar je krajši od *prevoza na zelo dolge razdalje*.

**Prevoz na zelo dolge razdalje:** prevoz, ki traja več kot 19 ur za mlade živali, 24 ur za konje in prašiče ter 29 ur za odraslo govedo (v besedilu navedeno kot 19/24/29).

**Trgovina znotraj Unije:** trgovina med državami članicami EU.