



Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań, zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1255/97 i uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005

(COM(2023) 770 final – 2023/0448 (COD))

(C/2024/4670)

Sprawozdawca: **Jaume BERNIS CASTELLS**

Doradczynie i doradcy	Manuel LINARES ÁVILA (z ramienia sprawozdawcy)
Procedura ustawodawcza	2023/0448 COD
Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 26.2.2024 Rada Unii Europejskiej, 6.3.2024
Podstawa prawna	Art. 43, 114 i 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Dokumenty Komisji Europejskiej	COM(2023) 770 final Streszczenie
Odpowiednie cele zrównoważonego rozwoju	CELE NR 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Rolnictwa, Rozwoju Wsi i Środowiska Naturalnego
Data przyjęcia przez sekcję	21.5.2024
Data przyjęcia na sesji plenarnej	31.5.2024
Sesja plenarna nr	588
Wynik głosowania (za/przeciw/ wstrzymało się)	167/5/6

1. Wnioski i zalecenia

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES),

1.1. Wspiera wdrażanie i zharmonizowane egzekwowanie przepisów, które opierają się na dowodach naukowych i praktycznym doświadczeniu operatorów. Dlatego też podkreśla, że we wniosku Komisji należy uwzględnić praktyczną wiedzę rolników, przewoźników i lekarzy weterynarii.

1.2. Przyznaje, że transport zwierząt wiąże się z dobrze znanymi zagrożeniami dla ich dobrostanu, co podkreśla się w sprawozdaniach naukowych Europejskiego Urzędu ds. Bezpieczeństwa Żywności (EFSA).

1.3. Przestrzega, że wszelkie przepisy mające obowiązywać europejskich producentów spotkają się z akceptacją wyłącznie pod warunkiem zagwarantowania równoważnych warunków importu w dwustronnych umowach handlowych.

1.4. Sądzi, że przepisy, których nie będzie można dostosować do różnych realiów w 27 państwach członkowskich, doprowadzą do dysproporcji lub zaburzeń równowagi. Stwierdza również, że zwierzęta mają wszędzie te same potrzeby i podatność na zagrożenia.

1.5. Wzywa Komisję do zadbania o to, by kosztami związanymi z wdrażaniem nowych przepisów nie obciążać podmiotów prowadzących działalność w tym sektorze. Wnosi również o stworzenie specjalnego funduszu, niezależnego od środków przeznaczonych na wspólną politykę rolną (WPR), aby umożliwić operatorom sprostanie nowo wprowadzonym wymagom.

1.6. Uważa, że nadzór lekarza weterynarii nie jest konieczny, gdy załadunku zwierząt do pojazdu dokonuje kompetentna i upoważniona do tego osoba, którą może być rolnik, przewoźnik lub osoba trzecia, lub gdy przewóz został należyście zarejestrowany w systemie TRACES.

1.7. Zwraca uwagę, że przepisy zawarte we wniosku dotyczącym rozporządzenia zobowiązują operatorów (zwłaszcza rolników, kierowców i lekarzy weterynarii) do pracy na nocnych zmianach. Ostrzega przed zagrożeniami, które dla pracowników niesie ze sobą obowiązek wykonywania pracy w porze nocnej. Na te zagrożenia wskazują nie tylko dane statystyczne wykazujące nawet dziesięciokrotnie wyższą liczbę wypadków w porównaniu z pracą w porze dnia, lecz świadczą o nich również trudności tych pracowników w pogodzeniu życia zawodowego z prywatnym. Ta sytuacja może mieć niekorzystne skutki dla zdrowia psychicznego pracowników, a tym samym jeszcze bardziej pogłębić wyzwania, z którymi mierzą się oni na co dzień. Dlatego też EKES proponuje ustanowienie przepisów dotyczących temperatury wewnątrz części pojazdu przeznaczonej do przewozu ładunku zamiast regulowania czasu, gdy dozwolony jest przewóz, i zwraca się do Komisji o zaproponowanie długoterminowych rozwiązań alternatywnych w stosunku do tych przewidzianych w obecnym wniosku, które nie wywoływałyby negatywnych skutków społecznych, gospodarczych i środowiskowych. Trzeba te elementy wyważyć, aby poprawić dobrostan zwierząt bez narażania stabilności pracy pracowników i ich bezpieczeństwa w miejscu pracy.

1.8. Wzywa Komisję do rozważenia wpływu wniosku na łańcuchy dostaw, które były tworzone i rozbudowywane z biegiem lat w oparciu o obecne ograniczenia czasowe. Zwraca uwagę, że zmiany będą możliwe tylko wówczas, gdy będą odpowiednio wspierane przez instytucje krajowe i europejskie z wykorzystaniem funduszy innych niż WPR.

1.9. Ostrzega, że ograniczenie czasu transportu do rzeźni do dziewięciu godzin byłoby dyskryminujące dla producentów z państw członkowskich, w których są duże odległości, regiony górskie i obszary odizolowane lub w których brakuje rozwiniętej infrastruktury, gdyż straciliby oni możliwość wyboru i siłę przetargową. Apeluje do Komisji o odwrócenie obecnej tendencji do zamykania lokalnych rzeźni.

1.10. Uważa, że proponowane nowe przepisy techniczne dotyczące zdolności do transportu zwierząt lądowych mogą doprowadzić do zamknięcia wielu gospodarstw chowu zwierząt. Wpływ nowych specyfikacji technicznych zagraża rentowności gospodarstw oraz źródłom utrzymania osób od nich zależnych. Dlatego Komitet wzywa do przeprowadzenia szczegółowej oceny skutków dla sektora produkcji zwierzęcej, biorąc pod uwagę, że zmiana zaproponowana przez Komisję ma ogromny wpływ na strukturę gospodarstw chowu zwierząt w UE, a także na ich inwestycje i zarządzanie nimi. Jeżeli zmianę tę wprowadzi się bez uwzględnienia szczególnych uwarunkowań, wiele gospodarstw rolnych będzie zmuszonych zaprzestać działalności.

1.11. Sądzi, że zakaz długodystansowego transportu drogowego młodych zwierząt, takich jak cielęta, jagnięta, koźleta, prosięta i źrebięta, które nie zostały odsadzone, ma istotny wpływ na przywóz ras zwierząt pochodzących z innych państw członkowskich Unii Europejskiej. EKES sądzi, że negatywnym zjawiskiem jest ograniczenie różnorodności genetycznej i jakości ras zwierząt dostępnych dla lokalnych producentów, co może odbić się na konkurencyjności i równoważności ich gospodarstw chowu zwierząt.

1.12. Wzywa Komisję do uwzględnienia specyfiki klimatycznej każdego państwa członkowskiego odnośnie do przepisów art. 31 wniosku. Stwierdza, że zakaz transportu zwierząt w określonych temperaturach jest jedynie rozwiązaniem tymczasowym, które nie uwzględnia w wystarczającym stopniu długoterminowego dobrostanu zwierząt w obliczu zachodzącej zmiany klimatu, i uważa, że należy znaleźć spójne, bardziej zrównoważone i prawdziwie skuteczne rozwiązania, aby złagodzić skutki globalnego ocieplenia i jego wpływ na dobrostan zwierząt, bez uszczerbku dla rentowności sektora lub dobrostanu jego pracowników.

1.13. Ostrzega, że większa przestrzeń między zwierzętami w pojazdach ciężarowych może zwiększyć ryzyko upadków i urazów. Zmniejszenie zagęszczenia zwierząt i skrócenie czasu trwania przejazdu oznacza również zwiększenie liczby samochodów ciężarowych na drogach i emisji CO₂.

1.14. Utrzymuje, że należy propagować krótki obieg handlowy, który jest skutecznym sposobem ograniczenia potrzeby długodystansowych przejazdów, gdyż skraca odległość między miejscem hodowli, tuczu, uboju i konsumpcji.

1.15. Wzywa do uwzględnienia znaczenia obszarów wiejskich, ich praktyk rolniczych i hodowlanych oraz tradycji od dawna funkcjonujących w poszczególnych regionach. Proponowane ograniczenia mogłyby przyspieszyć wyludnianie się obszarów wiejskich i zamykanie lub przenoszenie małych i średnich gospodarstw chowu zwierząt, przyczyniając się do pogorszenia praktyk rolniczych właściwych dla każdego regionu.

1.16. Popiera inicjatywy promujące instrumenty zdrowotne, gospodarcze i prawne służące zachowaniu lokalnych rzeźni oraz wspieraniu uboju w gospodarstwie, gdy jest to adekwatne do skali gospodarstwa i warunków lokalnych. Jeżeli ta praktyka będzie wykonalna, umożliwi ograniczenie potrzeby długotrwałych przewozów, a tym samym czynników stresogennych dla zwierząt oraz emisji CO₂.

2. Noty wyjaśniające

Argumenty na poparcie zalecenia 1.1 dotyczącego znaczenia wiedzy opartej na doświadczeniu

2.1. We wniosku przedstawiono usprawnienia techniczne dostosowane do obecnych realiów technologicznych, jednak przewidziano również restrykcyjne przepisy, które mogą odbiegać od praktycznego doświadczenia. W niektórych okolicznościach mogą przynieść efekty odwrotne do zamierzonych zarówno dla operatorów, jak i dla środowiska.

2.2. Rolnicy dokładają wszelkich starań, aby zapewnić dostawę swoich zwierząt do miejsca przeznaczenia w optymalnych warunkach, ponieważ to na nich spoczywa główna odpowiedzialność za opiekę nad posiadanym pogłowiem. Ponoszą również ryzyko strat ekonomicznych w przypadku szkód doznanych przez zwierzęta podczas transportu.

2.3. Zamiast wprowadzania restrykcyjnych przepisów Komisja i państwa członkowskie powinny zagwarantować bezpieczeństwo zwierząt podczas transportu poprzez wspieranie rozwoju wiedzy naukowej i ustanowienie wskaźników dobrostanu zwierząt. Te wskaźniki mogłyby weryfikować prawidłowy przebieg transportu lub konieczność wprowadzenia zmian.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.2 dotyczącego zagrożeń związanych z transportem

2.4. Należą do nich zagrożenia związane ze stresem, który wynika z postępowania ze zwierzętami podczas załadunku i rozładunku, z przedłużającego się głodu i pragnienia, wpływu stresu cieplnego, urazów oraz przemieszczania się pojazdu, a także zagrożenia dla zdrowia związane z rozprzestrzenianiem się czynników chorobotwórczych i – tym samym – z osłabieniem mechanizmów obronnych układu odpornościowego⁽¹⁾.

2.5. EFSA sygnalizuje, że zwiększenie powierzchni w pojeździe może być również korzystne dla zwierząt, gdyż umożliwia im lepsze dostosowanie pozycji i równowagi. Niemniej to ogólne zalecenie EFSA różni się od zdania zawodowych przewoźników. Twierdzą oni, że więcej przestrzeni dla zwierząt oznacza większe ryzyko upadków i urazów⁽²⁾. Przewoźnicy cieląt wskazują na przykład, że utrzymanie obecnego wystarczającego zagęszczenia pomaga zwierzętom lepiej radzić sobie ze wstrząsami podczas przewozu, zmniejszając ryzyko urazów⁽³⁾.

2.6. Choć EKES zdaje sobie sprawę z praktycznych korzyści wynikających z niewliczania transportu na morzu do całkowitego czasu przewozu pod warunkiem spełnienia potrzeb fizjologicznych zwierząt zgodnie z propozycją Komisji, to podkreśla szczególne zagrożenia dla dobrostanu zwierząt związane z transportem morskim (warunki mikroklimatyczne w porcie i na pokładzie, ruch związany z warunkami na morzu itd.) oraz zwraca się do organów portowych i operatorów komercyjnych o dokonanie inwestycji koniecznych do zmniejszenia tych zagrożeń.

⁽¹⁾ <https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.2903/j.efsa.2022.7442>.

⁽²⁾ Stanowisko Copa-Cogeca w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu, AHW(24)01288[2].

⁽³⁾ Dokument techniczny dotyczący wpływu wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie dobrostanu zwierząt w transporcie na sektor bydła mięsnego, PROVACUNO (hiszpańskie Międzybranżowe Stowarzyszenie Wołowiny i Cielęciny).

Argumenty na poparcie zalecenia 1.3 dotyczącego wymogu równoważnych warunków dla importu

2.7. Dobrostan zwierząt ma priorytetowe znaczenie dla rolników, którzy ze szczególną dbałością zajmują się nimi na co dzień i starają się zawsze przestrzegać najwyższych standardów w celu zapewnienia najwyższej jakości życia swojego pogłowa. Należy jednak również propagować z myślą o nich stosowanie równoważnych klauzul w zakresie importu, aby zachować równe warunki działania na rynku i zapewnić przestrzeganie jednakowych przepisów przez wszystkie zainteresowane strony.

2.8. W praktyce w chwili zezwolenia na wprowadzenie na europejski rynek produktów importowanych, które nie podlegają tym samym wymogom, równowaga ulega zachwianiu, a unijni producenci zostają postawieni w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej. Aby podnieść wymogi dotyczące produkcji krajowej, państwa trzecie muszą spełniać jednakowe kryteria.

2.9. Przed nałożeniem na europejskich producentów dodatkowych wymogów należy zadbać o to, aby negocjowane przez UE dwustronne umowy handlowe zawierały klauzule wzajemności odnośnie do produktów importowanych.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.4 dotyczącego dostosowania do różnych uwarunkowań krajowych

2.10. EKES ma świadomość, że zjednoczona Europa wymaga wspólnych rozwiązań dla wszystkich, lecz jest zdania, że niezbędne jest uwzględnienie specyfiki każdego państwa członkowskiego.

2.11. W niniejszej opinii podkreśla się znaczenie uwzględnienia uwarunkowań klimatycznych i geograficznych poszczególnych państw, zwłaszcza pod względem średniej rocznej temperatury, położenia i wielkości terytorium, sieci dróg i infrastruktury oraz bliskości rzeźni.

2.12. Dla zapewnienia sprawiedliwego i skutecznego podejścia zasadnicze znaczenie ma również uwzględnienie różnych realiów gospodarczych i społecznych. Każdy kraj charakteryzuje się własnym, unikatowym zbiorem okoliczności, które obejmują takie aspekty jak poziom rozwoju gospodarczego, struktura społeczna i podział bogactwa.

2.13. Te różnice mogą być szczególnie zauważalne między obszarami wiejskimi i miejskimi, które mogą znacząco różnić się pod względem warunków życia, możliwości zatrudnienia i dostępności zasobów. Zasadnicze znaczenie ma zapewnienie bardziej sprawiedliwego podziału wartości dodanej w łańcuchu wartości oraz poczynienie postępów na drodze do odpowiedzialnej i zrównoważonej produkcji i konsumpcji.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.5 dotyczącego kosztów proponowanych środków

2.14. Wniosek Komisji jest odpowiedzią na zapotrzebowanie społeczeństwa na lepszą ochronę zwierząt, ponieważ zdecydowana większość obywateli i obywateli europejskich życzy sobie skrócenia czasu przewozu zwierząt⁽⁴⁾. Niemniej kosztów tej transformacji nie mogą ponosić wyłącznie konsumenci⁽⁵⁾, którzy od lat dotkliwie odczuwają skutki wzrostu cen żywności⁽⁶⁾. Komitet wzywa Komisję Europejską do przeprowadzenia dogłębnej oceny tego, w jakim stopniu europejskie gospodarstwa domowe są skłonne ponieść konsekwencje ekonomiczne proponowanych środków, zwłaszcza odnośnie do wzrostu ceny końcowej produktów.

2.15. EKES apeluje, by oprócz analiz naukowych EFSA rozważono możliwe bezpośrednie i pośrednie skutki ekonomiczne wniosku ze szczególnym uwzględnieniem sektora hodowli i transportu oraz obszarów wiejskich⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ Badania Eurobarometr na temat dobrostanu zwierząt.

⁽⁵⁾ „Hiszpańscy konsumenci poparliby nowe przepisy zapewniające dobrostan zwierząt”.

⁽⁶⁾ „Organizacja Konsumentów i Użytkowników stwierdza, że ceny w supermarketach wzrosły w ciągu trzech lat średnio o 38 %”.

⁽⁷⁾ W dokumencie *Modelling of policy options to support the impact assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport* Dyrekcja Generalna ds. Zdrowia i Bezpieczeństwa Żywności Komisji Europejskiej deklaruje brak wpływu na koszty produkcji ponoszone przez gospodarstwo; stwierdza również, że dodatkowe wydatki dla konsumenta końcowego wyniosą tylko 2,81–14,09 EUR na osobę rocznie.

2.16. Podkreśla znaczenie oszacowania bezpośrednich i pośrednich kosztów związanych ze wprowadzeniem przepisów w różnych dziedzinach, m.in. przepisów, które pociągną za sobą bezpośrednie koszty dla rolników i przewoźników:

- a) obowiązek obecności lekarza weterynarii przy załadunku na środek transportu i rozładunku zwierząt z niego (art. 17 i 25),
- b) wymóg obecności pracownika odpowiedzialnego za dobrostan zwierząt podczas przewozu na statkach do transportu zwierząt (art. 21),
- c) obowiązek wykonywania pracy w godzinach nocnych – co będzie szczególnie częste w krajach śródziemnomorskich – za odpowiednią dopłatą do wynagrodzenia (art. 31),
- d) przebudowa i dostosowanie gospodarstw, co stanowi bezpośredni skutek dla rolników, biorąc pod uwagę nowe ustalenia dotyczące zdolności do transportu zwierząt (zgodnie z rozdziałem I pkt 1 załącznika I),
- e) minimalne wymagania dotyczące wysokości pionowej i dostępnej przestrzeni, z którymi wiąże się zwiększenie liczby niezbędnych przewozów, a tym samym konieczność dokonania większych inwestycji we flotę pojazdów ciężarowych oraz zwiększenia liczby pracowników, a także istotne zwiększenie emisji CO₂ (zgodnie z rozdziałem III pkt 6 oraz rozdziałem VII pkt 1, 2 i 3).

2.17. Komitet zwraca się o oszacowanie efektów zewnętrznych obecnego systemu produkcji i wprowadzania do obrotu zwierząt gospodarskich w porównaniu z alternatywnymi systemami wymagającymi zmiany strukturalnej, które mogłyby ograniczyć długi przewóz zwierząt.

Zalecenie 1.6 dotyczące obecności lekarza weterynarii lub kompetentnej i upoważnionej osoby

2.18. Wniosek stanowi, że „załadunek zwierząt na środek transportu jest nadzorowany przez lekarza weterynarii”. EKES uważa, że ten wymóg jest zbędny, gdy załadunku dokonuje kompetentna i upoważniona do tego osoba, którą może być rolnik, przewoźnik lub osoba trzecia. Kompetencje powinny zostać określone w specjalnym dokumencie.

2.19. Z różnych badań przeprowadzonych przez organizacje sektorowe wynika, że obecność lekarza weterynarza przy załadunku pociągałaby za sobą konieczność zwiększenia liczby personelu weterynaryjnego o co najmniej 120 % ⁽⁸⁾.

2.20. Ponadto uważa, że nadzór lekarza weterynarii nad załadunkiem zwierząt na środek transportu nie wnosi żadnej wartości dodanej, jeśli chodzi o informacje o ich stanie zdrowia, gdyż zawiera je już zautomatyzowany system TRACES.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.7 dotyczącego nocnych zmian

2.21. EKES uważa, że przepisy zawarte we wniosku Komisji zobowiązują operatorów, zwłaszcza rolników, kierowców i lekarzy weterynarii, do pracy na nocnych zmianach w zależności od okoliczności.

2.22. Należy wskazać, że praca w porze nocnej będzie obowiązywać w szczególności w krajach o wyższej średniej temperaturze (głównie w krajach Europy Południowej, takich jak m.in. Chorwacja, Grecja, Włochy, Malta, Portugalia i Hiszpania).

2.23. Komitet ostrzega, że nocny tryb pracy znacznie utrudnia tym pracownikom godzenie życia zawodowego z rodzinnym i społecznym oraz może mieć wpływ na ich zdrowie psychiczne.

2.24. Według europejskich źródeł statystycznych dotyczących wypadków przy pracy w transporcie prawdopodobieństwo wystąpienia kolizji w godzinach nocnych jest co najmniej dziesięciokrotnie wyższe niż w dzień ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ Sprawozdanie dotyczące skutków wniosku w sprawie dobrostanu zwierząt, Avianza (hiszpańskie Międzybranżowe Stowarzyszenie Mięsa Drobiowego).

⁽⁹⁾ Sprawozdanie PRAISE pt. „Tackling Fatigue: EU Social Rules and Heavy Goods Vehicle Drivers”, Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu.

2.25. Zgodnie z niedawnym sprawozdaniem Światowej Organizacji Meteorologicznej (WMO) ⁽¹⁰⁾, w którym zwrócono uwagę na bezprecedensowy wzrost temperatury w ciągu ostatnich 30 lat, Europa należy do regionów najbardziej zmagających się ze zmianą klimatu. W latach 1991–2021 temperatury rosły o 0,5°C co dziesięć lat, przy czym tendencja wzrostowa była wyraźnie bardziej odczuwalna na obszarach położonych w pobliżu Morza Śródziemnego. Pomimo globalnego ocieplenia ludzie wciąż dostosowują się do niekorzystnych warunków i normalnie wykonują codzienne obowiązki. W związku z tym propozycja zakazu transportu zwierząt w określonych temperaturach wydaje się jedynie rozwiązaniem tymczasowym, które nie uwzględnia w wystarczającym stopniu długoterminowego dobrostanu zwierząt w obliczu postępującej zmiany klimatu. Z każdym kolejnym rokiem temperatury są coraz wyższe, a zatem konieczne jest znalezienie bardziej zrównoważonych i skutecznych rozwiązań w celu złagodzenia skutków globalnego ocieplenia i jego wpływu na dobrostan zwierząt.

2.26. EKES zaznacza, że we wniosku uwzględniono temperaturę w miejscu wyjazdu i przeznaczenia, lecz pominięto temperaturę odczuwalną przez zwierzęta we wnętrzu pojazdu podczas transportu, w związku z czym zwraca się do Komisji, by uwzględniła ten podstawowy aspekt w ocenie samopoczucia zwierząt podczas przewozu ⁽¹¹⁾.

2.27. Systemy klimatyzacji mogą zapewnić zwierzętom odpowiednie warunki w okresach skrajnie wysokich lub niskich temperatur, gwarantując im optymalną temperaturę i wilgotność przez cały czas trwania przewozu, lecz to rozwiązanie musi być ekonomicznie opłacalne dla podmiotów w tym sektorze. Komitet domaga się zatem od Komisji, by dokonała szczegółowej analizy kosztów związanych z instalacją i eksploatacją systemów klimatyzacji, a także ewentualnych zachęt i możliwości finansowania w celu poprawy dobrostanu zwierząt podczas transportu.

2.28. EKES opowiada się za zrównoważonym systemem żywnościowym uwzględniającym ekstremalne zjawiska klimatyczne i ich wpływ na plony rolne i dobrostan zwierząt. Apeluje do Komisji o porównanie dwóch podejść pod kątem skuteczności wsparcia publicznego i długoterminowej rentowności: finansowania usprawnień technicznych transportu zwierząt na duże odległości w ramach obecnego modelu biznesowego oraz finansowania przestawienia się na bardziej zrównoważoną hodowlę zwierząt gospodarskich dostosowaną do lokalnych ekosystemów.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.8 dotyczącego zakłóceń w łańcuchu logistycznym

2.29. Łańcuchy dostaw w sektorze zwierząt gospodarskich i transportu były kształtowane i optymalizowane z biegiem lat, z uwzględnieniem istniejących ograniczeń pod względem czasu pracy. Nowo proponowane przepisy nakładają dodatkowe ograniczenia lub zmiany w godzinach dozwolonego transportu zwierząt, co ma znaczący wpływ na efektywność i rentowność ustanowionych łańcuchów logistycznych.

2.30. Zmiana całych europejskich dostaw w terminach zaproponowanych przez Komisję jest nierealna. Ponadto łańcuchy dostaw są powiązane z innymi gałęziami przemysłu i sektorami, w związku z czym wszelkie zmiany ograniczeń czasowych w transporcie zwierząt mogą mieć efekt kaskadowy w całym łańcuchu dostaw i odbijać się na produkcji, dystrybucji oraz dostępności żywności.

2.31. EKES podkreśla znaczenie starannej oceny i rozpatrzenia wszelkich wniosków ustawodawczych mających wpływ na transport zwierząt w świetle ich możliwych skutków dla istniejących łańcuchów dostaw i całej gospodarki.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.9 dotyczącego ograniczenia dostępu do rzeźni

2.32. Rolnicy w niektórych krajach zostaną pozbawieni dostępu do rzeźni, do których obecnie trafiają ich zwierzęta. Na najbardziej oddalonych obszarach czas dojazdu do rzeźni może przekraczać nawet dziewięć godzin. Oznacza to nie tylko przerwanie wykorzystywanego dotychczas kanału dystrybucji, lecz także znaczne ograniczenie przysługującej im swobody wyboru. Komitet wzywa Komisję do zapewnienia wszystkim rolnikom możliwości wyboru rzeźni.

⁽¹⁰⁾ <https://library.wmo.int/records/item/66214-state-of-the-global-climate-2022#.ZEZNoXZBxD8>.

⁽¹¹⁾ Obecnie samochody ciężarowe są wyposażone w systemy wentylacji ze wspomaganiem przepływu powietrza i systemy kontroli temperatury, których parametry są dostosowywane do poszczególnych gatunków, aby automatycznie obniżać lub zwiększać temperaturę zgodnie z ustalonymi wartościami granicznymi.

2.33. Zgodnie z danymi statystycznymi przewiduje się, że eksport cieląt przeznaczonych do uboju do Unii Europejskiej zmniejszy się o 58 %, co odpowiada liczbie 42 tys. osobników. Podobnie oczekuje się zmniejszenia eksportu cieląt przeznaczonych do uboju do państw trzecich o 57 %, co odpowiada liczbie 100 tys. zwierząt ⁽¹²⁾.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.10 dotyczącego trudności z reorganizacją istniejących gospodarstw

2.34. W związku z podniesieniem wieku do pięciu tygodni i masy ciała do co najmniej 50 kg w przypadku cieląt lub do trzech tygodni w przypadku prosiąt, jagniąt i koźląt wiele gospodarstw będzie zmuszonych do zaprzestania działalności. Gospodarstwa są budowane pod kątem obecnie wymaganych środków; całkowita zmiana i przebudowa ich struktur oraz przekształcenie cykli produkcyjnych byłyby dla wielu z nich nieopłacalne z ekonomicznego punktu widzenia.

2.35. Ponadto nieoczekiwane koszty związane z koniecznością utrzymywania zwierząt gospodarskich przez dłuższy czas mogą stanowić poważne wyzwanie dla wielu producentów. Dodatkowe wydatki mogą obejmować zakup dodatkowej żywności, wzrost kosztów przetrzymywania i opieki, a także dodatkowe koszty transportu w razie potrzeby przewozu zwierząt do alternatywnych obiektów. Dla wielu producentów, zwłaszcza tych o niewielkiej marży zysku, niezdolność do pokrycia tych dodatkowych kosztów może spowodować znaczne trudności finansowe, a nawet zagrozić długoterminowej rentowności ich działalności hodowlanej.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.11 dotyczącego zakazu transportu nieodsadzonych zwierząt na duże odległości

2.36. W przypadku wszystkich zmian strukturalnych uwzględnionych we wniosku nawet dłuższe niż proponowane okresy przejściowe nie byłyby wystarczające, ponieważ nie są one adekwatne do zdolności inwestycyjnej większości producentów i spółdzielni, ich dostępu do finansowania i gruntów, możliwych skutków pozwoleń środowiskowych, wzrostu obciążeń administracyjnych itp. Okres przejściowy konieczny do wprowadzenia zmian na skalę, którą Komisja Europejska określa we wniosku, musiałby trwać kilkadziesiąt lat ⁽¹³⁾ (podczas gdy te zmiany nadal miałyby duży wpływ na konkurencyjność i samo istnienie produkcji zwierzęcej w UE). Dlatego Komitet wzywa do przeprowadzenia studium wykonalności i odpowiedniego wsparcia gospodarstw, które odczuwają skutki nowego rozporządzenia, gdyż w przeciwnym razie przyspieszy ono zamykanie gospodarstw posiadających niewielkie zasoby.

2.37. Wskazane ograniczenie zmniejsza mobilność zwierząt, utrudniając ich transport z miejsca pochodzenia do innych krajów UE. W rezultacie ucierpią hodowcy oraz rolnicy zależni od zakupu zwierząt określonych ras z innych państw członkowskich. Niedostępność tych konkretnych ras może prowadzić do zmniejszenia różnorodności genetycznej zwierząt lokalnych hodowców, co z kolei może mieć wpływ na wydajność, odporność na choroby i zdolności dostosowywania się do zmieniających się warunków środowiskowych.

2.38. Ponadto utrudni to handel i konkurencję na rynku zwierząt gospodarskich, ponieważ lokalni hodowcy i rolnicy mogą mieć większe trudności z uzyskaniem pewnych bardziej pożądanых ras zwierząt o szczególnych cechach genetycznych lub wydajności. Komisja powinna zaproponować sposoby wspierania przejścia na zrównoważoną i przyjazną dla zwierząt hodowlę.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.12 dotyczącego temperatur

2.39. Jak wspomniano powyżej, przewidywany zakres temperatur w krajach położonych na południu Europy utrudnia w praktyce jakikolwiek ruch w ciągu dnia przez ponad pięć miesięcy w roku. Kraje nordyckie ucierpią natomiast z powodu ekstremalnie niskich temperatur.

⁽¹²⁾ Dokument techniczny dotyczący wpływu wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie dobrostanu zwierząt w transporcie na sektor bydła mięsnego, PROVACUNO (hiszpańskie Międzybranżowe Stowarzyszenie Wołowiny i Cielęciny).

⁽¹³⁾ Stanowisko Copa-Cogeca w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu, AHW(24)01288[2].

2.40. Jeszcze trudniej będzie zaradzić brakowi 400 tys. kierowców pojazdów przeznaczonych do transportu zwierząt w celu zaspokojenia popytu w Europie, jeśli weźmiemy pod uwagę, że praca w godzinach nocnych utrudnia odpowiednie godzenie życia prywatnego, rodzinnego i zawodowego ⁽¹⁴⁾.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.13 dotyczącego zwiększenia przestrzeni na zwierzę

2.41. Ograniczenia dotyczące zagęszczenia zwierząt i czasu przewozu będą wymagać 3,5-krotnego zwiększenia obecnej liczby przejazdów, co będzie oznaczać wzrost emisji CO₂ z 116 263,14 Tm do 406 920,99 Tm ⁽¹⁵⁾. Większa liczba samochodów ciężarowych na drodze zwiększy intensywność ruchu, co może skutkować wydłużeniem czasu trwania przewozu i wzrostem kosztów operacyjnych dla przedsiębiorstw transportowych.

2.42. Zwiększenie powierzchni dostępnej w pojeździe może prowadzić nie tylko do wzrostu liczby upadków, wstrząsów i urazów, szczególnie wśród wyższych zwierząt, lecz również zaburzyć równowagę tyłu pojazdu, gdyż zwierzęta będą mogły przemieszczać się z jednej strony wnętrza pojazdu na drugą. Dodatkowo wzmożony ruch pojazdów ciężarowych może również wywierać negatywny wpływ na bezpieczeństwo na drodze.

2.43. Zachęcanie do modelu hodowli opartego na produkcji lokalnej, uboju we własnym gospodarstwie i krótkim obiegu handlowym umożliwiłoby przeciwdziałanie wzrostowi emisji.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.14 dotyczącego produkcji lokalnej

2.44. EKES wzywa Komisję do przeprowadzenia oceny skutków ewentualnej zmiany obecnego modelu hodowli na model oparty na zmniejszeniu dystansu między produkcją a konsumpcją.

2.45. Krótki obieg handlowy nie tylko zmniejsza stres i cierpienie zwierząt, lecz również ogranicza emisje CO₂ związane z transportem na duże odległości. Ponadto służy przejrzystości i identyfikowalności produktów, co zwiększa zaufanie konsumentów i przynosi korzyści lokalnym producentom.

2.46. Zobowiązanie administracji publicznej do wspierania rozwoju lokalnych rzeźni umożliwiłoby stworzenie bardziej zrównoważonego modelu hodowli, który zaradziłby nie tylko przedstawionym w niniejszej opinii skutkom dla społeczeństwa i zatrudnienia, lecz również kwestiom ochrony środowiska związanym ze wzrostem emisji CO₂.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.15 dotyczącego oddziaływania terytorialnego

2.47. Ograniczenia w przewozach zwierząt w celach uboju mogą skutkować przemieszczaniem gospodarstw do miejsc położonych w pobliżu rzeźni. Przyspieszyłoby to wyludnianie się obszarów wiejskich, przyczyniając się do pogorszenia praktyk rolniczych właściwych dla każdego regionu. Budzi to poważne zaniepokojenie, biorąc pod uwagę tendencję do zmniejszania liczby rzeźni i tworzenia większych zakładów, co prowadzi do koncentracji w sektorze uboju ⁽¹⁶⁾.

2.48. Proponowane ograniczenia są szczególnie szkodliwe dla małych i średnich gospodarstw chowu zwierząt, które mają mniej infrastruktury i zasobów, by dostosować się do nowych wymogów. Może to zwiększyć przepaść między małymi i dużymi gospodarstwami i zagrozić rentowności mniejszych gospodarstw.

⁽¹⁴⁾ Sprawozdanie dotyczące skutków wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie dobrostanu zwierząt w transporcie, Europejskie Stowarzyszenie Transportu Zwierząt.

⁽¹⁵⁾ Sprawozdanie dotyczące skutków wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie dobrostanu zwierząt w transporcie, Europejskie Stowarzyszenie Transportu Zwierząt.

⁽¹⁶⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_PL.pdf.

Argumenty na poparcie zalecenia 1.16 dotyczącego małych rzeźni i rzeźni polowych

2.49. Biorąc pod uwagę odnotowywaną w Unii Europejskiej koncentrację rzeźni, należy opowiedzieć się za inteligentną decentralizacją umożliwiającą utrzymanie bliskich odległości między gospodarstwami a rzeźniami, nie pomijając zarazem znaczenia społeczności wiejskich. Można to osiągnąć poprzez zakładanie mniejszych rzeźni na obszarach wiejskich lub wspieranie uboju w gospodarstwie, gdy jest to adekwatne do skali gospodarstwa i warunków lokalnych ⁽¹⁷⁾.

2.50. EKES apeluje o szybkie rozwijanie w gospodarstwach uboju kur niosek u schyłku okresu produkcyjnego oraz o wprowadzenie usługi uboju z konieczności w gospodarstwach, szczególnie w przypadku krów i loch pod koniec ich cyklu życia.

3. Proponowane zmiany do wniosku ustawodawczego komisji europejskiej

Uwaga: poniższe poprawki nie wyczerpują wszystkich możliwości.

Poprawka 1

powiązana z zaleceniem nr 1.1 (art. 2 ust. 3)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka EKES-u
3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do następujących rodzajów transportu: [...]	3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do następujących rodzajów transportu: [...] g) transport trudnych do kontrolowania zwierząt w celu uczestnictwa w szkoleniach, wystawach, konkursach, wydarzeniach kulturalnych, cyrkach oraz wydarzeniach jeździeckich i rekreacyjnych.

Uzasadnienie

Rozporządzenie nie uwzględnia specyfiki trudnych do kontrolowania zwierząt, tj. takich, których rasa cechuje się dzikim i nieprzewidywalnym zachowaniem i które wymagają szczególnego podejścia do transportu w celu zapewnienia ich dobrostanu.

Poprawka 2

powiązana z zaleceniem nr 1.1 (art. 14 ust. 1)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka EKES-u
1. Organizatorzy są odpowiedzialni za zapewnienie, aby cały przewóz z miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia w Unii lub w państwie trzecim był zgodny z niniejszym rozporządzeniem.	1. Organizatorzy oraz właściwe organy odpowiadają za zapewnienie, aby cały przewóz z miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia w Unii lub w państwie trzecim był zgodny z niniejszym rozporządzeniem.

⁽¹⁷⁾ Wiele małych rzeźni napotkało trudności ze spełnieniem wymogów ustanowionych w UE w zakresie higieny przy jednoczesnym zachowaniu rentowności, co zmusiło je do zakończenia działalności, gdy w kwietniu 2004 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły przepisy dotyczące higieny żywności (Rozporządzenie (WE) nr 852/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie higieny środków spożywczych (Dz.U. L 139 z 30.4.2004, str. 1), Rozporządzenie (WE) nr 853/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające szczególne przepisy dotyczące higieny w odniesieniu do żywności pochodzenia zwierzęcego (Dz.U. L 139 z 30.4.2004, str. 55) i Rozporządzenie (WE) nr 854/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające szczególne przepisy dotyczące organizacji urzędowych kontroli w odniesieniu do produktów pochodzenia zwierzęcego przeznaczonych do spożycia przez ludzi (Dz.U. L 139 z 30.4.2004, str. 206)).

Uzasadnienie

Odpowiedzialność nie może spoczywać wyłącznie na organizatorach, powinni ją ponosić wspólnie z właściwymi organami.

Poprawka 3

powiązana z zaleceniem nr 1.6 (art. 17 ust. 2)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka EKES-u
2. Załadunek zwierząt na środek transportu jest nadzorowany przez lekarza weterynarii.	2. Załadunek zwierząt na środek transportu jest nadzorowany przez lekarza weterynarii z wyjątkiem przypadków, gdy załadunku dokonuje kompetentna i upoważniona osoba, którą może być rolnik, przewoźnik lub osoba trzecia, lub przypadków korzystania ze zautomatyzowanego systemu TRACES. Komisja ustanawia wytyczne w celu określenia odpowiednich kompetencji.

Uzasadnienie

Obecność lekarza weterynarza przy załadunku pociągałaby za sobą wzrost liczby personelu weterynaryjnego o co najmniej 120 %. Wymóg obecności lekarza weterynarii jest pozbawiony sensu, ponieważ wszystkie istotne informacje dotyczące zdrowia zostały zebrane w zautomatyzowanym systemie TRACES.

Poprawka 4

powiązana z zaleceniem nr 1.12 (art. 31 ust. 2)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka EKES-u
<p>2. W przypadku transportu drogowego zwierząt lądowych, z wyjątkiem psów i kotów:</p> <p>a) <i>jeżeli prognoza temperatury wskazuje temperatury poniżej 0°C, pojazdy drogowe muszą być przykryte, a obieg powietrza w przedziale dla zwierząt musi być kontrolowany w celu ochrony zwierząt przed narażeniem na wychłodzenie podczas przewozu;</i></p> <p>b) <i>jeżeli prognoza temperatury wskazuje temperatury poniżej -5°C, poza wymogiem zastosowania środków określonych w lit. a) czas przewozu nie może przekraczać dziewięciu godzin;</i></p> <p>c) <i>jeżeli prognoza temperatury wskazuje temperatury 25–30°C, czas przewozu w godzinach 10.00–21.00 nie może przekraczać dziewięciu godzin;</i></p> <p>d) <i>jeżeli prognoza temperatury wskazuje temperatury powyżej 30°C, dozwolone są wyłącznie przewozy odbywające się w całości w godzinach 21.00–10.00;</i></p>	<p>2. W przypadku transportu drogowego zwierząt lądowych, z wyjątkiem psów i kotów:</p> <p>a) systemy wentylacji środków transportu drogowego należy projektować, budować i konserwować w sposób pozwalający na utrzymanie przez cały czas trwania przewozu odpowiedniej temperatury wewnątrz pojazdu dla konkretnego gatunku zwierząt bez względu na to, czy pojazd jest w ruchu, czy nie;</p> <p>b) jeżeli prognoza temperatury wskazuje temperatury powyżej 30°C lub poniżej -5°C, operatorzy priorytetowo wykorzystują pojazdy wyposażone w systemy klimatyzacji, w każdym przypadku powinna być utrzymana odpowiednia temperatura dla danego gatunku zwierząt;</p> <p>c) środki transportu drogowego należy wyposażyć w system ostrzegania służący do zawiadamiania kierowcy o tym, że temperatura w pomieszczeniach dla zwierząt osiągnęła ustalony maksymalny lub minimalny poziom odpowiedni dla danego gatunku zwierząt.</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka EKES-u
e) jeżeli prognoza temperatury wskazuje temperatury powyżej 30°C w godzinach 21.00–10.00, dostępną powierzchnię dla zwierząt zwiększa się o 20 %.	

Uzasadnienie

Przepisy nie uwzględniają czynników klimatycznych właściwych dla każdego państwa członkowskiego.

Poprawka 5

powiązana z zaleceniem nr 1.10 (motyw 6)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka EKES-u
<p>[...]</p> <p>Ogólny wniosek przedstawiony w opiniach EFSA jest taki, że zapewnienie większej powierzchni, obniżenie maksymalnych temperatur i skrócenie do minimum czasu przewozu są niezbędne do poprawy ochrony zwierząt podczas transportu. W związku z tym rozporządzenie (WE) nr 1/2005 powinno zostać zastąpione nowym rozporządzeniem, które będzie zgodne z najnowszymi osiągnięciami wiedzy naukowej i technicznej w tej dziedzinie oraz z wymaganiami konsumentów, a jednocześnie będzie zapobiegać powstawaniu barier w funkcjonowaniu rynku wewnętrznego i handlu żywymi zwierzętami oraz zapewni możliwość egzekwowania nowych przepisów.</p>	<p>[...]</p> <p>Ogólny wniosek przedstawiony w opiniach EFSA jest taki, że zapewnienie większej powierzchni, obniżenie maksymalnych temperatur i skrócenie do minimum czasu przewozu są niezbędne do poprawy ochrony zwierząt podczas transportu. W związku z tym rozporządzenie (WE) nr 1/2005 powinno zostać zastąpione nowym rozporządzeniem, które będzie zgodne z najnowszymi osiągnięciami wiedzy naukowej i technicznej w tej dziedzinie, z praktycznym doświadczeniem specjalistów tego sektora (rolników, przewoźników i lekarzy weterynarii), ze studium wykonalności, z oceną skutków społecznych, gospodarczych i środowiskowych oraz z wymaganiami konsumentów, a jednocześnie będzie zapobiegać powstawaniu barier w funkcjonowaniu rynku wewnętrznego i handlu żywymi zwierzętami oraz zapewni możliwość egzekwowania nowych przepisów.</p>

Uzasadnienie

Nie uwzględniono doświadczenia zawodowych przewoźników w sektorach produkcji zwierzęcej, którzy twierdzą, że zapewnienie większej powierzchni może czasami zwiększać ryzyko upadków i urazów. Ponadto nowe proponowane przepisy dotyczące powierzchni i wysokości pionowej znacznie zmniejszyłyby liczbę zwierząt przewożonych samochodem ciężarowym, co spowodowałoby wzrost liczby tych pojazdów potrzebnych na drogach (więcej inwestycji i emisji CO₂) oraz wymagałoby zatrudnienia nowych kierowców (skutki społeczno-gospodarcze).

Bruksela, dnia 31 maja 2024 r

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Oliver RÖPKE