



A9-0350/2021

14.12.2021

MIETINTÖ

epäilyjä unionin oikeuden rikkomisesta ja unionin oikeutta sovellettaessa tapahtuneesta hallinnollisesta epäkohdasta eläinten suojelun yhteydessä unionissa ja sen ulkopuolella tapahtuvan kuljetuksen aikana koskevasta tutkinnasta
(2020/2269(INI))

Eläinten suojelua kuljetuksen aikana käsittelevä tutkintavaliokunta

Esittelijät: Daniel Buda, Isabel Carvalhais

SISÄLTÖ

Sivu

PÄÄTELMÄT	3
TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA	29
LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA	30
LIITE: KATSAUS TOIMIKAUDEN AIKANA TOTEUTETTUIHIN TOIMIIN	31

PÄÄTELMÄT

epäilyjä unionin oikeuden rikkomisesta ja unionin oikeutta sovellettaessa tapahtuneesta hallinnollisesta epäkohdasta eläinten suojelun yhteydessä unionissa ja sen ulkopuolella tapahtuvan kuljetuksen aikana koskevasta tutkinnasta (2020/2269(INI))

Eläinten suojelua EU:ssa ja sen ulkopuolella tapahtuvan kuljetuksen aikana käsittelevä tutkintavaliokunta, joka

- ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 226 artiklan,
- ottaa huomioon Euroopan parlamentin tutkintaoikeuden käyttämisestä koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 19. huhtikuuta 1995 tehdyn Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission päätöksen 95/167/EY, Euratom, EHTY¹,
- ottaa huomioon tutkintavaliokunnan asettamisesta tutkimaan epäilyjä unionin oikeuden rikkomisesta ja unionin oikeutta sovellettaessa tapahtuneesta hallinnollisesta epäkohdasta eläinten suojelun yhteydessä unionissa ja sen ulkopuolella tapahtuvan kuljetuksen aikana ja sen toimivallan, jäsenmäärän ja toimikauden keston määrittelystä 19. kesäkuuta 2020 antamansa päätöksen (EU) 2020/1089²,
- ottaa huomioon Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEU) 4 artiklan 3 kohdan, jonka mukaan ”Vilpittömän yhteistyön periaatteen mukaisesti unioni ja jäsenvaltiot kunnioittavat ja avustavat toisiaan perussopimuksista johtuvia tehtäviä täyttäessään”,
- ottaa huomioon SEU:n 17 artiklan 1 kohdan, jossa määrätään, että komissio ”valvoo unionin oikeuden soveltamista Euroopan unionin tuomioistuimen valvonnassa”,
- ottaa huomioon SEUT:n 13 artiklan, jossa määrätään, että laatiessaan ja pannessaan täytäntöön unionin politiikkaa unioni ja jäsenvaltiot ottavat eläinten, jotka ovat tuntevia olentoja, hyvinvoinnin vaatimukset täysimääräisesti huomioon,
- ottaa huomioon SEUT:n 258 artiklan,
- ottaa huomioon eläinten suojelusta kuljetuksen ja siihen liittyvien toimenpiteiden aikana sekä direktiivien 64/432/ETY ja 93/119/EY ja asetuksen (EY) N:o 1255/97 muuttamisesta 22. joulukuuta 2004 tehdyn neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2005³,
- ottaa huomioon virallisesta valvonnasta ja muista virallisista toimista, jotka suoritetaan elintarvike- ja rehulainsäädännön ja eläinten terveyttä ja hyvinvointia, kasvien terveyttä ja kasvinsuojeluaineita koskevien sääntöjen soveltamisen varmistamiseksi,

¹ EYVL L 113, 19.5.1995, s. 1.

² EUVL L 239, I, 24.7.2020, s. 1.

³ EUVL L 3, 5.1.2005, s. 1.

15. maaliskuuta 2017 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2017/625⁴,

- ottaa huomioon 2. joulukuuta 2010 annetun Euroopan elintarviketurvallisuusviraston (EFSA) tieteellisen lausunnon eläinten hyvinvoinnista kuljetuksen aikana⁵,
- ottaa huomioon Euroopan elintarviketurvallisuusviranomaisen 29. tammikuuta 2009 antaman tieteellisen lausunnon ”General approach to fish welfare and to the concept of sentience in fish”⁶,
- ottaa huomioon Maailman eläinterveysjärjestön (OIE) laatiman vesieläinten terveyttä koskevan kansainvälisen säännösten,
- ottaa huomioon komission tutkimuksen ”Welfare of farmed fish: Common practices during transport and at slaughter” syyskuulta 2017,
- ottaa huomioon Euroopan unionin tuomioistuimen 23. huhtikuuta 2015 asiassa C-424/13 antaman tuomion⁷,
- ottaa huomioon Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksen nro 31/2018 eläinten hyvinvoinnista EU:ssa⁸,
- ottaa huomioon 14. helmikuuta 2019 antamansa päätöslauselman eläinten suojelua kuljetuksen aikana EU:ssa ja sen ulkopuolella koskevan asetuksen (EY) N:o 1/2005 täytäntöönpanosta⁹,
- ottaa huomioon 16. joulukuuta 2019 annetut neuvoston päätelmät eläinten hyvinvoinnista¹⁰,
- ottaa huomioon 22. huhtikuuta 2021 annetun neuvoston kertomuksen¹¹, joka sisältää eläinten suojelusta kuljetuksen aikana annetun asetuksen (EY) N:o 1/2005 suunniteltua arviointia ja tarkistamista varten laaditun kyselylomakkeen tulokset siltä osin kuin on kyse pitkistä kuljetuksista kolmansiin maihin,
- ottaa huomioon 28. kesäkuuta 2021 annetut neuvoston päätelmät eläinten hyvinvoinnista pitkän matkan merikuljetuksissa kolmansiin maihin¹²,

⁴ EUVL L 95, 7.4.2017, s. 1.

⁵ <https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/1966>

⁶ <https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/954>

⁷ Tuomio 23. huhtikuuta 2015, Zuchtvieh-Export GmbH v. Stadt Kempten, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259.

⁸ 14. marraskuuta 2018 annettu Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomus nro 31/2018 ”Eläinten hyvinvointi EU:ssa: kunnianhimoisten tavoitteiden ja käytännön tason täytäntöönpanon välisen kuilun umpeen kurominen”.

⁹ EUVL C 449, 23.12.2020, s. 157.

¹⁰ Neuvoston päätelmät eläinten hyvinvoinnista kestävän eläintuotannon erottamattomana osana (16. joulukuuta 2019).

¹¹ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7780-2021-INIT/en/pdf>

¹² <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10235-2021-INIT/fi/pdf>

- ottaa huomioon komission katsauksen maanteitse vietyjen eläinten hyvinvointiin¹³,
 - ottaa huomioon komission katsauksen merikuljetuksena vietyjen eläinten hyvinvointiin¹⁴,
 - ottaa huomioon komission katsauksen järjestelmiin, joilla estetään huonokuntoisten eläinten kuljetus EU:ssa¹⁵,
 - ottaa huomioon 18. helmikuuta 2021 annetun komission tiedonannon ”Kauppapolitiikan uudelleentarkastelu – Avoin, kestävä ja määrätietoinen kauppapolitiikka” (COM(2021)0066),
 ottaa huomioon 20. toukokuuta 2020 annetun komission tiedonannon ”Pelloilta pöytään -strategia oikeudenmukaista, terveyttä edistävää ja ympäristöä säästävää elintarvikejärjestelmää varten” (COM(2020)0381),
 - ottaa huomioon 26. tammikuuta 2018 annetun komission kertomuksen eläinten hyvinvointiin liittyvien kansainvälisten toimien vaikutuksista Euroopan kotieläintuottajien kilpailukykyyn globalisoituneessa maailmassa (COM(2018)0042),
 - ottaa huomioon 14. lokakuuta 2015 hyväksytyn EU:n kauppastrategian ”Trade4All” ja siihen sisältyvät unionin kauppapolitiikan arvot,
 - ottaa huomioon Euroopan parlamentin sisäasioiden pääosaston 5. heinäkuuta 2021 julkaiseman selvityksen ”Patterns of livestock transport in the EU and to third countries”¹⁶,
 - ottaa huomioon OIE:n vesieläinten terveyttä koskevan strategian 2021–2025¹⁷,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 208 artiklan,
- A. toteaa, että SEUT-sopimuksen 226 artikla on oikeusperustana Euroopan parlamentin asettamalle väliaikaiselle tutkintavaliokunnalle, joka tutkii epäiltyjä unionin lainsäädännön täytäntöönpanoon liittyviä rikkomuksia ja hallinnollisia epäkohtia tämän vaikuttamatta kansallisten ja unionin tuomioistuinten toimivaltaan, ja toteaa sen olevan tärkeä osa parlamentin valvontavaltaa;
- B. toteaa, että Euroopan parlamentti päätti puheenjohtajakokouksen ehdotuksen perusteella 19. kesäkuuta 2020 asettaa tutkintavaliokunnan tutkimaan epäilyjä unionin oikeuden rikkomisesta ja unionin oikeutta sovellettaessa tapahtuneesta hallinnollisesta epäkohdasta eläinten suojelun yhteydessä unionissa ja sen ulkopuolella tapahtuvan kuljetuksen aikana;

¹³ Viite: Ares(2020)617395 – 31/01/2020.

¹⁴ Viite: Ares(2020)2217898 – 24/04/2020.

¹⁵ Viite: Ares(2016)4171631 – 05/08/2016.

¹⁶ Selvitys – ”Patterns of livestock transport in the EU and to third countries”, Euroopan parlamentti, sisäasioiden pääosasto, politiikkayksikkö B – rakenne- ja koheesiopolitiikka, 5. heinäkuuta 2021.

¹⁷ <https://www.oie.int/app/uploads/2021/05/en-oie-aahs.pdf>

- C. ottaa huomioon, että rikkomuksella tarkoitetaan laitonta toimintaa, toisin sanoen unionin toimielimen tai elimen tai jäsenvaltion lainvastaista toimea tai laiminlyöntiä, joka liittyy unionin oikeuden soveltamiseen;
- D. ottaa huomioon, että hallinnollisella epäkohdalla tarkoitetaan huonoa tai puutteellista hallintoa, josta on kyse esimerkiksi silloin, kun toimielin ei noudata hyvän hallinnon periaatteita, ja mainitsee esimerkkeinä hallinnollisista epäkohdista hallinnolliset virheet ja laiminlyönnit, toimivallan väärinkäytön, epäoikeudenmukaisuuden, väärän tai epäpätevän toiminnan, syrjinnän, vältettävissä olevat viiveet, kieltäytymisen tietojen luovuttamisesta, huolimattomuuden ja muut puutteet, jotka ovat osoitus häiriöstä unionin oikeuden soveltamisessa millä tahansa tämän oikeuden alalla;
- E. ottaa huomioon, että tutkintavaliokunta aloitti työnsä 23. syyskuuta 2020 ja esitteli työnsä menetelmät, jotka koostuvat julkisista kuulemisista, tehtävistä, asiantuntijoiden kuulemisista, tietopyynnöistä, todistusaineistosta ja tutkimuksesta;
- F. ottaa huomioon, että SEUT 13 artiklassa määrätään, että ”laatiessaan ja pannessaan täytäntöön unionin maatalous-, kalastus- ja liikennepolitiikkaa, sisämarkkinoita sekä politiikkaa tutkimuksen, teknologisen kehittämisen ja avaruuden aloilla unioni ja jäsenvaltiot ottavat eläinten, jotka ovat tuntevia olentoja, hyvinvoinnin vaatimukset täysimääräisesti huomioon kunnioittaen samalla erityisesti uskonnollisiin rituaaleihin, kulttuuriperinteeseen ja alueelliseen perintöön liittyviä jäsenvaltioiden lakeja ja hallinnollisia määräyksiä sekä tapoja”;
- G. ottaa huomioon, että asetuksen (EY) N:o 1/2005 3 artiklassa säädetään selvästi, että ”ei saa kuljettaa eläimiä tai kuljettaa eläimiä tavalla, joka todennäköisesti aiheuttaa eläimille vammoja tai tarpeetonta kärsimystä”, ja että johdanto-osan 5 kappaleessa säädetään, että ”eläinten hyvinvoinnin vuoksi olisi pitkät eläinkuljetukset (...) rajoitettava vähimpään mahdolliseen”;
- H. ottaa huomioon, että Euroopan unionin tuomioistuimen 23. huhtikuuta 2015 antamassa tuomiossa todettiin, että jotta lähtöpaikan toimivaltainen viranomais voisi hyväksyä neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2005 mukaisen kuljetuksen, matkan järjestäjän on esitettävä realistinen reittisuunnitelma, josta käy ilmi, että asetuksen säännöksiä noudatetaan, myös EU:n ulkopuolella tapahtuvien matkan osien osalta;
- I. ottaa huomioon, että Euroopan unionin tuomioistuimen 19. lokakuuta 2017 asiassa C-383/16 antaman tuomion¹⁸ mukaan asetusta (EY) N:o 1/2005 sovelletaan täysimittaisesti EU:ssa sijaitsevasta lähtöpaikasta aina määräpaikkaan, vaikka määräpaikka olisi kolmannessa maassa;
- J. toteaa, että jäsenvaltiot eivät valvo asetuksen (EY) N:o 1/2005 täytäntöönpanoa EU:ssa riittävän tiukasti ja johdonmukaisesti eivätkä ne valvo sitä lainkaan EU:n ulkopuolella;

¹⁸ Tuomio 19. lokakuuta 2017, Vion Livestock BV v Staatssecretaris van Economische Zaken, C-383/16, ECLI:EU:C:2017:783.

- K. ottaa huomioon, että vieroittamattomien eläinten kuljettaminen on erityisen ongelmallista;
- L. toteaa, että reittisuunnitelmat ovat usein epätäydellisiä ja että matkan kesto on arvioitu niissä epärealistisen lyhyeksi;
- M. toteaa, että riittämätön vähimmäiskorkeus on yleinen ongelma kuljetusajoneuvoissa ja että niissä on usein liian vähän kuivikkeita; toteaa, että kuljetusajoneuvoissa on usein liian vähän väliseiniä;
- N. toteaa, että joskus eläimiä myös siirretään yhdestä keräyskeskuksesta toiseen (assembly centre hopping) niiden kuljetuksen keston peittelemiseksi;
- O. ottaa huomioon, että elävien eläinten siirroille on olemassa useita syitä, kuten kaupan pitäminen, lihottaminen, teurastus, kasvatusta ja siitos sekä kilpailut ja näyttelyt;
- P. ottaa huomioon, että eläinten hyvinvointiin liittyvistä syistä on usein mahdollista, teknisesti helpompaa ja joskus järkevämpää kuljettaa lihaa, geneettistä materiaalia ja muita eläintuotteita sen sijaan, että eläviä eläimiä kuljetettaisiin teurastusta ja siitosta varten;
- Q. ottaa huomioon, että EFSA:n tammikuussa 2011 antaman tieteellisen lausunnon mukaan eläinkuljetuksia pidetään merkittävänä riskitekijänä tarttuvien eläintautien leviämiseksi EU:ssa¹⁹;
- R. ottaa huomioon, että joka vuosi miljoonia eläimiä kuljetetaan sekä lyhyitä että pitkiä matkoja jäsenvaltioiden sisällä ja niiden välillä sekä kolmansiiin maihin; katsoo, että tämä voidaan helposti korvata lihan, eläintuotteiden ja geneettisen materiaalin kuljetuksilla;
- S. ottaa huomioon, että vuonna 2019 jäsenvaltioissa kaupan kohteena oli noin 1,4 miljardia nautaa, sikaa, siipikarjaksi luettavaa lintua, lammasta, vuohta ja hevosta ja että jäsenvaltioiden välisen kaupan kohteena oli 4,3 miljoonaa nautaa, 3,3 miljoonaa lammasta ja vuohta, 36,9 miljoonaa sikaa, 1 300 miljoonaa siipikarjaksi luettavaa lintua ja 55 692 hevosta, siten, että siipikarja muodosti suurimman kaupan kohteena olevan eläinryhmän, jonka osuus oli vähintään 57 prosenttia kaupan kohteena olevien elävien eläinten kokonaismäärästä kaikissa jäsenvaltioissa²⁰;
- T. ottaa huomioon, että elävien eläinten pitkät kuljetukset kolmansiiin maihin ja merentakaisiin maihin on kielletty monissa maissa ja monilla alueilla EU:ssa ja maailmanlaajuisesti ja että jotkin toiset maat ja alueet harkitsevat kyseisen toimen toteuttamista, koska kuljetuksia on mahdoton pitää asetuksen (EY) N:o 1/2005 säännösten mukaisina eikä kolmansiiin maihin suuntautuvien pitkien matkojen todellisia olosuhteita ole mahdollista arvioida;

¹⁹ <https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.2903/j.efsa.2011.1966>

²⁰ Selvitys – ”Patterns of livestock transport in the EU and to third countries”, Euroopan parlamentti, sisäasioiden pääosasto, politiikkayksikkö B – rakenne- ja koheesiopolitiikka, 5. heinäkuuta 2021.

- U. ottaa huomioon, että EU:n kansalaiset pitävät entistä tärkeämpänä eläinten hyvinvointia koskevien normien noudattamista erityisesti elävien eläinten kuljetusten yhteydessä;
- V. ottaa huomioon laajamittaiset tutkimukset, joissa on osoitettu, että eläinten hyvinvointi vaikuttaa lihan laatuun;
- W. ottaa huomioon, että 2,8 miljoonaa lammasta ja nautaa kuljetettiin vuonna 2018 meritse Espanjaan, Irlantiin, Kroatiaan, Portugaliin, Ranskaan, Romaniaan ja Sloveniaan²¹;
- X. ottaa huomioon, että EU:sta viedään Turkkiin vuosittain noin 700 000 nautaa ja lammasta, Libanoniin kuljetetaan myös suuri määrä nautoja (70 000) pääasiassa Ranskasta ja Espanjasta ja lisäksi Ranskasta viedään nautoja Algeriaan, Tunisiaan ja Marokkoon²²;
- Y. ottaa huomioon, että vuonna 2018 noin 239 000 siitosnautaa, 78 000 teurasnautaa, 416 000 sikaa, 2,4 miljoonaa lammasta ja 14 000 vuohta vietiin EU:sta kolmansiin maihin siitosta tai teurastusta varten ja että vuonna 2019 noin 230 miljoonaa nautaa, sikaa, siipikarjaksi luettavaa lintua ja lammasta vietiin EU:sta kolmansiin maihin, siten, että siipikarja muodosti suurimman kaupan kohteena olevan tuotantoeläinryhmän, jonka osuus viennistä oli 98 prosenttia²³;
- Z. ottaa huomioon, että EU:sta kuljetetaan Venäjälle sekä Ukrainaan ja Moldovaan vuosittain yli 600 000 sikaa ja että sikoja kuljetetaan usein pitkiä matkoja Saksasta Venäjälle, Ukrainaan, Moldovaan ja Serbiaan²⁴;
- AA. ottaa huomioon, että EU:n tärkeimmät kauppakumppanit määritetään eläinlajeittain ja että Ukraina oli vuonna 2019 merkittävä kauppakumppani tuomalla maahan 84,6 miljoonaa maalla elävää tuotantoeläintä, joista suurin osa oli siipikarjaa; toteaa, että myös Valko-Venäjä, Ghana, Egypti, Marokko ja Albania olivat vuonna 2019 EU:n viennin kannalta merkittäviä siipikarjan määräpaikkoja eläinten ollessa pääasiassa peräisin Puolasta, lähes 61,9 miljoonaa eläintä, sekä Unkarista, 35,6 miljoonaa eläintä, Alankomaista, 29,8 miljoonaa eläintä, ja Ranskasta, noin 25,4 miljoonaa eläintä²⁵;
- AB. ottaa huomioon, että EU:n sisäisen elävien eläinten kaupan arvo oli 8,6 miljardia euroa vuonna 2018 ja että arvokkaimpia olivat nautaeläimet, siat ja siipikarja; ottaa huomioon, että elävien eläinten viennin arvo on noin 1,6 miljardia euroa²⁶;

²¹ Selvitys – ”Patterns of livestock transport in the EU and to third countries”, Euroopan parlamentti, sisäasioiden pääosasto, politiikkayksikkö B – rakenne- ja koheesiopolitiikka, 5. heinäkuuta 2021.

²² Selvitys – ”Patterns of livestock transport in the EU and to third countries”, Euroopan parlamentti, sisäasioiden pääosasto, politiikkayksikkö B – rakenne- ja koheesiopolitiikka, 5. heinäkuuta 2021.

²³ Selvitys – ”Patterns of livestock transport in the EU and to third countries”, Euroopan parlamentti, sisäasioiden pääosasto, politiikkayksikkö B – rakenne- ja koheesiopolitiikka, 5. heinäkuuta 2021.

²⁴ Selvitys – ”Patterns of livestock transport in the EU and to third countries”, Euroopan parlamentti, sisäasioiden pääosasto, politiikkayksikkö B – rakenne- ja koheesiopolitiikka, 5. heinäkuuta 2021.

²⁵ Selvitys – ”Patterns of livestock transport in the EU and to third countries”, Euroopan parlamentti, sisäasioiden pääosasto, politiikkayksikkö B – rakenne- ja koheesiopolitiikka, 5. heinäkuuta 2021.

²⁶ Lyhyesti – ”EU trade and transport of live animals”, Euroopan parlamentti, parlamentin tutkimuspalvelujen pääosasto, jäsenten tutkimuspalvelun osasto, 7. helmikuuta 2020.

- AC. ottaa huomioon, että komission on valvottava, että kaikki jäsenvaltiot soveltavat asianmukaisesti eläinkuljetusta koskevaa EU:n sääntelyä, jotta varmistetaan eläinten hyvinvointi mutta myös torjutaan kaikkea epäreilua kilpailua;
- AD. ottaa huomioon, että eurooppalaiset karjatilat työllistävät (palkallisesti tai palkatta) noin 4 miljoonaa ihmistä, joista 80 prosenttia asuu EU:n uusimmissa jäsenvaltioissa²⁷;
- AE. katsoo, että maantieteellinen sijainti ei saisi estää tavaroiden, ihmisten ja palvelujen vapaata liikkuvuutta, joka taataan EU:n perussopimuksissa;
- AF. ottaa huomioon, että karjankasvatus hyötyy eniten toisen pilarin tuista epäsuotuisilla alueilla sijaitseville maatiloille, joiden osuus on 50 prosenttia Euroopan unionin käytössä olevasta maatalousmaasta, sekä maatalouden ympäristötoimenpiteistä, joilla korvataan epäsuotuisaan sijaintiin liittyviä lisäkustannuksia tai velvoitteita noudattaen erityistä lainsäädäntöä²⁸;
- AG. ottaa huomioon, että kuljetuskuntoisuus määrittellään jäsenvaltioissa eri tavoin, ja toteaa, että vastuussa olevat henkilöt eivät useinkaan ole selvillä siitä, mitä on tehtävä, kun todetaan, että eläimet eivät ole kuljetuskuntoisia;
- AH. ottaa huomioon, että EU:n sisäisellä kalakaupalla on keskeinen rooli EU:n koko kalakaupassa ja että vuonna 2014 sen osuus kaikesta EU:n sisäisestä ja ulkoisesta kaupasta oli 86 prosenttia ja myytyjen kalojen määrä oli yhteensä 5,74 miljoonaa tonnia ja arvo 20,6 miljardia euroa, mikä oli korkein rekisteröity luku vuodesta 2006²⁹;

on antanut seuraavat päätelmät:

Yleisluontoiset havainnot

1. korostaa, että kuljetukset kuormittavat eläimiä kuljetusvälineestä riippumatta ja niillä on usein kielteinen vaikutus eläinten terveyteen ja hyvinvointiin sekä kuluttajien terveyteen erityisesti silloin, kun kuljetus on suunniteltu huonosti tai perustuu vanhentuneeseen teknologiaan ja laitteisiin tai jos sitä ei muuten toteuteta asianmukaisesti;
2. toteaa, että on erityisen vaikeaa valvoa asetuksen (EY) N:o 1/2005 täytäntöönpanoa, kun kuljetukset kulkevat usean jäsenvaltion kautta ja eri jäsenvaltiot ovat hyväksyneet reittisuunnitelman, myöntäneet eläinkuljettajalle luvan, ajoneuvolle hyväksyntätodistuksen ja kuljettajalle pätevyystodistuksen; toteaa lisäksi, että jos jäsenvaltiot havaitsevat asetuksen (EY) N:o 1/2005 säännösten vastaisia rikkomuksia, niiden on ilmoitettava rikkomuksista 26 artiklan mukaisesti kaikille muille jäsenvaltioille;
3. ottaa huomioon, että vaikka matkan pituus voimistaa esimerkiksi ääriämpötilojen, ruoan, veden ja levon puutteen, kuormauksen ja purkamisen kaltaisten tekijöiden vaikutusta³⁰, matkan kesto ei itsessään aiheuta ongelmia elävien eläinten hyvinvoinnille

²⁷ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/04af47b0-0c38-11eb-bc07-01aa75ed71a1/language-en>

²⁸ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/04af47b0-0c38-11eb-bc07-01aa75ed71a1/language-en>

²⁹ https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2016/february/tradoc_154321.pdf

³⁰ Tieteellisten hankkeiden (Hartung, Joerg, ”The new EU Animal Transport Regulation: Improved welfare and

kuljetuksen aikana; toteaa lisäksi, että edellyttäen, että olosuhteet ovat optimaaliset, terveet ja hyväkuntoiset tuotantoeläimet voitaisiin mahdollisesti altistaa pitkäkestoisille kuljetuksille vaarantamatta välttämättä niiden hyvinvointia³¹;

4. painottaa, että eläinkuljetusasetus on hyväksytty yli 15 vuotta sitten eikä siinä vahvisteta edellytyksiä, jotka ovat eläinten fysiologiaa ja tarpeita koskevan uusimman tieteellisen tutkimuksen ja tietämyksen mukaisia;
5. painottaa, että elävien eläinten kuljetus on tulosta viljelijöiden erikoistumisesta yhteen tai useampaan eläimen elämänvaiheeseen, ympäristökysymysten hallinnoinnista ja EU:ssa käytössä olevista eri tuotantojärjestelmistä, jotka perustuvat erilaisiin maantieteellisiin, ilmastollisiin, ympäristöllisiin ja perinteisiin tekijöihin, ja että se tukee taloudellista vahvuutta ja sosiaalista elinvoimaisuutta sellaisilla EU:n alueilla, joihin sisältyy väestökatoalueilla tai luonnonhaitta-alueilla eri puolilla EU:ta sijaitsevia tärkeimpiä tuotantoalueita;
6. palauttaa mieliin, että eläinten hyvinvoinnista 16. joulukuuta 2019 annetuissa neuvoston päätelmissä kaikki jäsenvaltiot tunnustivat pitkän matkan kuljetuksen eläinten hyvinvoinnille aiheuttamat haasteet, sääntöjen täytäntöönpanon valvonnan puutteet ja epä johdonmukaisuudet sekä tarpeen parantaa sääntöjen noudattamisen valvontaa sekä tarpeen tarkistaa ja ajantasaistaa nykyistä lainsäädäntöä uusimman tutkimustiedon valossa;
7. palauttaa tässä yhteydessä mieliin, että jäsenvaltio voi asetuksen (EY) N:o 1/2005 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti soveltaa tiukempia kansallisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on eläinten hyvinvoinnin parantaminen pelkästään yhden jäsenvaltion alueella tapahtuvien kuljetusten aikana tai jäsenvaltiosta lähtevien merikuljetusten aikana;
8. palauttaa mieliin, että komissio havaitsi asetuksen (EY) N:o 1/2005 vaikutuksia koskevassa vuoden 2011 kertomuksessaan sääntelyvaatimusten ja saatavilla olevien tieteellisten todisteiden välisiä eroja; palauttaa niin ikään mieliin komission todenneen, että asetuksen täytäntöönpano on suuri haaste, mikä johtuu osittain vaatimusten tulkintaeroista ja osittain siitä, että jäsenvaltiot eivät harjoita valvontaa;
9. pitää valitettavana, että komissio ei toteuttanut asianmukaisia jatkotoimia 12. joulukuuta 2012 eläinten suojelusta kuljetuksen aikana ja 14. helmikuuta 2019 eläinten suojelusta kuljetuksen aikana EU:ssa ja sen ulkopuolella koskevan neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2005 täytäntöönpanosta annettujen parlamentin päätöslauselmien johdosta, joissa esitettiin muun muassa selkeitä vaatimuksia eläinten kuljetusaikojen

health or increased administration?" *Deutsche tierärztliche Wochenschrift*, osa 113, nro 3, 2006, s. 113–116; Marahrens, Michael ym., "Special problems of long-distance road transports of cattle", *Deutsche tierärztliche Wochenschrift*, osa 110, nro 3, 2003, s. 120–125) tulokset osoittavat, että stressi johtuu pääasiassa kuormauksesta ja purkamisesta eikä kuljetuksen kestosta.

³¹

https://www.researchgate.net/publication/221974187_Road_transport_of_farm_animals_Effect_of_journey_duration_on_animal_welfare

lyhentämisestä ja eläinten suojelua kuljetuksen aikana koskevien EU:n sääntöjen noudattamisen paremmasta valvonnasta;

10. pitää valitettavana, että useat jäsenvaltiot eivät ole tehneet yhteistyötä eläinten suojelua EU:ssa ja sen ulkopuolella tapahtuvan kuljetuksen aikana käsittelevän tutkintavaliokunnan lähettämän kyselylomakkeen täyttämiseksi, minkä vuoksi paikan päällä mahdollisesti tapahtuvia rikkomuksia koskevat tiedot ovat olleet puutteellisia;
11. korostaa Euroopan eläinlääkäriliiton (FVE) vaatimusta siitä, että eläimet olisi kasvatettava mahdollisimman lähellä niitä tiloja, joissa ne ovat syntyneet, ja että ne olisi teurastettava mahdollisimman lähellä tuotantopaikkaa³²;
12. painottaa, että asetusta (EY) N:o 1/2005 ei aina noudateta jäsenvaltioissa ja että siinä ei oteta täysimääräisesti huomioon eläinten erilaisia kuljetustarpeita lajin, iän, koon ja fyysisen tilan mukaan tai erityisten fysiologisten ja eläinpsykologisten näkökohtien, ruokinta- ja juottovaatimusten taikka lämpötilan, kosteuden ja käsittelyn osalta;
13. palauttaa mieliin tarpeen tarkistaa eläinkuljetusasetusta sen varmistamiseksi, että kuljettajien ei tarvitse valita sääntöjen noudattamisen ja eläinten hyvinvoinnin välillä;
14. toteaa, että monet eläinkuljetusten ongelmista johtuvat epäselvästä lainsäädännöstä, harhaanjohtavista vaatimuksista ja selkeiden määritelmien puuttumisesta, mikä jättää tulkinnanvaraa; korostaa, että kaikki tämä aiheuttaa usein järjestelmällisiä rikkomuksia ja sääntöjen epäyhdenmukaista ja epätasaista soveltamista, mikä lisää eläimille ja niiden hyvinvoinnille aiheutuvia riskejä; korostaa lisäksi, että tämä heikentää alan toimijoiden tasapuolisia toimintaedellytyksiä ja jättää sääntöjä noudattavat yritykset ja jäsenvaltiot sellaisten yritysten ja jäsenvaltioiden epäreilun kilpailun armoille, jotka eivät noudata sääntöjä, mikä puolestaan voi johtaa kilpailuun alhaisimmista eläinten hyvinvointia kuljetuksen aikana koskevista vaatimuksista; katsoo näin ollen, että yritysten on omaksuttava kokonaisvaltainen vastuu riippumatta siitä, ovatko ne vastuussa kasvatuksesta, lihotuksesta, kuljetuksesta vai tuonnista tai viennistä;
15. suhtautuu myönteisesti komission toimivuustarkastukseen, joka koskee Pellolta pöytään -strategian puitteissa ehdotettua tuotantoeläinten hyvinvointia koskevaa EU:n lainsäädäntöä ja erityisesti asetusta (EY) N:o 1/2005;
16. huomauttaa, että jos asetus (EY) N:o 1/2005 pannaan asianmukaisesti täytäntöön kussakin jäsenvaltioissa, sillä on myönteinen vaikutus eläinten hyvinvointiin kuljetuksen aikana;
17. toteaa, että tietyt jäsenvaltiot noudattavat asetuksen (EY) N:o 1/2005 nojalla tarpeellisiksi katsottuja vaatimuksia ja monissa tapauksissa ylittävät ne;
18. suhtautuu myönteisesti siihen, että komissio on valtuuttanut EFSA:n arvioimaan uusimmat saatavilla olevat tieteelliset tiedot tärkeimpien maalla elävien tuotantoeläinlajien hyvinvoinnista kuljetuksen aikana ja niiden hyvinvointiin

³² ”The welfare of animals during transportation”, FVE, 15. marraskuuta 2008.

kohdistuvista riskeistä, ja korostaa, että on kiireellisesti arvioitava uusimpia tieteellisiä tietoja, jotka koskevat kalojen ja hevoseläinten hyvinvointia kuljetuksen aikana;

19. painottaa EFSA:n todenneen, että eläinten hyvinvointia koskevia tieteellisiä julkaisuja on vähän³³, ja että tämä voi rajoittaa lainsäädännön saattamista ajan tasalle uusimman tieteellisen näytön mukaisesti koskevan Euroopan komission tehtävän noudattamista;
20. korostaa tarvetta taata eläinten yhdenvertainen kohtelu riippumatta niiden markkina-arvosta ja varmistaa mahdollisimman hyvät kuljetusolosuhteet kaikissa tilanteissa;
21. suhtautuu myönteisesti siihen, että useat kansalliset toimivaltaiset viranomaiset tekevät tieteellistä tutkimusta elävien eläinten kuljetusten vaikutuksista;
22. huomauttaa, että eläinten kärsimys aiheuttaa suurta huolta ja närkästystä yhteiskunnassa, mistä on muun muassa seurannut, että komissio sai 21. syyskuuta 2017 yli miljoona allekirjoitusta #StopTheTrucks-kampanjassa, jossa Euroopan kansalaiset vaativat lopettamaan eläinten pitkän matkan kuljetukset;

Asetuksen (EY) N:o 1/2005 täytäntöönpano

23. kehottaa kiinnittämään huomiota toistuviin tarkastusraportteihin ja kansalaisilta, kansalaisjärjestöiltä ja viranomaisilta saatuihin tietoihin eläinten hyvinvointiin liittyvistä ongelmista kuljetuksen aikana ja asetuksen noudattamatta jättämisestä, erityisesti pitkien kuljetusten ja kolmansiin maihin suuntautuvien kuljetusten osalta, mikä vaarantaa Euroopan unionin kyvyn täyttää velvoitteensa varmistaa eläinten hyvinvoinnin suojele kuljetuksen aikana kuormauksesta lopulliseen määränpäähän sekä EU:n sisällä että kolmansissa maissa;
24. palauttaa mieliin kansalaisjärjestöjen komissiolle aiempina vuosikymmeninä toimittamat tiedot, jotka koskevat asetuksen (EY) N:o 1/2005 väitettyä noudattamatta jättämistä koskevia valituksia; panee merkille niiden päätelmät asetuksen järjestelmällisestä rikkomisesta; ilmaisee huolensa komission terveyden ja elintarviketurvallisuuden pääosaston virallisessa tarkastuskertomuksessaan antamista tiedoista, joiden mukaan tarkastetut jäsenvaltiot ovat jättäneet panematta asetuksen (EY) N:o 1/2005 täytäntöön, sekä eläinten kärsimystä koskevasta riskistä kuljetuksissa;
25. ottaa huomioon komission Pelloilta pöytäan -strategian yhteydessä lähettämät kirjeet, joissa pyydetään jäsenvaltioita varmistamaan EU:n vaatimusten välitön ja täysimääräinen noudattaminen, mukaan lukien eläinten hyvinvointi kuljetuksen aikana, ja ilmaistaan aikomus ryhtyä oikeustoimiin, jos vaatimusten noudattamatta jättäminen on järjestelmällistä tai toistuvaa; panee merkille, että kansalaisten ja kansalaisjärjestöjen toimittamien tietojen johdosta ei ole toteutettu jatkotutkimuksia; pitää valitettavana sitä epätydyttävää asiointilaa, että komissio ei ole käynnistänyt rikkomismenettelyjä, jotka olisi käynnistettävä, jos asetusta ei noudateta, yhtäkään jäsenvaltiota vastaan siitä huolimatta, että jotkin jäsenvaltiot ovat toistuvasti rikkoneet asetusta (EY) N:o 1/2005;

³³ <https://www.efsa.europa.eu/en/news/animal-transport-help-us-prepare-our-assessment>

26. suhtautuu myönteisesti uuden yhteisen maatalouspolitiikan määräyksiin, joilla edistetään merkittävästi tuotantoeläinten hyvinvointia täydentävien ehtojen mekanismin avulla ja kannustamalla karjankasvattajia soveltamaan korkeampia standardeja maaseudun kehittämispolitiikan mukaisesti myönnetyn rahoitustuen avulla;
27. panee merkille, että useimmin dokumentoidut rikkomukset kuljetuksen aikana liittyvät tilanpuutteeseen, eläinten kuljetuskelvottomuuteen, tilanahtauteen, epäasianmukaisiin juottolaitteisiin tai veden ja ruuan puutteeseen, jonka vuoksi eläimet kuivuvat, kuljetuksiin äärimmäisissä lämpötiloissa ja riittämättömään ilmanvaihtoon kuljetusvälineessä, matkan huomattavaan pitkittymiseen ja lepoaikojen noudattamatta jättämiseen; panee myös merkille muut yleiset rikkomukset, kuten Euroopan unionin tuomioistuimen asiassa C-424/13 antaman tuomion huomiotta jättäminen, epärealistiset reittisuunnitelmat ja toteuttamiskelvottomat valmiussuunnitelmat; panee lisäksi merkille, että useimmin dokumentoidut merikuljetuksiin liittyvät rikkomukset ovat eläimiä käsittelevän koulutetun henkilöstön ja eläinkuljettajien valmiussuunnitelmien puute;
28. toteaa, että on tarpeen parantaa reittisuunnitelmien tarkastamista, seuraamusten soveltamista ja oikeasuhteisuutta, kuljettajien ja yritysten koulutusta sekä maantiekuljetusvälineiden ja karjankuljetusalusten sertifiointimenettelyä, jotta estetään sellaisten välineiden sertifiointi, joilla ei pystytä tarjoamaan asianmukaisia kuljetusoloja;
29. palauttaa mieliin, että eläinten hyvinvointia kuljetuksen aikana olisi mahdollista helpottaa rekisteröimällä ja valvomalla tietoja reaaliaikaisesti GPS-järjestelmän, videovalvonnan ja muiden teknisten keinojen välityksellä;
30. toteaa, että asetuksessa määritellyt tilavaatimukset antavat toimivaltaisille viranomaisille ja kuljettajille mahdollisuuden erilaisiin tulkintoihin erityisesti silloin, kun tarvitaan mukautuksia sääolosuhteiden ja matka-aikojen huomioon ottamiseksi; korostaa, että tilanahtaus on erityisen haitallista eläimille, kun ilmanvaihto on riittämätöntä;
31. toteaa, että tilan korkeutta koskevat epäselvät vaatimukset saattavat useinkin johtaa tilanteisiin, joissa eläimet eivät kykene asettumaan luonnolliseen asentoonsa, mikä vaarantaa eläinten suojelua kuljetuksen aikana koskevan tavoitteen, ja painottaa, että tarvitaan tieteellistä lisänäyttöä tarkkojen suositusten antamiseksi;
32. toteaa, että eläinten kuormauksessa on raportoitu huolimattomuudesta ja niiden vaatimusten noudattamatta jättämisestä, jotka koskevat niiden erottamista iän mukaan, eli on sekoitettu vieroitettuja ja vieroittamattomia eläimiä, lajin ja koon mukaan, sen mukaan, onko niillä sarvet ja ovatko ne kantavia hiehoja, ja panee merkille asetuksen (EY) N:o 1/2005 liitteessä I olevan III luvun 1.13 kohdassa säädetyt poikkeukset;
33. panee merkille ilmoitukset virheellisestä käsittelystä eläinten kuormaamisen ja purkamisen aikana, mikä aiheuttaa tarpeetonta stressiä, kärsimystä, vammoja ja lisääntyntä kuolleisuutta varsinkin erityisen herkkien lajien, kuten siipikarjan tai kaniin, tapauksessa; korostaa, että asianmukainen eläinten käsittely johtaa eläinten hyvinvoinnin paranemiseen, eläinten kuormaus- ja purkamisajan mahdolliseen

lyhentymiseen, painonmenetyksen vähentymiseen, vammojen ja haavojen vähentymiseen, sairastapauksien ja terveysriskien määrän vähentymiseen sekä viime kädessä lihan parempaan laatuun ja mikrobilääkeresistenssin riskin alenemiseen, koska sen riski kasvaa, kun eläimiä kuljetetaan lähekkäin ja stressiä aiheuttavissa tiloissa; toteaa, että käytössä on soveltumattomia kuormaustiloja ja että eläimiä käsitellään toisinaan epäasianmukaisesti alusten kuormauksen aikana esimerkiksi käyttämällä keppejä ja sähkösauvoja;

34. katsoo, että maantieajoneuvojen riittämättömät väliseinät muodostavat yleisen asetuksen (EY) N:o 1/2005 rikkomisen ja voivat johtaa vammojen aiheutumiseen eläimille;
35. korostaa, että asetuksen (EY) N:o 1/2005 mukaan viljelijällä, kuljettajalla ja kuljetusyriyksillä on yhteinen vastuu sen arvioimisesta, ovatko eläimet kuljetuskuntoisia, mutta vaikka niillä on todellisuudessa erilaiset vastuualueet, jako on määritelty huonosti asetuksessa ja siihen olisi puututtava paremmin etenkin vastuukysymysten osalta; huomauttaa, että tämä jaettu vastuu saattaa johtaa siihen, että kukin osapuoli on vastuussa eläinten hyvinvointia koskevista rikkomuksista, joita ne eivät voi valvoa, eikä niillä ole mahdollisuutta havaita niitä, koska viljelijät tuntevat eläinten historian ja tilan ennen kuljetusta; panee lisäksi merkille, että eläinkuljettajalla on yleensä vain vähän aiempia tietoja eläimistä (erityisesti kantavien naaraiden osalta) ja vain lyhyt aika ennen kuormausvaihetta niiden tarkistamiseksi;
36. panee merkille, että yleisimmät rikkomukset koskevat kantavia eläimiä, eläimiä, joiden tiineys on edennyt yli 90 prosentin rajan ja jotka joskus synnyttävät kuljetusvälineessä, eläimiä, jotka eivät voi seistä omilla jaloillaan (fysiologinen heikkous ja/tai haavoja tai patologinen tila) sekä eläimiä, joilla on haavoja tai patologisia oireita;
37. panee huolestuneena merkille, että reittisuunnitelmat toimitetaan ja hyväksytään usein epärealististen tai puutteellisten tietojen perusteella tai siten, että matkasta ei anneta lainkaan tietoja;
38. pitää valitettavana, että merkittävät taloudelliset ongelmat estävät paikallisten pienteurastamojen toiminnan; pitää erityisen valitettavana teurastamoja koskevia uudelleenjärjestelyjä ja teurastamojen lukumäärän vähentymistä;
39. katsoo, että on tarpeen helpottaa tiloilla tapahtuvien teurastusten kehittämistä liikkuvien teurastamojen välityksellä, jotta estetään elävien eläinten kuljetus mahdollisuuksien mukaan;

Lupamenettelyt ja kuljetusvälineiden hyväksyntä

40. on erittäin huolestunut sellaisten raporttien lukumäärästä, jotka koskevat elävien eläinten kuljettamiseen maalla tai meritse käytettyjä sopimattomia ajoneuvoja, ja toteaa, että jäsenvaltioiden välillä on suuria eroja asetuksen tulkinnassa ja täytäntöönpanossa kuljetusvälineiden hyväksymisen osalta erityisesti, kun on kyse ajoneuvoja koskevista sääntelyvaatimuksista, jotka liittyvät juottojärjestelmiin, ottaen erityisesti huomioon vieroittamattomien eläinten tarpeet;

41. vaatii, että eläviä eläimiä kuljettavien ajoneuvojen ja alusten hyväksynnässä otetaan käyttöön yhdenmukaiset ja sitovat standardit, mukaan lukien ajoneuvojen kunnan ja satelliittinavigointijärjestelmän osalta;
42. muistuttaa, että eläviä eläimiä kuljettavia aluksia ei yleensä ole rakennettu eläinkuljetusaluksiksi, ne ovat hyvin vanhoja, niitä ei useinkaan ole muutettu asianmukaisesti, minkä vuoksi ne eivät täytä eläinten käyttäytymis- ja lajikohtaisia tarpeita näissä tapauksissa ja aiheuttavat riskin sekä ihmisten että eläinten hyvinvoinnille; korostaa, että yhteensä 80:stä EU:n toimiluvan saaneesta aluksesta 54 prosenttia on saanut toimiluvan Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan mukaisesti riittämättömän suorituskyvyn vuoksi mustalle listalle joutuneissa maissa;
43. panee huolestuneena merkille, että karjankuljetusalusten tarkastus- ja sertifiointimenettelyjä ei ole yhdenmukaistettu ja että joissakin jäsenvaltioissa niihin ei sisälly pakollisia tarkastuskriteerejä, mitä pahentaa se, että näiden menettelyjen tuloksia ei ilmoiteta jäsenvaltioiden välillä, mikä johtaa tilanteisiin, joissa yhdessä jäsenvaltiossa hylätty alus hyväksytään toisessa jäsenvaltiossa, ja että on myös käynyt ilmi, että alukset voivat yhtäkkiä toimia eri nimellä ja tällä tavoin hakea uutta lupaa; toteaa ja pitää erittäin huolestuttavana, että joissakin tapauksissa on näyttöä siitä, että joidenkin jäsenvaltioiden viranomaiset ovat hyväksyneet ja/tai sallineet sellaisten alusten käytön, jotka eivät ole eläinten hyvinvointia koskevien EU:n sääntöjen mukaisia, ja panee merkille, että alus voi liikennöidä kaikista jäsenvaltioista, kun yksi jäsenvaltio on hyväksynyt sen;
44. panee merkille komission havainnot, joiden mukaan joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta karjankuljetusalusten hyväksyntäjärjestelmät eivät riitä minimoimaan riskejä, mikä johtuu pääasiassa siitä, että suurimmalla osalla karjankuljetusaluksia tarkastavista toimivaltaisista viranomaisista ei ole riittäviä menettelyjä tai mahdollisuutta käyttää erityistä teknistä asiantuntemusta (esimerkiksi eläinlääkärin tai merenkulun tarkastajan palveluja) alusten hätäjärjestelmien sekä vesipumppu-, ruokinta-, ilmanvaihto- ja kuivatusjärjestelmien tarkastamiseksi, vaikka kaikki nämä ovat tärkeitä eläinten hyvinvoinnin kannalta karjankuljetusaluksella tehdyn matkan aikana ja edellyttävät riittäviä tarkastuksia; pitää valitettavana, että eläinlääkintä- ja meriviranomaiset työskentelevät yleensä erillään, vaikka heidän tietämyksensä ja työnsä täydentäisivät toisiaan suorittaessa alusten asianmukaisia tarkastuksia;
45. ottaa huomioon komission aikomuksen kehittää yhdessä Euroopan meriturvallisuusviraston kanssa merialusten tarkastuksia koskeva Euroopan unionin tietokanta, jonka perusteella on tarkoitus luoda yhteinen tarkastusrekisteri, jotta kaikki jäsenvaltiot voivat nähdä kaikki alukselle aiemmin tehdyt tarkastukset ja niiden tulokset;
46. toteaa, että maantieliikenteessä käytettävien karjankuljetusajoneuvojen hyväksyntää varten on yleisesti ottaen olemassa kansalliset suuntaviivat, mutta pitää valitettavana näiden suuntaviivojen puutteellista yhdenmukaistamista ja sitä, ettei niitä aina noudateta hyväksyntämenettelyissä, minkä vuoksi ne eivät ole johdonmukaisia eivätkä tehokkaita; pitää lisäksi valitettavana, että alusten hyväksymistä varten ei ole ohjeita;

47. korostaa, että pelkästään sen varaan laskeminen, että eläinten suojelua kuljetusten aikana koskevia suuntaviivoja³⁴ noudatetaan vapaaehtoisesti – sen sijaan, että säännökset saatettaisiin ajan tasalle näiden suuntaviivojen täysimääräistä täytäntöönpanoa varten – on osoittautunut riittämättömäksi eläinten suojelemiseksi tehokkaasti kuljetuksen aikana ja lisännyt jäsenvaltioiden välisiä ja yritysten välisiä eroja; palauttaa mieliin, että komission julkaisemien suuntaviivojen on oltava eläinten hyvinvointia koskevien EFSA:n tutkimusten ja suositusten mukaisia ja niiden mukaisesti ajan tasalle saatettuja sekä asetuksen (EY) N:o 1/2005 mukaisia;
48. korostaa, että määräpaikan riittämätön määritelmä luo merkittäviä porsaanreikiä, koska käytännössä on vaikea erottaa toisistaan todellinen määräpaikka ja pelkkä siirtopaikka ja koska jotkin matkat hyväksytään toisinaan siten, että niissä on käytetty selvästi väärää lopullista määräpaikkaa, kuten satamaa;
49. on yhtä mieltä siitä, että maantieajoneuvojen hyväksyntään liittyvät puutteet voidaan yhdistää siihen, että todistusmallit ovat liian yleisluonteisia eikä niitä ole suunniteltu laji- ja ikäkohtaisesti, mikä vaikuttaa tarkastusmenettelyjen laatuun, koska ne eivät anna riittävästi yksityiskohtaisia tietoja;
50. toteaa, että jotkin maantieajoneuvot, varsinkin jos ne kuljettavat sellaisia eläimiä, joiden kuljettamiseen ne eivät ole saaneet hyväksyntää, eivät ole rakenteellisesti sopivia eivätkä takaa kuljetettavien eläinten asianmukaisia juottojärjestelyjä, turvallisuutta ja mukavuutta ja saattavat aiheuttaa epäreilua kilpailua; pitää valitettavana sitä, että asianmukaiset uudet ja innovatiiviset ratkaisut juotto- ja ruokintajärjestelmiin sekä ratkaisut elävien eläinten sijoittamiseksi paremmin kaikkien asetuksessa (EY) N:o 1/2005 tarkoitettujen matkojen aikana puuttuvat yhä tai kaikki toimijat eivät vielä ole esittäneet niitä; korostaa, että yritykset, jotka toimivat asianmukaisesti edistääkseen investointeja infrastruktuuriinsa, tarvitsevat vakautta ja ennustettavuutta;
51. panee merkille, että monissa ajoneuvoissa juottojärjestelyt eivät sovellu kuljetettavien eläinten erityiseen juomakäyttäytymiseen tai kokoon: ne eivät ole eläinten ulottuvilla, niitä ei ole saatavilla riittävästi tai niitä ole jaoteltu riittävästi; pitää valitettavana sitä, ettei nykyisessä asetuksessa (EY) N:o 1/2005 esitetä tarkkoja laji- ja luokkakohtaisia tietoja karjan käyttöön asetettavien juottolaitteiden määrästä ja tyypistä; pitää valitettavana sitä, että kuljetusten aikana ilmenee toistuvasti tapauksia, joissa eläimet kärsivät veden puutteen vuoksi; palauttaa mieliin, että tarvitaan ajoneuvoja koskevia EU:n lupakäytäntöjä;
52. panee merkille, että eläinten kuljettamiseen unionissa ja sen ulkopuolella käytettäviä ajoneuvoja ei useinkaan ole varustettu ilmajäähdytysjärjestelmillä; korostaa, että huolimatta ilmanvaihtojärjestelmistä, jotka siirtävät ilmaa eläintilan läpi, ajoneuvon sisälämpötila on kuitenkin yleensä korkeampi kuin ulkolämpötila eläinten oman ruumiinlämmön vuoksi, erityisesti ajoneuvon ollessa paikallaan, eikä tätä oteta riittävästi huomioon asetuksessa; toteaa, että ajoneuvojen lämpötilan säätelyä koskevia uusia ja innovatiivisia ratkaisuja ei ole useimmissa tapauksissa pantu täytäntöön;

³⁴ <http://www.animaltransportguides.eu/>

53. muistuttaa, että vaikka nykyisen lainsäädännön mukaan valmiussuunnitelmien toimittaminen hätätilanteita silmällä pitäen on lakisääteinen vaatimus eläinkuljettajan luvan saamiseksi pitkille kuljetuksille, tätä ei panna täytäntöön kaikkien matkojen ja niiden mahdollisten erityistarpeiden kohdalla; panee huolestuneena merkille, että vain harvoilla toimivaltaisilla viranomaisilla, maantieliikenteen harjoittajilla ja liikenteen järjestäjillä on toteuttamiskelpoiset valmiussuunnitelmat hätätilanteita varten, ja että kun valmiussuunnitelmia on saatavilla, ne eivät aina kata riittävän monenlaisia tilanteita; toteaa, että tällä voi olla valtavia seurauksia erityisesti merellä kuljetettaville eläimille, jos sattuu hätätilanne; toteaa, että miehistön ja kuljettajan tietämystä valmiussuunnitelmista ei aina varmisteta;
54. korostaa, että asetuksen (EY) N:o 1/2005 11 artiklan 1 kohdan b alakohdan iv alakohdassa säädetään pitkiä matkoja koskevista valmiussuunnitelmista, joiden ansiosta kuljettaja voi vähentää viivästyksiä tai eläimiin kohdistuvia tapaturmia, ja että niiden on oltava tehokkaita, realistisia ja kaikkiin matkoihin sovellettavissa;
55. pitää valitettavana sitä, että nykyisissä puitteissa liikennevälineiden kuljettajien ja hoitajien pätevyystodistus voi joissakin jäsenvaltioissa olla elinikäinen ilman, että EU:n tasolla olisi asetettu pakollisia vaatimuksia kertauskurssien käymiselle ja taitojen päivittämiselle;
56. toteaa, että koulutus on olennaisen tärkeää eläinten hyvinvoinnin turvaamiseksi kuljetuksen aikana, sen takaamiseksi, että liikenteenharjoittajat ovat hyvin valmistautuneita valmiussuunnitelmien käynnistämiseen, ja sen varmistamiseksi, että lajikohtaiset vaatimukset täytetään asianmukaisesti; toteaa, että etenkin satamissa eläinten käsittelystä vastuussa olevat työntekijät eivät aina saa asianmukaista koulutusta ja että eläinten hyvinvointia ei sen vuoksi aina taata ja sitä laiminlyödään usein; panee merkille, että eläinkuljetuksiin sekä eläinten kuormaukseen ja purkamiseen osallistuvan henkilöstön koulutus vaihtelee eri jäsenvaltioissa ja että kuljettajien koulutusta koskevat vähimmäisvaatimukset ovat riittämättömät ja eläinkuljettajien on itse järjestettävä henkilöstön koulutusta;
57. kehottaa toimivaltaisia viranomaisia ja erityisesti eläinlääkäreitä epäämään kuljetusluvan, jos on ilmeistä, että kuljetuksen suunniteltu aikataulu ja/tai lämpötilaennuste eivät ole sen mukaisia, jotta voidaan olettaa, että kuljetus voi toteutua asetuksen (EY) N:o 1/2005 säännösten mukaisesti;
58. toteaa, että yritykset, jotka rikkovat elävien eläinten kuljetuksia koskevia sääntöjä, aiheuttavat epäreilua kilpailua; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita laatimaan menettelyn, jonka avulla tällaisilta yrityksiltä voidaan nopeasti peruuttaa luvat;
59. muistuttaa tässä yhteydessä myös direktiivistä, jolla vahvistetaan väärinkäytösten paljastajien suojelua erityisesti eläinlääkinnällisten tarkastusten yhteydessä;
60. korostaa, että on tarpeen yhdenmukaistaa kuljetusten hyväksymismenettelyjä ja käynnistää toimia eläinten tartuntatautien leviämisen ehkäisemiseksi kuljetuksen aikana niin unionissa kuin kolmansista maista peräisin olevien kuljetuksen tapauksessa;

Valvonta sekä tietojen keruu ja vaihto

61. muistuttaa, että virallista valvontaa koskeva asetus (EU) 2017/625 korvaa 15. joulukuuta 2022 alkaen useita asetuksen (EY) N:o 1/2005 säännöksiä, jotka koskevat pitkiä kuljetuksia koskevia tarkastuksia, toimivaltaisten viranomaisten henkilöstön koulutusta, tarkastuksia poistumispaikoilla, kiireellisiä toimenpiteitä, jos vaatimuksia ei noudateta, keskinäistä avunantoa ja tietojenvaihtoa, rikkomuksia ja komission paikalla tekemiä tarkastuksia, ja korostaa säännöllisten ja perusteellisten tarkastusten tekemisen tarvetta; kehottaa komissiota varmistamaan, että nykyisen asetuksen (EY) N:o 1/2005 14 artiklan sisältö säilyy pakollisena 15. joulukuuta 2022 jälkeen;
62. muistuttaa, että tilintarkastustuomioistuimen vuoden 2018 kertomuksen mukaan useimmat kansalliset viranomaiset eivät käyttäneet Traces-järjestelmässä (Trade Control and Expert System, Trade Control and Expert System) saatavilla olevia tietoja tarkastustensa kohdentamiseen osittain nykyisten käyttöoikeuksien rajoitusten vuoksi; toteaa, että olisi varmistettava Traces-järjestelmän parempi käyttö takautuvien tarkastusten suorittamisessa; korostaa, että on tärkeää antaa toimijoille Traces-järjestelmää koskevaa koulutusta;
63. toteaa, että Traces-järjestelmään on tehty tammikuusta 2020 alkaen muutoksia, joiden ansiosta jäsenvaltiot voivat nähdä kaikki hyväksymiinsä kuljetuksiin liittyvät matkat ja kaikki kuljetukset, jotka päättyvät niiden alueella sijaitseville tarkastusasemille;
64. toteaa, että nykyisessä lainsäädäntökehyksessä voidaan tehdä ja olisi tehtävä lisäparannuksia tiedonkeruujärjestelmiin ja Traces-järjestelmään jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välisten menettelyjen yhdenmukaistamiseksi; muistuttaa, että ohjelmistoja pitkien ja rajat ylittävien matkojen käsittelemiseksi kehitetään edelleen, mutta että jos niitä sovelletaan EU:n laajuisesti, niillä voitaisiin suurelta osin yhdenmukaistaa tulliselvitys ja sen perustana oleva uskottavuustarkastus reittien suunnittelun ja sääolosuhteiden todentamiseksi; muistuttaa, että kaikki uskottavuustarkastuksessa seurattavat seikat voidaan digitalisoida tai ne ovat jo saatavilla digitaalisessa muodossa;
65. ilmaisee huolensa siitä, ettei jäsenvaltioiden tarvitse kirjata Traces-järjestelmään tietoja niiden alueelta suoraan EU:n ulkopuolelle vietyjen eläinten kuljetuksista; pitää valitettavana sitä, ettei kuljetustietoja kerätä EU:n laajuisesti, mikä johtaa kattavien tietojen puutteeseen jäsenvaltioissa ja komissiossa; toteaa, että jäsenvaltioissa ja Traces-järjestelmässä kerättyjä tietoja ei ole vielä keskitetty, minkä vuoksi on mahdotonta seurata asetuksen (EY) N:o 1/2005 järjestelmällisiä rikkomuksia, ja pitää valitettavana myös sitä, että kolmansien maiden tietojen keruu ja raportointi on edelleen puutteellista;
66. kehottaa komissiota antamaan jäsenvaltioille parempia ohjeita siitä, miten niitä voidaan Traces-järjestelmän avulla auttaa kohdentamaan tarkastukset paremmin;
67. on tietoinen siitä, että eläinten kuljetuksen aikana tapahtuneista sääntöjenvastaisuuksista huolimatta rikkomusten ilmoittaminen jäsenvaltioiden välillä on heikkoa, mikä tekee EU:n sisäiset rajat ylittävän liikenteen seurannasta erittäin vaikeaa; huomauttaa, että asetusta rikkoville ei edelleenkään määrätä tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia seuraamuksia; muistuttaa, että toimivaltaisten viranomaisten suorittamaa pitkien ja rajat

ylittävien eläinkuljetusten valvontaa ja seurantaa varten ei ole olemassa EU:n laajuista normia, varsinkaan EU:n rajojen ulkopuolelle ulottuvien kuljetusten osalta;

68. muistuttaa, että jäsenvaltioiden viranomaiset siirtävät vastuun kuljetusten tarkastuksia koskevien riskianalyyysien täytäntöönpanosta usein paikallisille tai alueellisille viranomaisille; korostaa raportointijärjestelmien monimutkaisuutta, tehottomuutta ja puutteellista digitalisaatiota, sillä jokaisessa jäsenvaltiossa niihin liittyy useita paikallisen ja kansallisen tason toimijoita; on tietoinen siitä, että tämä vaikeuttaa viestintää keskus-, alue- ja paikallisviranomaisten välillä sekä jäsenvaltioiden kesken; panee merkille, että viranomaisten välinen riittämätön tiedonvaihto johtaa eläinten suojelua kuljetusten aikana koskevan yhteisön lainsäädännön puutteelliseen täytäntöönpanoon;
69. toteaa, että jäsenvaltiot ovat yksin vastuussa seuraamusjärjestelmien luomisesta, minkä vuoksi viime kädessä kukin jäsenvaltio määrittelee omat hallinnolliset ja seuraamusmenettelynsä sekä rikkomuksista määrättävien seuraamusten tason, jos eläinten hyvinvointia kuljetuksen aikana koskevia säännöksiä rikotaan, mikä johtaa hyvin erilaisiin järjestelmiin, tehottomiin seuraamuksiin, kehnoon pelotevaikutukseen sekä epäreiluun kilpailuun toimijoiden välillä kaikkialla EU:ssa sekä joidenkin reittien välttämiseen, mikä johtaa joissakin tapauksissa pidempiin kuljetusmatkoihin ja -aikoihin; korostaa haasteita, jotka liittyvät muista jäsenvaltioista tuleviin kuljettajiin sovellettaviin seuraamuksiin eläinten hyvinvointia koskevissa rikkomuksissa; korostaa yhdenmukaistetun seuraamusjärjestelmän merkitystä ja pitää valitettavana sitä, ettei tässä asiassa ole edistytty;
70. pitää huolestuttavana sitä, että suurimmassa osassa jäsenvaltioita ei tehdä riittävästi tarkastuksia ja tarkastusten taso on vaihteleva, etenkin tietarkastusten ja takautuvien tarkastusten ollessa kyseessä, mikä johtaa usein joidenkin jäsenvaltioiden alueen ohittamiseen ja matkan tarpeettomaan pitkittymiseen;
71. huomauttaa, että poliisikoulutuksen taso ja eläinkuljetusten tarkastamiseen koulutettujen poliisien määrä vaihtelee suuresti jäsenvaltioiden välillä, että se on useissa maissa riittämätön ja että asianmukainen valvonta perustuu usein yksilökohtaisiin ponnisteluihin; korostaa lisäksi, että myöskään virkaeläinlääkäreitä ja muuta valtuutettua henkilöstöä, jolla on pätevyys suorittaa ajoneuvojen ja eläimiä kuljettavien alusten tarkastuksia, ei ole riittävästi; toteaa, että tämä tilanne, johon lisätään laitteiden ja infrastruktuurin puute, johtaa siihen, että eläinten hyvinvointia kuljetuksen aikana koskevat säännölliset ja asianmukaiset tarkastukset ovat riittämättömiä; korostaa, että kansallisten toimivaltaisten viranomaisten asetuksen N:o (EY) 1/2005 mukaisesti suorittamien tarkastusten kokonaismäärä on laskenut, vaikka elävien eläinten lähetysten lukumäärä EU:ssa on kasvanut;
72. tunnustaa vaikeudet, joita toimivaltaisilla viranomaisilla on tarkastusten suorittamisessa ja tietojen keräämisessä, erityisesti reittisuunnitelman lopun tietojen ja satelliittinavigointijärjestelmän tietojen osalta, mikä vaikeuttaa matkojen arviointia ja takautuvien tarkastusten tekemistä sekä seuraamusten määräämistä muista jäsenvaltioista tuleville kuljettajille; toteaa, että tämä johtuu osittain nykyisestä

järjestelmästä, jossa ovat käytössä paperiset reittisuunnitelmat, ja satelliittinavigointijärjestelmiä koskevien sovittujen standardien puuttumisesta;

73. suhtautuu myönteisesti komission näkemykseen, jonka mukaan uudet tekniset edistysaskeleet maantieteellisen paikantamisen, sähköisten reittisuunnitelmien ja jäljittämisen alalla voivat mahdollistaa tiedonkeruun ja analysoinnin lisäämisen, mikä auttaa parantamaan riskianalyysiä, kohdennettua valvontaa ja tarkastuksia; korostaa kuitenkin, että satunnaisesti liikennevirrasta poimittujen eläintenkuljetusajoneuvojen tienvarsitarkastukset ovat olennaisen tärkeitä ja täydentävät niitä;
74. muistuttaa Euroopan unionin tuomioistuimen vuonna 2015 asiassa C-424/13 antamasta tuomiosta, jossa todetaan, että jotta voidaan hyväksyä kuljetus, jossa on kyse kyseisten eläinten pitkistä kuljetuksesta, joka alkaa unionin alueella ja jatkuu kyseisen alueen ulkopuolella, kuljetuksen järjestäjän on esitettävä reittisuunnitelma, joka on realistinen ja täsmällinen, jotta asetuksen (EY) N:o 1/2005 noudattaminen voidaan varmistaa;
75. korostaa tarvetta kehittää unionissa yhdenmukaistettu seuraamusjärjestelmä, jotta voidaan valvoa seuraamusten tehokkuutta sekä niiden oikeasuhteisuutta ja varoittavuutta, ottaen huomioon toistuvat rikkomukset, myös eri jäsenvaltioissa;

Matka- ja lepoajat

76. tähdentää, että elävien eläinten hyvinvointi kuljetuksen aikana on varmistettava kaikkina aikoina kuormauksesta määräpaikkaan matkan pituudesta riippumatta; muistuttaa, että asetuksen (EY) N:o 1/2005 3 artiklan mukaisesti on toteutettava ennalta kaikki tarvittavat järjestelyt kuljetusmatkan minimoimiseksi ja eläinten tarpeista huolehtimiseksi sen aikana, mutta panee merkille, että asetusta on toistuvasti rikottu tältä osin; muistuttaa, että matkan pituus on yksi niistä tekijöistä, jotka lisäävät eläinten stressiä ja kärsimystä kuljetuksen aikana, ja katsoo, että monet vakavat ongelmat liittyvät matkan pituuteen; muistuttaa, että asetuksen liitteessä I olevan V luvun 1.2 kohdan mukaan matka-aika ei saisi ylittää kahdeksaa tuntia, mutta sitä voidaan pidentää, jos VI luvun lisävaatimukset täyttyvät; muistuttaa, että OIE:n, EFSA:n ja FVE:n asiantuntijalausuntojen mukaan matkojen olisi oltava mahdollisimman lyhyitä; panee merkille pitkien ja erittäin pitkien matkojen määrän kasvun vuosina 2005–2015;
77. pitää valitettavana, että vaikka valvontapisteitä on pakko käyttää eläinten purkamiseen, juottamiseen, ruokintaan ja lepuuttamiseen pitkien kuljetusten aikana, niiden saatavuus ja laatu eivät aina riitä eläinten asianmukaiseen sijoittamiseen tai ajoneuvojen kuljettajat eivät aina pysähdy tai pura eläimiä ulos asetuksen vaatimusten mukaisesti, kuten on käynyt ilmi useissa tapauksissa; pitää valitettavana, että tarkastusasemien soveltuvuuden arviointia ei ole yhdenmukaistettu, ja kehottaa parantamaan lepopaikkatarjontaa ja laatua;
78. pitää valitettavana, että pitkillä matkoilla eläinten purkamiseen, juottamiseen, ruokkimiseen ja lepäämiseen tarkoitettuja valvontapisteitä ei aina yksilöidä reittisuunnitelmissa, kuten edellytetään, tai ne eivät ole EU:n normien mukaisia; toteaa, että tietyt jäsenvaltiot ja alueet ovat pyrkineet varmistamaan tarkastusasemien soveltuvuuden EU:n ulkopuolelle, mutta tätä pyrkimystä ei ole yhdenmukaistettu ja se johtaa epätasapuolisiin toimintaedellytyksiin;

79. palauttaa mieliin, että nykyisessä asetuksessa (EY) N:o 1/2005 ei anneta tarkkoja tietoja karjan käyttöön asetettavien kuivikkeiden määrästä ja tyypistä; korostaa, että likaiset tai riittämättömät kuivikkeet altistavat eläimet vammoille, kylmyydelle ja epämukavuudelle makuuasennossa, mikä vaikuttaa kielteisesti terveydellisiin olosuhteisiin ja tarpeetonta kärsimystä;
80. panee merkille, että monet toimivaltaiset viranomaiset nähtävästi hyväksyvät ja vahvistavat reittisuunnitelmia, joiden arvioidut kuljetusajat ovat epärealistisen lyhyitä ja joista puuttuu muita tietoja, mikä rikkoo selvästi asetuksen (EY) N:o 1/2005 säännöksiä; katsoo, että matka-aikojen laskennan on oltava mahdollisimman tarkkaa, Traces-järjestelmä mukaan luettuna; pitää valitettavana, että GPS-seurantatietoja ei jaeta pakollisena toimenpiteenä eikä automaattisesti takautuvaa ja reaaliaikaista seurantaa ja matka-aikoja koskevien tietojen arviointia varten;

Kuormaus ja kuorman purku

81. ottaa huomioon, että kuormaus- ja purkamistoimet ovat eläimen hyvinvoinnin kannalta erityisen ongelmallisia; kehottaa jäsenvaltioita toteuttamaan tehokkaita ja järjestelmällisiä tarkastuksia ennen eläinten kuormausta, erityisesti, kun niitä kuormataan alukseen;
82. kehottaa jäsenvaltioita valvomaan, että viralliset eläinlääkärit ovat mukana eläinten kuormauksessa, erityisesti kun niitä kuormataan alukseen; korostaa, että tarkastus on erityisesti tarpeen, jotta vältetään kuljettamasta eläimiä, jotka eivät ole kuljetuskelpoisia, sekä vältetään kaikenlainen huono kohtelu kuormauksen aikana;

Lämpötila kuljetuksen aikana

83. huomauttaa, että altistumista asetuksessa (EY) N:o 1/2005 sallitun laillisen vaihteluvälin $+ 5\text{ °C}$:n ja $+ 30\text{ °C}$ ulkopuolella oleville lämpötiloille tapahtuu usein ja että se on yksi tärkeimmistä eläinten hyvinvointiin liittyvien ongelmien syistä, varsinkin altistuminen korkeille lämpötiloille, joka aiheuttaa kuljetuksen aikana lämpörasitusta ja myös hengenahdistusta, uupumusta, kärsimystä ja ääritapauksissa jopa kuoleman; muistuttaa, että altistuminen erittäin alhaisille lämpötiloille voi aiheuttaa hypotermiaa mukaan lukien vapina, lihasten jäykistyminen ja jäätyminen; toteaa, että asetuksessa ajoneuvon sisälämpötilalle on myönnetty $\pm 5\text{ °C}$:n toleranssi, jota ei saisi tulkita lailliseksi vaihteluväliksi; kehottaa jäsenvaltioita edellyttämään uuden lämpötilateknologian käyttöä ajoneuvoissa optimaalisen lämpötilan takaamiseksi kuljetuksen aikana vuodenajasta riippumatta;
84. pitää valitettavana, että asetukseen (EY) N:o 1/2005 sisältyy ainoastaan yleinen lämpötilasäännös, jossa ei ole tietoja lämpötila-kosteusindeksistä kun otetaan huomioon kosteuden vaikutus eläinten lämpörasitukseen eri lämpötiloissa, jopa alle 30 °C :ssa, tai laji-, luokka- ja ikäkohtaiset optimaaliset lämpötilojen vaihteluvälit, joissa otetaan huomioon muun muassa keritsimisen ja fyysisen kunnan kaltaiset tekijät; pitää valitettavana, että ajoneuvojen lämpötilaa koskeviin säädöksiin liittyviä uusia ja innovatiivisia ratkaisuja puuttuu edelleen;

85. muistuttaa, että asetuksen (EY) N:o 1/2005 liitteessä I olevan II luvun 1.2. kohdassa todetaan, että eläinosastoilla on oltava riittävästi tilaa, jotta ajoneuvojen sisällä on riittävä ilmanvaihto ja jotta eläinten luonnollisia liikkeitä ei estetä;
86. muistuttaa, että asetuksen (EY) N:o 1/2005 mukaan pitkiä kuljetuksia varten maantiekuljetusvälineessä on oltava lämpötilan seuranta- ja tallennusjärjestelmä sekä tällaisten tietojen tallennusjärjestelmä ja että nämä tiedot on pakollista esittää toimivaltaisille viranomaisille; pitää valitettavana, että karjankuljetusaluksissa tällaisille järjestelmille ei ole asetettu pakollisia vaatimuksia, ja katsoo, että tilanteen on muututtava; pitää valitettavana, että asetuksessa ei ole asetettu pakollisia vaatimuksia lyhyitä matkoja varten;

Kuljetuskuntoisuus ja heikoimmassa asemassa olevien eläinten luokat: vieroittamattomat, kantavat ja tuotantoiän lopussa olevat eläimet

87. pitää valitettavana, että vaikka nykyisen asetuksen säännöksissä kielletään sellaisten eläinten kuljetus, joita ei pidetä kuljetuskuntoisina, ja huolimatta siitä, että komissio on itse todennut, että tämä on edelleen yleinen ilmiö EU:ssa, rikkomismenettelyjä jäsenvaltioita vastaan ei ole käynnistetty³⁵;
88. pitää valitettavana, että vaikka asetuksen mukaan juottolaitteiden on toimittava asianmukaisesti ja ne on suunniteltava ja sijoitettava asianmukaisesti eri eläinluokkia (koko ja lajit) varten, joille on annettava vettä ajoneuvossa, usein ilmoitetaan, että vettä ei ole eläinten saatavilla, koska laitteet eivät sovellu kuljetettaville lajeille tai vieroittamattomille eläimille, jotka eivät pysty käyttämään niitä, ne ovat epähygieenisinä tai juottolaitetta ei ole kytketty päälle; toteaa, että uusia ja innovatiivisia ratkaisuja juotto- ja ruokintajärjestelmiin ei edelleenkään ole ja että vieroittamattomia vasikoita ei useinkaan ruokita tarvittavalla pakollisella maidolla tai maidonkorvikkeilla lepoaikana;
89. ottaa huomioon, että kuljetuskuntoisuus on tärkeä tekijä eläinten hyvinvoinnin varmistamisessa kuljetuksen aikana, sillä kuljetuksen aikana riskit ovat suurempia, kun on kyse heikoimmassa asemassa olevista eläimistä; korostaa, että vieroittamattomat, kantavat ja tuotantoiän lopussa olevat eläimet ovat erityisen haavoittuvia eläinryhmiä ja että asetuksen (EY) N:o 1/2005 säännöksissä ei oteta huomioon laji-, ikä- ja tilakohtaisia tarpeita viimeisimmän tieteellisen tiedon ja suositusten mukaisesti;
90. ilmaisee huolensa siitä, että urospuoliset kilit kuljetetaan eri tiloilta teurastamoon 7–10 päivän ikäisinä, vaikka ne eivät pysty vielä seisomaan omilla jaloillaan, ja että ne jätetään maidotta, vaikka ne ovat riippuvaisia yksinomaan siitä ravintoa saadakseen, minkä seurauksena ne saapuvat teurastamoon erittäin huonokuntoisina ja heikkoina;
91. painottaa vieroittamattomien eläinten haavoittuvuutta ja sitä, että nykyinen vasikoiden kuljetuksen alaikäraja on liian matala sitä ja olisi myöhemmin tarkistettava, jos tieteellinen näyttö tätä tukee; muistuttaa, että Euroopan elintarviketurvallisuusviranomaisen totesi vuonna 2004, että hyvin nuorten maaeläinten kuljetuksia olisi vältettävä;

³⁵ Komission katsaus järjestelmiin, joilla estetään huonokuntoisten eläinten kuljetus EU:ssa.

92. huomauttaa, että alle 35 päivän ikäisillä vieroittamattomilla vasikoilla on useammin fysiologista heikkoutta ja alttiutta sairauksille ja niiden immuunijärjestelmä on kypsymätön ja että niille ei aina ole mahdollista antaa tarvittavaa hoitoa ja ravintoa; toteaa, että eläinten hoidon olosuhteita ja laatua ennen kuljetusta voidaan parantaa niiden koskemattomuuden edistämiseksi ja että kuljetuskuntoisuuden arviointi on ratkaisevan tärkeää; korostaa, että eri asiantuntijoiden eläinten suojelua EU:ssa ja sen ulkopuolella tapahtuvan kuljetuksen aikana käsittelevän tutkintavaliokunnan kokouksissa pitämien esitysten ja eläinten hyvinvointia käsittelevän EU:n foorumin aiemman alaryhmän mukaan tarvitaan lisää tieteellistä näyttöä nuorten eläinten kuljetusta koskevien hyvien käytäntöjen tueksi, ja korostaa, että asetuksen (EY) N:o 1/2005 nykyisiä säännöksiä ei ole mukautettu näiden eläinten tarpeisiin eikä niiden hyvinvoinnin takaamiseen;
93. palauttaa mieliin komission vuonna 2009 antamat suositukset toimivaltaisille viranomaisille sen varmistamiseksi, että levähdysaikana vieroittamattomille eläimille tarjotaan elektrolyyttejä tai maidonkorvikkeita; huomauttaa, että metalliutaret eivät sovellu vieroittamattomille vasikoille; korostaa, että eläinlääkintäalan asiantuntijoiden mukaan vieroittamattomat eläimet tarvitsevat ruokinnan jälkeen lepoajan ruuansulatusta varten ennen kuljetusta; toteaa näin ollen, että vieroittamattomien eläinten ruokkiminen kuorma-autoissa kuljetuksen aikana ei ole tällä hetkellä mahdollista, koska kumiutareita käyttävät järjestelmät ja muut juottolaitteet, joilla toimitetaan vettä kuorma-autoihin, eivät täytä näiden eläinten ruokintatarpeita ja että tarvitaan muita innovatiivisia ratkaisuja;
94. korostaa kantavien eläinten haavoittuvuutta ja korostaa, että eläinlääkärien mukaan kuljetuksen sallimaa tiineyden enimmäisvaihetta olisi harkittava uudelleen; muistuttaa, että asetuksen (EY) N:o 1/2005 Euroopan tason täytäntöönpanon arvioinnin mukaan elävien eläinten kantavuustilanteen selvittäminen on edelleen ongelmallista³⁶ ja että kuljetuksista vastaavat henkilöt ovat usein epävarmoja siitä, miten pitkälle tiineys on edennyt;
95. huomauttaa, että eläimet ovat tuotantoikänsä lopussa myös haavoittuvassa asemassa ikänsä vuoksi, että niiden terveys on usein heikentynyt tai niillä on vammoja ja että niiden kuntoa ja kykyä selviytyä kuljetuksista on vaikea arvioida; toteaa, että nämä eläimet ovat myös vähemmän tuottoisia liikenteenharjoittajille, minkä vuoksi niiden laiminlyöntien riski voi olla suurempi; muistuttaa, että jäsenvaltioiden on löydettävä ratkaisuja eläinten hyvinvoinnin parantamiseksi niiden elämän loppuvaiheessa ja tuotantocyklin lopussa;

Lajit, joita ei kateta riittävästi asetuksessa (EY) N:o 1/2005

96. korostaa, että EFSA:n on arvioitava uusinta tieteellistä tietoa kalojen hyvinvoinnista kuljetuksen aikana, koska asetuksessa ei tällä hetkellä ole säännöksiä sellaisten kalojen hyvinvoinnista, joita kuljetetaan suuria määriä ja joiden immuunijärjestelmät ovat

³⁶ Tutkimus ”Regulation (EY) N:o 1/2005 on the protection of animal during transport and related operations, European Implementation Assessment”, Euroopan parlamentti, parlamentin tutkimuspalvelujen pääosasto, jälkiarviointiyksikkö, 3. lokakuuta 2018, saatavilla osoitteessa:
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/621853/EPRS_STU\(2018\)621853_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/621853/EPRS_STU(2018)621853_EN.pdf)

erityisen alttiita stressille; korostaa erityisesti happipitoisuuksia, pH:ta, suolapitoisuutta ja lämpötilaa kuljetuksen aikana koskevia vaatimuksia; muistuttaa lisäksi, että komissio on todennut, että asetuksessa on puutteita kalojen osalta, ja toteaa, että eri puolilla Eurooppaa on laadittu toisistaan poikkeavia ja epätäydellisiä suuntaviivoja; katsoo myös, että asetuksen säännökset eivät ole tarpeeksi tiukkoja keskeisillä aloilla, kuten vastuualueiden jakamisen, matkasuunnittelun osatekijöiden, matkan edellyttämän kunnan varmistamisen, veden laadun seurannan ja ylläpitämisen, ajoneuvojen ja varusteiden suunnittelun sekä kuljetuksen jälkeisen seurannan osalta; muistuttaa, että epäasianmukaiset kuljetusolosuhteet aiheuttavat kaloille kärsimystä ja terveysongelmia;

97. painottaa, että viljeltyjen kalojen erilaisten tarpeiden ja vaatimusten välisten monimutkaisten suhteiden sekä niiden käyttäytymiseen liittyvien ja fysiologisten seurausten vuoksi on, kuten kaikkien eläinten kohdalla, mahdotonta määrittää yhtä ainoaa mittaus- tai hyvinvointi-indikaattoria, joka kattaa kaikki mahdolliset viljelyjärjestelmät, viljeltyt lajit ja tilanteet;
98. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita ryhtymään toimiin, jotta kalojen ja äyriäisten kuljetusten aikana varmistetaan:
 - veden laatu ja tälle laadulle välttämättömän paastojakson noudattaminen;
 - ettei kaloilla ja äyriäisillä ole sairauksia; ja
 - ettei kaloilla ja äyriäisillä ole vammoja;
99. panee merkille, että asetuksen (EY) N:o 1/2005 johdanto-osan 9 kappaleessa säädetään siipikarjaa koskevien erityissäännösten antamisesta EFSA:n asiaa koskevien lausuntojen perusteella; korostaa kuitenkin, että komissio ei ole tehnyt yhtään lainsäädäntöehdotusta siipikarjan suojelusta kuljetuksen aikana; panee lisäksi merkille, että vuosittain yli miljoonaa siipikarjaeläintä on kuljetettu jäsenvaltioiden välillä ja yli 200 000 000 siipikarjaeläintä on kuljetettu kolmansiin maihin ja että asetuksen nykyiset säännökset eivät suojele näitä eläimiä asianmukaisesti, eikä säännösten noudattamista myöskään valvota asianmukaisesti etenkin eläinten nostamisen ja käsittelyn osalta ennen kuljetusta; toteaa lisäksi, että asetuksessa ei säädetä kaniin lajikohtaisesta suojelusta;
100. panee merkille, että asetuksen (EY) N:o 1/2005 johdanto-osan 9 kappaleessa säädetään kissoja ja koiria koskevien erityissäännösten antamisesta EFSA:n asiaa koskevien lausuntojen mukaisesti; muistuttaa kuitenkin, että asetuksen voimaantulon jälkeen EFSA:n asiaa koskevia lausuntoja ei ole julkaistu eikä kissoja ja koiria koskevia erityissäännöksiä ole otettu käyttöön; korostaa, että on tehostettava toimia tietojen keräämiseksi lemmikkieläinten kaupallisista kuljetuksista;
101. korostaa, että hevoseläinten kuljetusta koskevat säännökset ovat epämääräisiä ja epätäsmällisiä, kuten väliseiniä koskevien vaatimusten tapauksessa, ja että ne eivät riitä varmistamaan näiden eläinten kuljetuskunnon, mikä johtaa asetuksen toistuviin rikkomuksiin ja vakaviin eläinten hyvinvointiin liittyviin ongelmiin; korostaa, että rekisteröidyt hevoset on vapautettu monenlaisten säännösten soveltamisesta, mikä voi vaarantaa niiden hyvinvoinnin; toteaa lisäksi, että monet asetuksessa säädetyt tekniset vaatimukset eivät vastaa hevoseläinten tarpeita ja että ne ovat joissakin tapauksissa ristiriidassa tieteellisten suositusten kanssa;

102. korostaa, että vankka tieteellinen näyttö viittaa siihen, että poikkeus ei sovellu yhteen pitkien ja hyvin pitkien matkojen ja hevoseläinten tarpeiden kanssa;

Merikuljetuksia koskevat erityissäännökset

103. korostaa, että asianmukaisen infrastruktuurin puuttuessa nopeasti ja samanaikaisesti kuorma-autoista aluksiin siirrettävien eläinten suuri määrä estää yksittäisten eläinten asianmukaisen tarkastuksen ja lisää kyseisten eläinten loukkaantumisriskiä; korostaa, että monissa vientisatamissa ei ole tiloja, joissa eläimet voidaan purkaa kuormasta, tarkastaa, syöttää, juottaa ja antaa levätä erityisesti viivästysten sattuessa, ja että jos tällaisia tiloja on olemassa, niitä ei aina käytetä eikä niissä ole välineitä loukkaantuneiden eläinten lopettamiseen; huomauttaa, että kuormausrampit ovat joissakin tapauksissa jyrkempiä kuin asetuksessa sallittu enimmäiskaltevuus ja että alusten sisäänkäynniltä tuloluiskan päästä puuttuu usein valaistus; katsoo, että reittisuunnitelmat eivät aina vastaa eläinten merimatkojen todellisuutta; muistuttaa, että merimatkojen kestoa ei ole rajoitettu; korostaa, että liian suuri eläinten määrä aluksella aiheuttaa niille kärsimystä ja voi myös olla yksi syy myös onnettomuuksiin;
104. panee merkille, että kuljetuksen aikana kuolevien eläinten määrästä ei tällä hetkellä kerätä EU:n laajuisesti tietoja; on huolissaan siitä, että aluksella kuolleet eläimet heitetään usein mereen, vaikka on tarpeen noudattaa merten roskaantumista koskevaa MARPOL-yleissopimusta, joka kattaa myös eläinten ruhot; pitää erittäin tärkeänä, että aluksella on asianmukaiset tilat kuolleiden eläinten käsittelemiseksi;
105. painottaa, että asetuksen (EY) N:o 1/2005 säännökset, jotka koskevat ei ainoastaan matkanjärjestäjän ja kuljettajan tunnistamista merikuljetusosuudella, ovat epäselviä erityisesti silloin, kun asia koskee useita eri alkuperää olevia lähetyksiä, sekä myös aluksella olevista eläimistä vastuussa olevan henkilön osalta; pitää valitettavana, että matkan meriosuudella ei joissakin tapauksissa ole valtuutettua kuljettajaa; toteaa, että komission terveyden ja elintarviketurvallisuuden pääosaston tarkastuksissa todettiin, että valtaosassa hyväksytyjä reittisuunnitelmia ei yksilöity valtuutettua kuljettajaa ja karjankuljetusalusta, mikä aiheutti oikeudellista epävarmuutta eläinten hyvinvointia koskevasta vastuuvollisuudesta; panee merkille, että alusten kuormaamisen jälkeen on tehty rajallinen määrä tarkastuksia, mikä on vastoin karja-alusten hyväksyntää ja tarkastusta koskevan verkkoasiakirjan suosituksia³⁷;
106. pitää hyvänä käytäntönä sitä, että matkan meriosuudella on mukana eläinlääkäri, joka avustaa sairaita tai loukkaantuneita eläimiä aluksilla;
107. panee merkille, että puheenjohtajavaltio Portugalin lähettämän kyselyn mukaan jäsenvaltioiden enemmistö pitää miehistökoulutusta ja pätevyyttä merenkulkualuksilla vaikeina panna täytäntöön; panee erityisesti merkille, että kahden viime vuoden aikana useimmissa EU:n hyväksymissä aluksissa havaittiin merityötä koskevaan vuoden 2006

³⁷ ”Network document on livestock vessels” (Karja-aluksia koskeva verkkoasiakirja), Euroopan komission terveyden ja elintarviketurvallisuuden, terveyden ja elintarvikkeiden tarkastuksen ja analysoinnin pääosasto, yksikkö F2: Eläimet, 2020.

yleissopimukseen liittyviä puutteita, jotka koskivat pääasiassa hengenpelastuslaitteita tai työoloja;

108. korostaa, että on tuettava siirrettäviä teurastamoja erityisesti vuoristo- ja saarialueilla, jotta voidaan vähentää merkittävästi elävien eläinten kuljetuksia, etenkin jos eläimet ovat loukkaantuneita tai tuotantoajan lopussa olevia, ja että on edistettävä suoramyyntiä;
109. korostaa kiireellistä tarvetta valvoa entistä tehostetummin, että eläintenkuljetusalukset noudattavat merenkulun turvallisuusmääräyksiä ja noudattaa erityisesti asetuksen N:o 1/2005 20 ja 21 artiklassa säädettyjä vaatimuksia;

Elävien eläinten kuljetukset kolmansiin maihin

110. suhtautuu myönteisesti komission pyrkimykseen edistää EU:n normeja kansainvälisesti OIE:n puitteissa; katsoo, että kolmansien maiden eläinten hyvinvointia koskevat säännöt tarjoavat alemman suojelun tason kuin EU:n normit, ja pitää valitettavana, että OIE:n normeja ei sovelleta riittävästi kolmansissa maissa;
111. korostaa, että kun karjalähetys ylittää EU:n rajan, eläinten hyvinvointia koskevien vaatimusten noudattamista ei aina voida taata kuljetuksen aikana eikä saapuessa, mikä johtuu siitä, että EU:n valvonta ja toimivalta³⁸ puuttuvat kolmansista maista, joita EU:n lainsäädäntö ei sido; palauttaa mieliin Euroopan unionin tuomioistuimen tuomion, jossa todetaan, että hyvinvointia koskevat EU:n säännöt ovat sitovia kolmansissa maissa sijaitsevaan lopulliseen määräpaikkaan saakka; muistuttaa, että jäsenvaltiot voivat keskeyttää viennin, jos ne katsovat, että eläinten hyvinvointia koskevia vaatimuksia ei noudateta tai ei voida noudattaa; katsoo, että tarvitaan lisätoimia parhaiden käytäntöjen edistämiseksi kolmansissa maissa;
112. korostaa vuonna 2021 eläinten pitkiä kuljetuksia kolmansiin maihin koskevan neuvoston kyselyn tuloksia ja huomauttaa, että äärimmäiset lämpötilat, lepopaikkoja koskevien tietojen puute, viivästyksset rajoilla sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisen viestinnän puute ovat sääntöjen täytäntöönpanon kannalta haastavampia näkökohtia;
113. huomauttaa, että kuljetusten suunnittelua koskevissa asiakirjoissa on mainittu usein vain paikannimet eikä tarkastusasemien, huoltoasemien ja keräyskeskusten tarkkoja osoitteita, mikä vaikeuttaa valvontaa selvästi;
114. huomauttaa tässä yhteydessä myös, että eläinsuojista kolmansissa maissa olevilla reiteillä on ainoastaan vuodelta 2009 oleva luettelo, jossa ei useinkaan ole tarkkoja osoitetietoja, mikä vaikeuttaa selvästi EU:n lainsäädännön mukaista tarpeellista valvontaa;

³⁸ Tutkimus ”The practices of animal welfare during transport in their countries: an overview” – Eläinten hyvinvointia kuljetuksen aikana käsitellyt seminaari, 25. toukokuuta 2021, Euroopan parlamentti, sisäasioiden pääosasto, politiikkayksikkö B – rakenne- ja koheesio politiikka, 31. toukokuuta 2021, saatavilla osoitteessa: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/690877/IPOL_STU\(2021\)690877_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/690877/IPOL_STU(2021)690877_EN.pdf)

115. korostaa, että riittämätön ja epärealistinen matkasuunnittelu hallinnollisten menettelyjen ja aikataulun osalta sekä koordinoinnin puute raja-asemien kanssa voivat aiheuttaa rajoilla ja satamissa peräkkäisiä viivästyksiä, erityisesti silloin kun suuri määrä kuorma-autoja saapuu satamaan ja kaikkien eläinten on odotettava kuormausta yhteen alukseen;
116. toteaa, että jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten ja kolmansien maiden toimivaltaisten viranomaisten välinen viestintä ja yhteistyö on puutteellista erityisesti keskinäisen avunannon ja tietojenvaihdon osalta, mikä on johtanut odotusaikojen pitenemiseen, vaatimusten noudattamatta jättämiseen ja eläinten tarpeettomaan kärsimykseen; toteaa, että kolmansien maiden ja jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välillä ei ole järjestelmällistä ja näyttöön perustuvaa tiedotusjärjestelmää; muistuttaa ulkoisista riippumattomista tarkastuksista, jotka tehtiin EU:n ulkopuolella vuoteen 2013 asti ja jotka koskivat asetuksen (EY) N:o 1/2005 seurantaa, tarkastamista ja täytäntöönpanoa EU:n ulkopuolelle suuntautuvien matkan vaiheiden aikana;
117. yhtyy komission näkemykseen siitä, että pätevän eläinlääkärin läsnäolo kuormattaessa pitkiä kuljetuksia EU:n ulkopuolisiin maihin on hyvä käytäntö³⁹; muistuttaa, että sellaisen eläinlääkärin, kuten esimerkiksi virkamiehenä toimivan eläinlääkärin, läsnäolo, jolla ei ole eturistiriitoja, voi olla tae sääntöjen noudattamisesta;
118. on komission kanssa yhtä mieltä siitä, että toimivaltaisten viranomaisten on hyvän käytännön mukaisesti tarkastettava kaikki EU:n ulkopuolisiin maihin lähtevät kuljetuserät kuormaushetkellä; katsoo, että EU:n sisäiset kuljetuserät olisi myös tarkastettava kuormauksen yhteydessä, ja toteaa, että kuormauksen aikana toimivaltaiset viranomaiset voivat tarkastaa, että asetuksen vaatimuksia lattiatilasta ja kuljetustilan korkeudesta noudatetaan, että ilmanvaihto- ja vesijärjestelmät toimivat kunnolla, että juottolaitteet toimivat asianmukaisesti ja ovat kuljetettaville lajeille sopivia, että kuljetukseen kelpaamattomia eläimiä ei kuormata ja että mukana on tarpeeksi rehuja ja kuivikkeita;
119. varoittaa, että jos erityisesti EU:n rajan ylityksessä on ruuhkaa ja karjankuljetusta varten ei ole käytettävissä erityistä ensisijaista kaistaa, tämä osaltaan vaikuttaa viivästyksiin rajalla ja pidentää eläinten kuljetusaikoja, millä on kielteinen vaikutus eläinten hyvinvointiin;
120. panee huolestuneena merkille, että tarkastusasemia ei ole juurikaan käytössä EU:n ulkopuolella; panee merkille, että EU:n tasolta puuttuu järjestelmä kolmansissa maissa olevien tarkastusasemien olemassaolon ja sääntöjenmukaisuuden todentamiseksi ja varmistamiseksi ja että EU:lla ei ole unionin ulkopuolella sijaitsevia EU:n normien mukaisia levähdyspaikkoja koskevaa virallista luetteloa, joka tarjoaisi toimivaltaisille viranomaisille reittisuunnitelmien hyväksymiseksi tarvittavat tiedot;
121. panee merkille, että toimivaltaiset viranomaiset eivät saa säännöllistä palautetta kuljetusyrityksiltä karjankuljetusajoneuvojen laitteiden EU:n ulkopuolella tallentamista tiedoista, minkä vuoksi on mahdotonta tarkistaa, täyttävätkö nämä kuljetukset

³⁹ Loppuraportti Alankomaissa 20. helmikuuta 2017–24. helmikuuta 2017 suoritetusta tarkastuksesta eläinten hyvinvoinnin arvioimiseksi kolmansiin maihin suuntautuvan kuljetuksen aikana. Komission terveyden ja elintarviketurvallisuuden pääosasto, 2017.

lainsäädännön vaatimukset, ja on tietoinen siitä, että monet kuljettajat eivät noudata sovellettavia EU:n sääntöjä unionin alueelta poistuttuaan;

122. tunnustaa, että tällä hetkellä kolmansien maiden viranomaiset, kuljettajat tai alusten päälliköt eivät anna rutiininomaista palautetta eläinten kunnosta matkan meri- ja maantieosuuden aikana tai siitä kunnosta, jossa eläimet saapuvat määräpaikkaan, minkä vuoksi on mahdotonta tarkistaa, täyttävätkö nämä kuljetukset lainsäädännön vaatimukset; painottaa, että kolmansiin maihin kuolleina saapuneiden eläinten määrästä tai eläinten terveystilanteesta ei ole EU:n laajuisia virallisia tietoja;
123. panee merkille parhaat saatavilla olevat lainsäädäntöympäristöt, kuten toimitusketjun varmistamisesta vastaavan ESCAS-järjestelmän⁴⁰, jonka avulla Australian hallitus laillisesti valvoo ja tarkastaa kaikkia toimitusketjuun osallistuvia toimijoita ja asettaa nämä vastuuseen sekä varmistaa näin elävien eläinten jäljitettävyyden ja hyvinvoinnin kaikissa kuljetuksen vaiheissa kuormauksesta aina kolmannessa maassa tapahtuvaan teurastukseen saakka;
124. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita raportoimaan parlamentille vuosittain toimenpiteistä, joita ne ovat toteuttaneet eläinten suojelun ja hyvinvoinnin parantamiseksi kuljetuksen aikana.

⁴⁰ <https://www.agriculture.gov.au/export/controlled-goods/live-animals/livestock/information-exporters-industry/escas>

TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA

Hyväksytty (pvä)	2.12.2021
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 30 -: 0 0: 1
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Asim Ademov, Carmen Avram, Sergio Berlato, Annika Bruna, Daniel Buda, Isabel Carvalhais, Mohammed Chahim, Asger Christensen, Paolo De Castro, Tamás Deutsch, Herbert Dorfmann, Pascal Durand, Eleonora Evi, Emmanouil Fragkos, Jytte Guteland, Anja Hazekamp, Martin Hojsik, Billy Kelleher, Sylvia Limmer, Peter Lundgren, Marisa Matias, Tilly Metz, Marlene Mortler, Dan-Ştefan Motreanu, Maria Noichl, Sirpa Pietikäinen, Caroline Roose, Harald Vilimsky, Thomas Waitz, Michal Wiezik
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Peter Jahr

LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ ASIESTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA

30	+
PPE	Asim Ademov, Daniel Buda, Herbert Dorfmann, Peter Jahr, Marlene Mortler, Dan-Ştefan Motreanu, Sirpa Pietikäinen, Michal Wiezik
S&D	Carmen Avram, Isabel Carvalhais, Mohammed Chahim, Paolo De Castro, Jytte Guteland, Maria Noichl
ECR	Emmanouil Fragkos, Peter Lundgren
Renew	Asger Christensen, Pascal Durand, Martin Hojsik, Billy Kelleher
ID	Annika Bruna, Sylvia Limmer, Harald Vilimsky
NI	Tamás Deutsch
The Left	Anja Hazekamp, Marisa Matias
Verts/ALE	Eleonora Evi, Tilly Metz, Caroline Roose, Thomas Waitz

0	-

1	0
ECR	Sergio Berlato

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää

LIITE: KATSAUS TOIMIKAUDEN AIKANA TOTEUTETTUIHIN TOIMIIN

syyskuu 2020 – joulukuu 2021

* * *

I. VALIOKUNNAN KOKOONPANO

<u>1. Puheenjohtajisto</u>		
Tilly Metz	Puheenjohtaja	Verts/ALE
Marlene Mortler	Ensimmäinen varapuheenjohtaja	PPE
Anja Hazekamp	Toinen varapuheenjohtaja	The Left
Mohammed Chahim	Kolmas varapuheenjohtaja	S&D
Martin Hojsik	Neljäs varapuheenjohtaja	Renew

<u>2. Koordinaattorit</u>	
Daniel Buda	PPE
Marlene Mortler	PPE
Michal Wiezik	PPE
Carmen Avram	S&D
Mohammed Chahim	S&D
Asger Christensen	Renew
Martin Hojsik	Renew
Tilly Metz	Verts/ALE
Caroline Roose	Verts/ALE
Sylvia Limmer	ID

Mazaly Aguilar	ECR
Peter Lundgren	ECR
Anja Hazekamp	The Left

3. Yhteisesittelijät

Daniel Buda	PPE
Isabel Carvalhais	S&D

4. Varjoesittelijät

Billy Kelleher	Renew
Rosanna Conte	ID
Thomas Waitz	Verts/ALE
Peter Lundgren	ECR
Anja Hazekamp	The Left

5. Jäsenet

Valiokunta koostuu jäsenistä, joiden poliittinen jakauma on seuraava:

PPE	8
S&D	6
Renew	4
Verts/ALE	4
ID	3
ECR	3
The Left	2
NI	1

Jäsenluettelo 9. joulukuuta 2021

VARSINAISET jäsenet		
L	PPE	8/8
BG	ADEMOV Asim	
RO	BUDA Daniel	
DE	DORFMANN Herbert	
DE	MORTLER Marlene (1. vp)	
RO	MOTREANU Dan-Stefan	
FI	Ms PIETIKÄINEN Sirpa	
SK	WIEZIK Michal	
ES	ZOIDO ALVAREZ Juan Ignacio	
L	S&D	6/6
RO	Ms AVRAM Carmen	
PT	CARVALHAIS Isabel	
NL	CHAHIM Mohammed (3. vp)	
PT	DE CASTRO Paolo	
SV	GUTELAND Jytte	
DE	NOICHL Maria	
L	RENEW	4/4
DA	CHRISTENSEN Asger	
FR	DURAND Pascal	
SK	HOJSIK Martin (4. vp)	
EN	KELLEHER Billy	
L	Verts/ALE	4/4
IT	EVI Eleonora	
FR	METZ Tilly (puheenjohtaja)	
FR	ROOSE Caroline	
DE	WAITZ Thomas	
L	ID	3/3
FR	BRUNA Annika	
FR	LIMMER Sylvia	
DE	VILIMSKY Harald	
L	ECR	3/3
IT	BERLATO Sergio	
EL	FRAGKOS Emmanouil	
SV	LUNDGREN Peter	
L	The Left	2/2
NL	MORTLER Marlene (1. vp)	
PT	MATIAS Marisa	
L	NI	1/1
HU	DEUTSCH Tamás	

VARAJÄSENET		
L	PPE	6/8
ES	Mme BENJUMEA BENJUMEA Isabel	
DE	JAHN Peter	
EN	MARKEY Colm	
ES	MATO Gabriel	
DE	Mme SCHMIDTBAUER Simon	
DE	Ms SCHNEIDER Christine	
L	S&D	6/6
ES	Mme AGUILERA Clare	
DA	FUGLSANG Niels	
FR	GUILLAUME Sylvie	
BG	HRISTOV Ivo	
LT	OLEKAS Juozas	
HU	UJHELYI István	
L	RENEW	4/4
RO	BOTOȘ Vlad-Marius	
NL	VAUTMANS Hilde	
SV	WIESNER Emma	
FR	ZACHAROPOULOU Chrysoula	
L	Verts/ALE	4/4
DE	DEPNAY-GRUNENBERG Anna	
PT	GUERREIRO Francisco	
SV	HOLMGREN Pär	
DE	KELLER Ska	
L	ID	3/3
FR	BEIGNEUX Aurélie	
IT	CONTE Rosanna	
FR	LECHANTEUX Julie	
L	ECR	3/3
ES	AGUILAR Mazaly	
PL	KRUC Elżbieta	
CS	VRECIANOVA Veronika	
L	The Left	2/2
FR	BOMPARD Manuel	
FI	MODIG Sylvia	
L	NI	1/1
DE	BUSCHMANN Martin	

II. VALIOKUNNAN KOKOUKSET ja VIRKAMATKAT

Järjestäytymiskokous pidettiin **23. syyskuuta 2021**.

ANIT-valiokunta piti **20 sääntömääräistä kokousta, kahdeksan koordinaattoreiden kokousta ja seitsemän varjoesittelijöiden kokousta** syyskuusta 2020 joulukuuhun 2021.

ANIT-valiokunnan kokoukset

- **20 valiokuntakokousta Brysselissä / etäkokouksena**

1 seminaari

- ”Eläinten hyvinvointi kuljetuksen aikana” Brysselissä / etäkokouksena 25. toukokuuta 2021

Koordinaattoreiden kokoukset

- 8. lokakuuta 2020 Brysselissä / etäkokouksena
- 29. lokakuuta 2020 Brysselissä / etäkokouksena
- 2. joulukuuta 2020 Brysselissä / etäkokouksena
- 1. helmikuuta 2021 Brysselissä / etäkokouksena
- 18. maaliskuuta 2021 Brysselissä / etäkokouksena
- 25. toukokuuta 2021 Brysselissä / etäkokouksena
- 16. kesäkuuta 2021 Brysselissä / etäkokouksena
- 14. heinäkuuta 2021 Brysselissä / etäkokouksena

Varjoesittelijöiden kokoukset

- 30. syyskuuta 2021 Brysselissä / etäkokouksena
- 12. lokakuuta 2021 Brysselissä / etäkokouksena
- 11. marraskuuta 2021 Brysselissä / etäkokouksena
- 16. marraskuuta 2021 Brysselissä / etäkokouksena
- 22. marraskuuta 2021 Strasbourgissa / etäkokouksena
- 23. marraskuuta 2021 Strasbourgissa / etäkokouksena
- 24. marraskuuta 2021 Strasbourgissa / etäkokouksena

* * *

ANIT-valiokunta teki syyskuusta 2021 marraskuuhun 2021 **kolme tiedonhankintamatkaa** heti luvan saatuaan:

- *20.–22. syyskuuta – virkamatka Bulgariaan – Sofia ja Turkin raja*
- *14. lokakuuta – virkamatka Alankomaihin Schipholin lentoasemalle (Amsterdam)*
- *3.–5. marraskuuta – virkamatka Tanskaan – Kööpenhamina ja Billund*

III. VALIOKUNNAN TOIMINTA

Kaikki ANIT-valiokunnan toiminta julkistettiin sen [verkkosivustolla](#): kokousasiakirjat (esityslistat, kuulemisten ohjelma, kirjalliset kysymykset ja asiantuntijoiden vastaukset), kokousten [sanatarkat selostukset](#) (helmikuusta 2021 alkaen), pöytäkirjat, tutkimukset, koordinaattoreiden päätökset, uutiskirjeet, äänestystulokset.

Kattava luettelo ANIT-valiokunnan tuottamista ja sitä varten laadituista asiakirjoista on [Euroopan parlamentin julkisessa asiakirjarekisterissä](#), joka perustuu [edistykseen tutkimukseen](#): niihin kuuluvat jäsenvaltioille lähetetyt kyselylomakkeet, lehdistötiedotteet sekä ANIT-valiokunnan vastaanottamat ja lähettämät kirjeet.

1. Kokousten, kuulemisten ja virkamatkojen ohjelma

ANIT-valiokunta järjesti valiokuntien kokouksissaan kymmenen **julkista kuulemistilaisuutta**, joissa oli 51 puhujaa:

- 15 teollisuuden edustajaa
- 11 kansalaisjärjestöjen edustajaa
- 6 virkamiestä jäsenvaltioista (Ruotsi, Irlanti, Alankomaat, Italia, Romania ja Saksa)
- 5 edustajaa eläinlääkintäalan järjestöistä
- 3 kirjailijaa
- 3 tutkimuslaitosten edustajaa
- 2 tilintarkastajaa
- 1 Maailman eläintautijärjestön (OIE) edustaja
- 1 komission edustaja

Jokaista julkiseen kuulemistilaisuuteen kutsuttua puhujaa pyydettiin vastaamaan kysymyksiin kirjallisesti ennen kuulemistilaisuutta, minkä jälkeen kyselylomake jaettiin jäsenille käytettäväksi suullisen keskustelun pohjana kuulemisen aikana. Covid-19-pandemiasta johtuvista terveyssyistä kaikki kuulemiset järjestettiin etäyhteyden välityksellä ja lähetettiin [suoratoistona verkossa](#), ja kaikki asiakirjat julkistettiin [ANIT:n verkkosivustolla](#).

Lisäksi ANIT-valiokunta **kuuli erikseen** valiokuntakokouksissaan erillisissä tilaisuuksissa:

- neljää jäsenvaltioiden edustajaa (Italia, Ranska, Liettua, Unkari)
- kolmea Euroopan komission edustajaa, mukaan lukien terveyden ja elintarviketurvallisuuden pääosaston varapääjohtaja Claire Bury
- kahta EFSA:n johtajaa kahdessa eri tapahtumassa
- kolmea neuvoston puheenjohtajavaltiota (Saksa, Portugali ja Slovenia)
- maatalouskomissaari Janusz Wojciechowskia
- yhtä tilintarkastustuomioistuimen edustajaa

Päiväys	Aihe/tavoite
<p>Keskiviikko 23. syyskuuta 2020 klo 9.00–12.15 Järjestäytymiskokous</p>	<p>Puheenjohtajan ja neljän varapuheenjohtajan valinta lehdistötiedote, suoratoisto verkossa</p>
<p>Perjantai 16. lokakuuta 2020 klo 9.00–11.00 Keskustelu</p>	<p>Keskustelu Euroopan komission elintarviketurvallisuudesta vastaavan varapääjohtajan Claire Buryn kanssa suoratoisto verkossa</p>
<p>Torstai 29. lokakuuta 2020 klo 13.45–15.00 ja klo 16.45–18.45 Keskustelu</p>	<p>Euroopan unionin neuvoston puheenjohtajavaltio:Saksan elintarvike- ja maatalousministeri Julia Klöckner vierailee kokouksessa etäyhteyden välityksellä Lehdistötiedote, suoratoisto verkossa</p> <p>Eläinten hyvinvointia EU:ssa koskevan Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksen nro 31/2018 esittely etäyhteyden välityksellä suoratoisto verkossa</p>
<p>Perjantai 20. marraskuuta 2020 klo 10.00–12.00 Keskustelu</p>	<p>Nikolaus Križin (Euroopan elintarviketurvallisuusviranomaisen) alustus suoratoisto verkossa</p>
<p>Keskiviikko 2. joulukuuta 2020 klo 16.45–18.45 Keskustelu</p>	<p>Keskustelu maataloudesta vastaavan komission jäsenen Janusz Wojciechowskin kanssa lehdistötiedote, suoratoisto verkossa</p>
<p>Torstai 10. joulukuuta 2020 klo 16.45–18.45 Julkinen kuulemistilaisuus</p>	<p>Julkinen kuulemistilaisuus aiheesta ”Jäsenvaltioiden ja komission suorittama asetuksen (EY) N:o 1/2005 noudattamisen valvonta” ANIT-valiokunnan verkkosivusto,lehdistötiedote, suoratoisto verkossa</p>
<p>Maanantai 1. helmikuuta 2021 klo 13.45–16.15 Julkinen kuulemistilaisuus</p>	<p>Julkinen kuulemistilaisuus aiheesta ”Hyväksyntä, valvonta ja data” ANIT-valiokunnan verkkosivusto,lehdistötiedote, suoratoisto verkossa, sanatarkka selostus</p>
<p>Torstai 25. helmikuuta 2021 klo 9.00–12.00 ja klo 16.45–18.45 Julkinen kuulemistilaisuus ja keskustelu aiheesta</p>	<p>Julkinen kuuleminen elävien eläinten pitkien matkojen kuljetuksista Euroopan unionissa ANIT-valiokunnan verkkosivusto, suoratoisto verkossa, sanatarkka selostus</p> <p>Keskustelu Portugalin maatalousministerin Maria do Céu Antunesin kanssa puheenjohtajavaltio Portugalin painopisteistä eläinten kuljetuksen aikaisen hyvinvoinnin alalla ANIT-valiokunnan verkkosivusto, suoratoisto verkossa, sanatarkka selostus</p>
<p>Maanantai 1. maaliskuuta 2021 klo 13.45–16.15 ja klo 16.45–18.45 Julkinen kuuleminen kahdessa osassa</p>	<p>Julkinen kuuleminen aiheesta ”Elävien eläinten kuljetukset kolmansiin maihin” ANIT-valiokunnan verkkosivusto, sanatarkka selostus</p> <p>Ensimmäinen osa:Tarkastukset ja ongelmat EU:sta lähettäessä suoratoisto verkossa Toinen osa:Tarkastukset ja ongelmat kolmansissa maissa suoratoisto verkossa</p>
<p>Keskiviikko 17. maaliskuuta 2021 klo 9.00–12.00 Julkinen kuuleminen</p>	<p>Julkinen kuuleminen liikenteenharjoittajien ja muiden yksityisten sidosryhmien velvollisuuksista ANIT-valiokunnan verkkosivusto,lehdistötiedote, suoratoisto verkossa, sanatarkka selostus</p>

Päiväys	Aihe/tavoite
Maanantai 19. huhtikuuta 2021 klo 16.45–18.45 Keskustelu	<u>Keskustelu komission (terveyden ja elintarviketurvallisuuden pääosasto) kanssa</u> lehdistötiedote , suoratoisto verkossa , sanatarkka selostus
Torstai 22. huhtikuuta 2021 klo 16.45–18.45 Keskustelu	<u>Keskustelu komission (terveyden ja elintarviketurvallisuuden pääosasto) kanssa ANIT-tutkintavaliokunnan järjestämistä kuulemistilaisuuksista (2. keskustelu)</u> suoratoisto verkossa , sanatarkka selostus
Tiistai 25. toukokuuta 2021 klo 9.00–12.00 Seminaari	<u>Seminaari eläinten hyvinvoinnista kuljetuksen aikana</u> ANIT-valiokunnan verkkosivusto , suoratoisto verkossa , sanatarkka selostus
Maanantai 31. toukokuuta 2021 klo 13.45–16.15 Julkinen kuulemistilaisuus	<u>Kuulemistilaisuus aiheesta ”Uhanalaisiin ryhmiin kuuluvien eläinlajien kuljetukset”</u> ANIT-valiokunnan verkkosivusto , suoratoisto verkossa
Keskiviikko 16. kesäkuuta 2021 klo 9.00–12.00 Mietintöluonnoksen käsittely	<u>Mietintöluonnoksen ja suositusluonnoksen käsittely</u> suoratoisto verkossa , sanatarkka selostus
Keskiviikko 14. heinäkuuta 2021 klo 9.00–12.00 ja klo 13.45–16.15 Keskustelu	<u>Keskustelu Liettuan valtion elintarvike- ja eläinlääkintäviraston apulaisjohtajan Vidmantas Paulauskasin kanssa</u> suoratoisto verkossa , sanatarkka selostus <u>Keskustelu Italian eläinterveys- ja eläinlääkintäosaston pääjohtajan ja eläinlääkintäpäällikön Pierdavide Lecchinin kanssa</u> suoratoisto verkossa , sanatarkka selostus <u>Keskustelu maa- ja metsätalous- sekä elintarvikeministeri Jože Podgoršekin kanssa puheenjohtajavaltio Slovenian painopisteistä</u> suoratoisto verkossa , sanatarkka selostus
Torstai 15. heinäkuuta 2021 klo 9.00–12.00 Julkinen kuuleminen	<u>Julkinen kuuleminen: Kokemuksia lainsäädännön vahvistamisesta ja muuttamisesta Euroopassa ja sen ulkopuolella</u> ANIT-valiokunnan verkkosivusto , suoratoisto verkossa , sanatarkka selostus
Torstai 15. heinäkuuta 2021 klo 13.45–15.15 ja klo 16.45–18.15 Keskustelu	<u>Keskustelu Unkarin eläinlääkintäpäällikön ja elintarvikeketjun valvonnasta vastaavan alivaltiosihteerin Lajos Bognárin kanssa</u> suoratoisto verkossa , sanatarkka selostus <u>Keskustelu Ranskan valtion elintarvikeasioista vastaavan apulaisjohtajan ja eläinlääkintäpäällikön tri Emmanuelle Soubeyranin kanssa</u> suoratoisto verkossa , sanatarkka selostus
Maanantai 6. syyskuuta 2021 klo 13.45–16.15 ja klo 16.45–18.45 Julkinen kuulemistilaisuus Tarkistusten käsittely	<u>Julkinen kuulemistilaisuus aiheesta ”Vaihtoehdot elävien eläinten pitkän matkan kuljetuksille”</u> ANIT-valiokunnan verkkosivusto , suoratoisto verkossa , sanatarkka selostus <u>Tarkistusten käsittely:</u> suoratoisto verkossa , sanatarkka selostus
20.–22. syyskuuta Virkamatka	Virkamatka Bulgariaan – Sofia ja Turkin raja: lehdistötiedote , matkaraportti
14. lokakuuta Virkamatka	Virkamatka Alankomaihin Schipholin lentoasemalle (Amsterdam) matkaraportti

Päiväys	Aihe/tavoite
Maanantai 25. lokakuuta 2021 klo 13.45–16.15 ja klo 16.45–18.45 Tarkistusten käsittely Keskustelu	Tarkistusten käsittely – toinen keskustelu suoratoisto verkossa Keskustelu Euroopan elintarviketurvallisuusviranomaisen (EFSA) kanssa parhaillaan tehtävästä työstä suoratoisto verkossa
Tiistai 26. lokakuuta 2021 klo 9.00–12.00 Julkinen kuulemistilaisuus	Julkinen kuulemistilaisuus suosituksista tulevaisuutta varten: ANIT-valiokunnan verkkosivusto, suoratoisto verkossa
3.–5. marraskuuta 2021 Virkamatka	Virkamatka Tanskaan – Kööpenhamina ja Billund lehdistötiedote, matkaraportti
Keskiviikko 1. joulukuuta 2021 klo 16.45–18.45 Valiokunnan kokous Torstai 2. joulukuuta 2021 klo 9.00–9.30 ja klo 16.45–17.00 Äänestys	Viimeinen keskustelu valiokunnassa suoratoisto verkossa Äänestys mietintöluonnoksesta ja suositusluonnoksesta: lehdistötiedote, suoratoisto verkossa
Perjantai 3. joulukuuta klo 10.00	Yhteisesittelijöiden lehdistötilaisuus: lehdistötiedote, suoratoisto verkossa

3. Kysely jäsenvaltioille ja puheenjohtajavaltio Portugalin kyselylomake

ANIT-valiokunnan koordinaattorit päättivät 1. helmikuuta pitämässään kokouksessa lähettää jäsenvaltioille kyselylomakkeen ja pyytää niiltä kirjallisia vastauksia. Seuraavassa vaiheessa jäsenvaltiot kutsuttiin suullisiin kuulemisiin, kun ANIT-valiokunta tarvitsi lisäselvityksiä saatuihin vastauksiin.

Koordinaattoreiden helmikuun lopussa hyväksymän kyselylomakkeen sisältö lähetettiin jäsenvaltioiden pysyville EU-edustajille 4. maaliskuuta 2021 ja heiltä pyydettiin vastausta ennen perjantaita 23. huhtikuuta 2021: [linkki](#) lähetettyyn kirjeeseen.

ANIT-valiokunta on saanut vastaukset yhdeksältä jäsenvaltiolta: Alankomaat, Belgia, Bulgaria, Itävalta, Portugali, Ruotsi, Saksa, Suomi ja Tanska.

Puheenjohtajavaltio Portugali suostui jäsenvaltioiden kanssa tehtävän ANIT-yhteistyön puitteissa jakamaan tulokset kyselylomakkeesta, jonka se käynnisti kolmansiin maihin suuntautuvista pitkän matkan kuljetuksista (4. toukokuuta 2021 päivättyllä kirjeellä).

4. ANIT-valiokunnan matkaraportti virkamatkasta Bulgariaan - Sofiaan ja Turkin rajalle (20.–22. syyskuuta)

[Linkki koko raporttiin](#)

Matkaraportti ANIT-valiokunnan valtuuskunnan virkamatkasta Bulgariaan 20.–22. syyskuuta 2021

Eläinten suojelua kuljetuksen aikana käsittelevä tutkintavaliokunta

Valtuuskunnan jäsenet:

Tilly Metz	(Verts/ALE) (Leader of the mission)
Anja Hazekamp	(The Left)
Martin Hojsík	(Renew)
Daniel Buda	(PPE)
Isabel Carvalhais	(S&D)
Asger Christensen	(Renew)
Caroline Roose	(Verts/ALE)
Michal Wiezik	(PPE)
<u>Paikallinen jäsen:</u>	
Atidzhe Alieva-Veli	(Renew)

Taustaa

Eläinten suojelua kuljetuksen aikana käsittelevän Euroopan parlamentin tutkintavaliokunnan valtuuskunta vieraili Bulgariassa 20.–22. syyskuuta 2021.

Tämä oli ensimmäinen virkamatka, jonka valiokunta pystyi tekemään covid-19-rajoitusten puitteissa. Tarkastuskäynnin tarkoituksena oli mahdollistaa lisähavaintojen tekeminen kuorma-autoilla kuljetettavien eläinten olosuhteista tarkkailemalla niitä paikan päällä. Kuulemisiin kutsutut asiantuntijat ilmoittivat Bulgarian ja Turkin välisen rajan olevan yksi niistä kriittisistä kohdista, joissa eläinten suojelusta kuljetuksen aikana annetun asetuksen (EY) N:o 1/2005 noudattaminen on heikkoa, millä on vakava vaikutus eläinten hyvinvointiin.

Vaikka Bulgarian elävien eläinten vienti onkin vähäistä, maa on EU:n merkittävä reitti

elävien eläinten kaupassa kolmansien maiden kanssa, sillä se rajoittuu Turkkiin, joka on yksi kolmansiin maihin vietävien elävien lampaiden ja nautaeläinten tärkeimmistä määrärajoista (yhdessä Libyan, Jordanian, Israelin ja Saudi-Arabian kanssa). Bulgarian ja Turkin välisen rajan merkitys elävien eläinten viennissä selittää Bulgarian Kapitan Andreevon raja- asemalla tarkastettujen lähetysten suuren määrän.

Yhteenveto kokouksista

Covid-19-rajoitusten vuoksi Euroopan parlamentin Sofiassa, Bulgariassa, sijaitsevassa tiedotustoimistossa ei voitu järjestää esittelytilaisuuksia tai muita kokouksia.

• Kokous maatalous-, elintarvike- ja metsätalousministeriössä

Puheenjohtaja Tilly Metz esitteli ANIT-valiokunnan valtuuskunnan ja kiitti lämpimästi Bulgarian viranomaisia siitä, että Bulgaria oli ensimmäinen jäsenvaltio, joka lähetti vastauksensa kyselylomakkeeseen. Maatalous-, elintarvike- ja metsätalousministeriön apulaisministerit Georgi Sabev ja Krum Nedelkov toivottivat alustuksessaan ANIT-valiokunnan valtuuskunnan tervetulleeksi ja antoivat puheenvuoron Bulgarian elintarviketurvallisuusviranomaisen (BFSA) edustajille.

Eläinten hyvinvoinnista vastaavan BFSA:n osaston johtava asiantuntija Marina IVANOVA esitteli yksityiskohtaisesti asetuksen (EY) N:o 1/2005 vaatimusten noudattamista Bulgariassa. Tarkastuskäynnillä saatujen tietojen mukaan (viite: 2017–6109) tuotantoeläinten maanteitse tapahtuva vienti Turkkiin Bulgarian kautta muodosti yli 45 prosenttia EU:n kokonaisviennistä vuonna 2017. Vuoden 2017 jälkeen elävien eläinten kuljetusten määrä Turkkiin ja Bulgarian kautta väheni merkittävästi.

Pääasialliset maantiereitit Länsi-Euroopasta Turkkiin päätyvät Svilengradiin, jossa moottoritie ylittää rajan ja jossa sijaitsee Kapitan Andreevon raja-asema. Vuonna 2019 Kapitan Andreevon rajatarkastusaseman kautta toteutettiin 3006 elävien eläinten kuljetusta (joihin sisältyi 236 977 eläintä), joista 34:ssä ilmoitettiin raportoiduista rikkomuksista. Covid-19-kriisin vuoksi nämä tiedot vähenivät vuonna 2020: 2 051 kuljetusta ja kuusi ilmoitusta rikkomuksista.

Tämän jälkeen IVANOVA esitti yksityiskohtaisen katsauksen yleisimmin raportoiduista rikkomuksista virallisen valvonnan aikana ja selitti, että kaikista rikkomuksista on ilmoitettu alkuperäjäsenvaltiolle.

IVANOVA ilmoitti jäsenille myös, että Bulgarian viranomaiset ovat kehittäneet pysyviä toimintamenettelyjä virallista valvontaa varten, ja korosti, että ne ovat julkisesti saatavilla BFSA:n verkkosivustolla. Lisäksi säädetään korjaavista toimista ja seuraamuksista (esimerkiksi eläinten takavarikointi valtion hyväksi). Hän päätti esityksensä korostaen lämpötilarajan merkitystä.

Tämän jälkeen järjestetyn kysymys- ja vastaustilaisuuden aikana jäsenet käsittelivät lähinnä seuraavia kysymyksiä ja Bulgarian viranomaiset vastasivat seuraavasti:

- eläinlääkäreiden läsnäolovelvollisuus kolmansiin maihin tapahtuvien merikuljetusten aikana lopulliseen määräpaikkaan asti, kuten Romania jo sisällytti tämän lisävaatimuksen lainsäädäntöönsä, mutta Bulgaria ei sitä ole vielä tehnyt.
- maantiekuljetusten aikana virkaeläinlääkäri on järjestelmällisesti läsnä eläimen lähtöpaikassa, mutta ei lopulliseen määräpaikkaan saakka, varsinkaan kun suurin osa kuljetuksista suuntautuu kolmansiin maihin.
- seuraamukset ovat seuraavat: hallinnollisia menettelyjä on hienosäädettävä ja niitä on täydennettävä hallinnollisilla seuraamuksilla.
- levähdyspaikkojen käyttö Bulgariassa: Bulgarian viranomaiset tapaavat säännöllisesti kuljettajia, joita varten he ovat luoneet lepopaikkojen varausjärjestelmän. Bulgariassa on vain yksi elävien eläinten levähdyspaikka, joka sijaitsee Svilengradissa (parlamentin jäsenet saivat vierailta paikalla seuraavana päivänä, koska se ei kuulunut ohjelmaan alun perin). Jotkut ajoneuvot eivät käytä näitä lepopaikkoja matkasuunnitelmien vuoksi. Jos kuljettajat pysähtyvät lepopaikkaan, eläinlääkäri tarkastaa, mutta jos he eivät pysähdy, tarkastusta ei voida suorittaa.
- Bulgarian poliisin koulutus eläinten tarkastamiseksi on tehokasta ja se antaa poliisille mahdollisuuden suorittaa tapauskohtaisia tarkastuksia ja pysäyttää lähetykset niiden tarkastamiseksi.

- ajoneuvojen GPS-seuranta on käytössä, mutta eri palveluntarjoajien antamat erilaiset tietotasot ovat ongelma. Bulgarian viranomaiset haluaisivat saada täyden pääsyn näihin tietoteknisiin välineisiin.
- kansalaisjärjestöjen rooli ja niiden varoittaminen kaikissa tarkastuksen käynnistävissä tapauksissa.
- alueelliset ja/tai kansalliset väliaikaiset kiellot: jos kieltopäätös tehdään, he välittävät tiedot kaikille jäsenvaltioille Euroopan komission perustaman eläinten hyvinvointia käsittelevien kansallisten yhteyspisteiden verkoston kautta, joka kokoontuu säännöllisesti Grangessa. Tältä osin he ehdottivat, että toimivaltaisten viranomaisten luettelo olisi laajennettava koskemaan OIE:n kumppaneita. Kun rikkomus tapahtuu Kapitan Andreevon raja-asemalla, he lähettävät raportin myös asianomaiselle jäsenvaltiolle.

Keskustelun päätteeksi Bulgarian viranomaiset tekivät ehdotuksia asetuksen (EY) N:o 1/2005 parantamiseksi. He vahvistivat ensin, että se on liian epämääräinen (esimerkiksi sana ”riittävä” aiheuttaa hyvin erilaisia tulkintoja), ja tekivät hyvin käytännönläheisen ehdotuksen kolmansiin maihin suuntautuvasta viennistä ja vaativat pääsyä EU:n ulkopuolella sijaitsevia levähdyspaikkoja koskeviin tietoihin, joita ei tällä hetkellä ole saatavilla. Varaministeri totesi tämän suuntaisesti, että kolmansia maita olisi autettava noudattamaan ja soveltamaan asetusta EY N:o 1/2005.

- **Tapaaminen eläinlääkintäasiantuntijoiden kanssa Kapitan Andreevon rajatarkastusasemalla**

Kapitan Andreevon rajatarkastusasemasta vastaava laaja eläinlääkärivaltuuskunta toivotti ANITin jäsenet tervetulleiksi kertoakseen heille yksityiskohtaisesti paikan päällä suoritettavista tarkastuksista.

Myös jo Sofiassa tavattu varaministeri Krum Nedelkov oli läsnä toivottaakseen parlamentin jäsenet tervetulleiksi, ja hän toisti avauspuheessaan, että kolmansien maiden kanssa on sovellettava vastavuoroisuuteen perustuvaa lähestymistapaa, jotta ne voivat parantaa asetuksen (EY) N:o 1/2005 noudattamista.

Aluksi kolme eläinlääkärinä esitti katsauksen Kapitan Andreevossa käytettävissä olevista tiloista: omat kaistat eläviä eläimiä kuljettaville kuorma-autoille, TIR-pysäköintialueet, poliisi huolehtimassa liikenteestä ruuhkautumisen välttämiseksi, jotta voidaan minimoida viivästykset ja eläimet voivat poistua EU:n alueelta mahdollisimman pian (keskimäärin 30 minuuttia, jos tarkastuksia ei tarvita). Tämän jälkeen vuorossa oli perinpohjainen katsaus suoritettuun valvontaan: tarkastetaan asiakirjat, lähetysten tarkka lähtöaika, ajoneuvot ja kuormaus, tarkastetaan matkan koko kesto ja lopuksi kuorma-auton kunto. Lämpötila ja vesi tarkastetaan ensimmäisenä, jotta varmistetaan, että vesisäiliöt ovat täynnä. Kesäkuljetukset vähenivät 30 prosentin osuudesta vuonna 2020 27 prosentin osuuteen vuonna 2021. He katsoivat tämän suuntauksen olevan kansallisten yhteyspisteiden kokousten, sidosryhmien ja kansalaisjärjestöjen osallistumisen sekä kaikkien

jäsenvaltioiden levittämien ja yhä enemmän käyttämien suuntaviivojen ja parhaiden käytäntöjen ansiota.

Tämän jälkeen järjestettiin kysymys- ja vastaustilaisuus, jossa Bulgarian viranomaiset esittelivät yksityiskohtaisia asiakirjoja, joita he käyttivät tarkastustensa suorittamiseen ja konkreettisten vastausten antamiseen jäsenillemme.

He korostivat lähinnä seuraavia seikkoja ANIT-valiokunnan loppuraportin kannalta:

- eläinten hyvinvointia koskevan lainsäädännön noudattaminen tarkastetaan EU:n alueelta poistuttaessa, kun taas Turkin viranomaiset tarkastavat terveysolosuhteet EU:sta pois suuntautuvan viennin osalta, ja se kestää pitempään (keskimäärin kuusi tuntia);
- he vahvistivat olevansa kiinnostuneita eläinkuljettajien rekisteristä, joka olisi erittäin hyödyllinen mutta toteutettavissa ainoastaan Traces-järjestelmän avulla;
- he vahvistivat pystyvänsä teknisesti tarkastamaan kiellot, koska he ovat nähneet kyseisiä tapauksia aiemmin;
- he suhtautuivat varovasti muutosten ehdottamiseen asetukseen (EY) N:o 1/2005 lukuun ottamatta seuraavia:
 - 1) kuormausiheydelle on annettava kapeampi kaista, jonka olisi oltava täsmällisempi.
 - 2) riittävä määrä vettä olisi korvattava täydellä vesisäiliöllä.
 - 3) riittävä määrä rehua asetuksessa on sitä vastoin liian paljon, kun välimatkat ovat hyvin lyhyitä: vaatimusten noudattaminen olisi varmistettava paremmin alusta alkaen kahdella vaihtoehdolla: a) syöttämällä eläimiä kuorma-autossa b) kirjallisella menettelyllä, jonka mukaisesti voidaan varastoida elintarvikkeita matkan aikana
- he eivät ole nähneet asianmukaisesti varustettua kuorma-autoa vieroittamattomia eläimiä varten
- he vahvistivat elävien eläinten viennin laskusuuntauksen maantiekuljetuksissa (kuljetukset lähinnä meritse, vain 25 prosenttia maanteillä)
- muiden kohtien osalta he ehdottivat, että jäsenet vierailevat Svilengradin levähdyspaikoissa, koska kysymyksiä heräsi.

- **Vierailu Svilengradin lähellä sijaitsevassa levähdyspaikassa**

Svilengradin lähellä olevalla levähdyspaikalla jäsenillä oli mahdollisuus vierailu tiloissa, joissa eläimet voivat levätä; terveysrajoitusten vuoksi vain neljä jäsentä sai tarkastaa paikan ja ilmoitti, että elintarvikkeiden, veden ja kuivikkeiden laitteistot soveltuvat tarkoitukseensa.

Samaan aikaan muut jäsenet kävivät vilkasta keskustelua sinne pysäköidyn kuorma-auton kuljettajan kanssa, joka kertoi avoimesti näkemyksensä asetuksen (EY) N:o 1/2005 noudattamisesta. Kuljettaja vaati muun muassa tarkastusten lisäämistä, koska täytäntöönpanon puute johtaa epäreiluun kilpailuun, joka hyödyttää vaatimuksia laiminlyöviä liikenteenharjoittajia. Kuljettaja ilmoitti jäsenille myös, että kuorma-autot ovat joskus juuttuneet Bulgarian ja Turkin väliselle alueelle useiksi päiviksi, ja kehotti parantamaan rajatylittävää yhteistyötä.

- **Epävirallinen tapaaminen Four Paws -kansalaisjärjestön edustajan kanssa (joka osallistui ANITin kuulemiseen)**

Lisäksi eräät jäsenet järjestivät epävirallisen illallistapaamisen romanialaisen Four Paws -kansalaisjärjestön kanssa. Järjestö kertoi Kapitan Andreevossa heinäkuussa helleaallon aikana (lämpötila yli 30 °C) tehdyn viimeisimmän tutkimuksen tuloksista.

Vierailua koskevat yleiset päätelmät

Euroopan parlamentin ANIT-valiokunnan valtuuskunta tapasi Bulgarian maatalous- ja elintarviketurvallisuusviraston korkean tason edustajia sekä alan eläinlääkäreitä ja keskusteli elävien eläinten kuljetukseen liittyvistä keskeisistä kysymyksistä ja haasteista. Jäsenet saivat ensikäden tietoa Bulgarian viranomaisten suorittamasta eläinkuljetuksista annetun EU:n asetuksen (EY) N:o 1/2005 täytäntöönpanon nykytilanteesta. Jäsenille tiedotettiin myös EU:n nykyisen lainsäädännön puutteista ja parannusehdotuksista, kuten määritelmien parantamisesta, yhdenmukaisemmasta soveltamisesta ja täytäntöönpanon valvonnasta sekä tietojenvaihdon digitalisoinnista. Tämä auttaisi ANIT-valiokuntaa laatimaan suosituksia asetuksen (EY) N:o 1/2005 tarkistamiseksi. Näin ollen vierailu saavutti päätavoitteen.

* * *

**ANIT-valiokunnan virkamatka Bulgariaan,
20.–22. syyskuuta 2021**

Maanantai 20. syyskuuta: Omaehtoinen saapuminen Sofiaan (Bulgaria)

- klo 17.20** Kohtauspaikka Hotel Intercontinentalin aulassa
Osoite: 4 Narodno Sabranie Sq, Sofia
- klo 17.25** Lähtö linja-autolla Hotel Intercontinentalilta
Osoite: 4 Narodno Sabranie Sq, Sofia
- klo 18.00–19.30** Kokous maatalous-, elintarvike- ja metsätalousministeriössä
Osoite: 55 Hristo Botev bld, Sofia
- klo 19.45–20.15** Linja-autokuljetus maatalous-, elintarvike- ja metsätalousministeriöstä Sofian Hotel Intercontinentaliin

Tiistai 21. syyskuuta

- klo 8.30** Nouto Sofian Hotel Intercontinentalilta
Bussikuljetus Sofiasta Kapitan Andreevoon
- klo 12.00–13.30** Maatalous-, elintarvike- ja metsätalousministeriön ANIT-valiokunnan valtuuskunnalle tarjoama lounas (Hotelli ”Europe Park Hotelin” ravintola)
- klo 13.30–14.00** Hotellimajoitus
- klo 14.00–15.00** Siirtyminen Kapitan Andreevoon
- klo 15.00–18.00** Tapaaminen eläinlääkintäalan asiantuntijoiden kanssa
- klo 18.00** Linja-autokuljetus hotelliin ”Europe Park Hotel”
Osoite: Kenana-puisto, 6300 Haskovo

Keskiviikko 22. syyskuuta:

- klo 8.30** Uloskirjautuminen hotellista ja linja-autokuljetus Haskovosta Sofiaan.
- klo 14.00** Ohjelma päättyy

Kaikki ANIT-valtuuskunnan osallistujat matkalla Bulgariaan 20.–22. syyskuuta 2021

Euroopan parlamentin jäsenet:

Tilly METZ, puheenjohtaja – Verts/ALE (LU)

Anja HAZEKAMP – The Left (NL)

Martin HOJSÍK – Renew (SK)

Isabel CARVALHAIS – S&D (PT)

Daniel BUDA – PPE (RO)

Michal WIEZIK – PPE (SK)

Juozas OLEKAS – S&D (LT)

Caroline ROOSE – Verts/ALE (FR)

Asger CHRISTENSEN – Renew (DA)

Atidzhe ALIEVA-VELI – Renew (paikallinen Euroopan parlamentin jäsen, kiintiön ulkopuolella) (BG) (vahvistettava)

IPOLin henkilöstö:

Radek PILAR, sihteeristön päällikkö

Franck RICAUD, hallintovirkamies

**Euroopan
parlamentin**

Bulgarian-toimisto:

Teodor STOYCHEV,
toimiston päällikkö

Poliittisten ryhmien neuvonantajat

Botond TOROK-ILLYES - PPE

Javier Poza LLORENTE - Renew

Dominic ZGANEC - The Left

Tulkit

BRUCE Elanga Joleen

FERGUSON Claire

BILLON Chloé Suzette Denise

LANGEVIN Lucie

IVANOVA Ivanka Georgieva

STOITSOV Ognian

ORIAM Yasmine (teknikko)

5. Raportti virkamatkasta Alankomaihin – Amsterdam-Schipholin lentoasemalle (14. lokakuuta)

[Linkki koko raporttiin](#)

Valtuuskunnan jäsenet:

Tilly Metz	(Verts/ALE) (valtuuskunnan johtaja)
Michal Wiezik	(PPE)
Juozas OLEKAS	S&D
Annika BRUNA	ID
Thomas WAITZ	Verts/ALE
<u>Paikallinen jäsen:</u>	
Anja Hazekamp	(The Left)

Taustaa

Eläinten suojelua kuljetuksen aikana käsittelevän Euroopan parlamentin tutkintavaliokunnan valtuuskunta vieraili Schipholin lentoasemalla (Alankomaat) 14. lokakuuta 2021.

Vierailun tarkoituksena oli

- antaa jäsenille mahdollisuus tarkkailla lentokoneilla tehtäviä eläinkuljetuksia
- tavata Alankomaiden asiaankuuluvien viranomaisten edustajia ja keskustella heidän kanssaan eläinten suojelusta annetun EU:n asetuksen (EY) N:o 1/2005 täytäntöönpanosta lentokonekuljetusten aikana sekä mahdollisista ehdotuksista EU:n lainsäädännön parantamiseksi tällä alalla.

Yhteenveto kokouksista

Ensimmäisessä kokouksessa valtuuskunta tapasi Alankomaiden elintarvike- ja kulutustuotteiden turvallisuudesta vastaavan viranomaisen (NVWA) edustajia, jotka esittelivät asetuksen (EY) N:o 1/2005 täytäntöönpanoa Alankomaissa, eläinten vientiä ja tuontia koskevia hallinnollisia toimia ja keskeisiä ongelmia.

Tämän ensimmäisen kokouksen jälkeen ryhmä jakautui pienempiin joukkoihin vierailakseen lentoasemalla eläimille tarkoitetuissa tiloissa (Dierenhotel), ja siihen osallistui KLM:n tai sen kumppanilentoyhtiöiden tilojen kautta kulkevista eläimistä vastaava tullijohtaja. Ryhmä sai tilaisuuden tarkkailla Ghanaan lähetettäviksi valmisteltuja, päivää aiemmin kuoriutuneita untuvikkoja sekä useita koiria ja kissoja, jotka olivat juuri saapuneet tai pian lähtemässä lentokoneella. KLM:n edustaja selvitti tärkeimpiä menettelyjä ja vastasi jäsenten esittämiin kysymyksiin.

KLM:n tiloihin tehtyjen vierailujen rinnalla järjestettiin kysymys- ja vastaustilaisuus, jossa jäsenet saattoivat esittää vierailuun liittyviä erityiskysymyksiä sekä kysymyksiä hevosten ja sikojen kuljetukseen liittyvistä näkökohdista. Alankomaiden viranomaiset

kehottivat selkeyttämään asetusta (EY) N:o 1/2005, myös poistumispaikoissa tehtävien tarkastusten osalta, ja kannattivat voimakkaasti luettelon laatimista eläinkuljettajista, jotka ovat toistuvasti rikkoneet eläinten kuljetusta koskevia sääntöjä.

Vierailua koskevat yleiset päätelmät

Euroopan parlamentin ANIT-valiokunnan valtuuskunta tapasi NVWA:n edustajia ja keskusteli elävien eläinten kuljetukseen liittyvistä keskeisistä kysymyksistä ja haasteista. Viranomaiset antoivat ensi käden tietoja eläinkuljetuksista annetun asetuksen (EY) N:o 1/2005 täytäntöönpanon nykytilanteesta Alankomaissa ja tiedottivat suoritetuista tarkastuksista ja rikkojiin kohdistetuista toimenpiteistä. He toivat esiin ongelmia, joita on olemassa suhteessa kolmansien maihin, ja esittelivät suunnitelman tämän kysymyksen ratkaisemiseksi tulevaisuudessa (kolmansien maiden yhteyspisteet, luettelo epäasiallisesti toimivista kuljettajista). Viranomaiset mainitsivat myös Kansainvälisen lentokuljetusliiton (IATA) eläinkuljetuksia koskevat ohjeet, jotka ovat hyvin pitkälle kehittyneitä ja selkeitä. Lisäksi viranomaiset yhtyivät kehoitukseen selventää asetuksen (EY) N:o 1/2005 tulkintaa, mukaan lukien tarkastukset poistumispaikoissa.

Tarkastuskäynnillä kerätyt tiedot olivat erittäin merkityksellisiä, ja ne auttavat ANIT-valiokuntaa laatimaan suosituksia asetuksen (EY) N:o 1/2005 tarkistamiseksi. Näin ollen vierailu oli menestys ja saavutti päätavoitteensa.

LIITE I – Lopullinen ohjelma

ANITin virkamatka Schipholin lentoasemalle (Alankomaat) – 14. lokakuuta 2021

- klo 10.25** *Omaehtoinen saapuminen Schipholin lentoasemalle (Alankomaat))*
- klo 10.35** Siirtyminen Schipholin lentoaseman kokouspisteestä
Alankomaiden elintarvike- ja kulutustavaroiden
turvallisuusviranomaisen NVWA:n toimistoon Gabriella Harrisin
johdolla;
- klo 11.00–12.00** Tapaaminen NVWA:n johtokunnan kokoushuoneessa eläinten
kuljetuksesta vastaavien
lentokenttäviranomaisten/eläinlääkintäviranomaisten kanssa;
- klo 12.00–13.00** Vierailu KLM:n alueelle, 1. ryhmä (enintään 6 henkilöä)
- klo 13.00–14.30** Lounastauko

klo 14.30–15.30 Vierailu KLM:n alueelle, 2. ryhmä (enintään 6 henkilöä)

klo 15.30 Vierailun ohjelma päättyy.

Osallistujaluettelo

ANIT-valiokunnan virkamatka Schipholin lentoasemalle (Alankomaat)

14. lokakuuta 2021

Euroopan parlamentin jäsenet:

Tilly METZ, Chair – Verts/ALE (FR)

Michal WIEZIK – PPE

Juozas OLEKAS – S&D (LT)

Annika BRUNA – ID (FR)

Thomas WAITZ – Verts/ALE (DE)

*Anja HAZEKAMP – The Left (Alankomaat) (paikallinen jäsen – kiintiön
ulkopuolella)*

IPOLin henkilöstö:

Radek PILAR – sihteeristön päällikkö

Carla AIRES – hallintovirkamies

Poliittisten ryhmien neuvonantajat

Margaret COULTHARD (S&D)

Soraya LEMAIRE (ID)

Harriet CLAYTON (Verts/ALE)

Dominik ZGANEC (The Left)

6. ANIT-valiokunnan matkaraportti virkamatkasta Tanskaan – Kööpenhamina ja Billund (3.–5. marraskuuta)

[Linkki koko raporttiin](#)

Valtuuskunnan jäsenet:

Tilly Metz – johtaja (Verts/ALE)
Francisco Guerreiro (Verts/ALE)

Paikallinen jäsen:

Asger Christensen (Renew)
Niels Fuglsang (S&D)

Taustaa

Eläinten suojelua kuljetuksen aikana käsittelevän Euroopan parlamentin tutkintavaliokunnan valtuuskunta vieraili Tanskassa 3.–5. marraskuuta 2021. Tämä oli valiokunnan kolmas virkamatka.

Tarkastuskäynnin tarkoituksena oli tehdä lisähavaintoja kuorma-autolla tehtävien eläinkuljetusten kuljetustavoista ja -ehdoista tarkkailemalla niitä paikan päällä. Vierailua Tanskaan ehdotettiin, koska maassa on korkeat vaatimukset eläinten hyvinvoinnille kuljetuksen aikana ja Tanskassa noudatetaan sääntöjä eläinten suojelusta kuljetuksen aikana annettua asetusta (EY) N:o 1/2005.

Euroopan parlamentin valtuuskunta tapasi karjanhoitoalan ja eläinkuljetusalan edustajia, kävi seuraamassa eläinten lastaamista porsaiden kokoamiskeskuksessa ja toimintaa maitotilalla sekä tapasi Tanskan eläinlääkintöpäällikön ja eläinsuojelujärjestön (Animal Protection Denmark) edustajan.

Keskustelun pääaiheita olivat eläinten suojelusta kuljetuksen aikana annetun asetuksen (EY) N:o 1/2005 täytäntöönpanon tilanne, mukaan lukien mahdolliset ehdotukset EU:n lainsäädännön parantamiseksi tällä alalla, sekä vaikeudet, joita Tanskassa ilmenee asetuksen täytäntöönpanossa, myös rajat ylittävän eläinkaupan osalta.

Päätelmien pohjalta Euroopan parlamentti antaa Euroopan komissiolle suosituksia asetukseen mahdollisesti tehtävistä muutoksista.

Yhteenveto kokouksista

Päivä 1 (3. marraskuuta 2021)

Kokous SPF-Danmarkin tiloissa

ANIT-valtuuskunta tapasi seuraavien kolmen yrityksen edustajia:

[VikingDanmark](#)

Tämä viljelijöiden etujärjestö keskittyy korkealaatuisen lypsykarjan geneettiseen parantamiseen, jalostukseen ja lisääntymiseen.

Toimitusjohtaja Lars Kloster piti esityksen organisaatiosta ja toiminnan päälinjasta. VikingDanmark myy tällä hetkellä lypsykarjan siemennestettä, lehmiä, hiehoja ja raskaana olevia hiehoja noin 25 maahan EU:ssa ja sen ulkopuolella.

Elävän karjan kuljetus tapahtuu pääasiassa kuorma-autolla. Eläimiä kuljetettiin lentokoneella aiemmin Ugandaan, mutta se osoittautui erittäin kalliiksi. Järjestö ei kuljeta karjaa aluksilla. Kloster kertoi tuoreena esimerkkinä lehmien kuljettamisesta Venäjälle noin 3 000 kilometrin päähän. Eläimet kuljetetaan tilalta karanteenasemalle Pohjois-Saksaan, jossa niitä pidetään 28 päivää. Tämän jälkeen matka kestää 24 tuntia, jonka jälkeen on 24 tunnin tauko lepopaikassa ja jälleen 24 tunnin matka lopulliseen määräpaikkaan.

[Danbred](#)

Yritys on erikoistunut sikojen geneettiseen parantamiseen ja jalostukseen.

Tekninen johtaja Jens Aage Hviid esitteli yritystä, korosti sen keskittymistä geneettisesti arvokkaiden sikojen tutkimukseen ja kehittämiseen ja antoi esimerkkejä näiden eläinten kuljettamisesta lentokoneilla Kiinaan ja kuorma-autoilla muihin maihin.

[SPF-Danmark](#)

Yritys on maailman suurin sikojen kuljettaja. Päätoimiala on elävien siitoseläinten ja vieroitettujen porsaiden kauppa ja kuljetus.

Toimitusjohtaja Jens Kongenshold kuvaili yhtiötä ja esitti joitakin tietoja teurassikojen, emakoiden, porsaiden ja jalostussikojen kuljetuksista.

Kongenshold totesi, että havaituista rikkomuksista määrätyt sakot ovat erittäin suuria niille kuljettajille ja yrityksille, jotka eivät noudata asetusta. Hän peräänkuulutti

selkeämpää vastuunjakoa ja seuraamusten täytäntöönpanon yhdenmukaistamista jäsenvaltioiden välillä.

Näiden kolmen järjestön edustajat totesivat, että Tanskassa eläinkuljetukset ovat erittäin korkeatasoisia, ja pahoittelivat sitä, että muutkin jäsenvaltiot eivät pane asetusta täytäntöön. He vaativat yksimielisesti selkeämpää vastuunjakoa eläinkuljetusten alalla, selkeämpiä tilavaatimuksia ja yhtenäistä seuraamusjärjestelmää.

Jäsenet kyseenalaistivat siemennesteen ja/tai lihan kuljetuksen vaihtoehtona elävien eläinten kuljetukselle. Edustajat totesivat, että siemennesteen kuljetus on tällä hetkellä todellisuutta, mutta karja on uudistettava määränpäässä kahden tai kolmen vuoden välein, joten elävien eläinten kuljetusta on jatkettava.

Kun jäsenet olivat pyytäneet lausuntoa ”mustan listan” laatimisesta vaatimuksia noudattamattomista yrityksistä, osallistujat vastasivat, että viranomaiset ovat jo tunnistaneet tällaiset yritykset ja että he eivät tällä hetkellä löytäisi sopivinta mallia tämän luettelon virallistamiseksi.

Eläinten hyvinvointia koskevien merkintöjen luomista koskevan kysymyksen osalta edustajat pitivät ajatusta hyväksyttävänä ja toivottavana ja haluaisivat nähdä sen toteutuvan Euroopan tasolla, jolloin sisämarkkinoilla otettaisiin huomioon eläinten hyvinvointi.

Vastauksena yhteen rautatieliikennettä koskevaan kysymykseen osallistujat ilmaisivat pitävänsä maantieliikennettä parempana kuin rautatieliikennettä. Tämä johtuu siitä, että kuorma-autot ovat vakaampia ja riski tautien tartumisesta eläimistä toisiin on pienempi. He pitivät myös toivottavina ikä- ja lajikohtaisten ajoneuvojen laajamittaista käyttöä, kuten Tanskassa on tehty.

Päivä 2 (4. marraskuuta 2021)

Tutustuminen sikojen kuljetuskeskukseen [H&S Westergaard A/S](#)

Vierailun isäntänä toimi toimitusjohtaja Søren Westergaard, joka esitteli keskuksen päivittäistä työtä.

Yrityksen päätehtävänä on kerätä emakoita ja porsaita alueen tiloilta ja kuljettaa ne teurastamoihin (emakot) ja lihotukseen (porsaat) Tanskasta muihin EU-maihin.

Ryhmällä oli tilaisuus seurata 620 porsaan (26 kg/10 viikkoa) kuljetuksen valmistelua Romaniaan: porsaat purettiin keräystilojen päähän, minkä jälkeen niille tehtiin lyhyt eläinlääkinnällinen tarkastus, ja ne lastattiin heti kuljetuskuorma-autoon tilojen toisessa päässä. Hyvinvointisyistä eläimet lastataan tuolloin 10–15 eläintä kerrallaan, ja kuorma-autojen sisällä kullakin porsaalla on 20 prosenttia enemmän tilaa kuin muissa maissa. Westergaard selitti, että tämä merkitsee 20 prosentin vähennystä yritysten voittoihin kussakin kuljetuksessa. Tärkeintä on kuitenkin se, että eläimet saapuvat terveinä ja että tanskalaiset porsaat täyttävät asiakkaiden jo ennestään korkeat laatuvaatimukset.

Westergaard esitteli nelikerroksisen kuorma-auton, johon porsaat lastattiin, ja kertoi joistakin ominaisuuksista, jotka tekevät tästä pitkän matkan kuljetusajoneuvosta korkealaatuisen: mekaaninen ilmanvaihto, suodatettu ilma, juomalaitteet, helposti puhdistettavat pinnat sekä navigointi- ja seurantajärjestelmät. Kuorma-autoissa käytetään pitkissä kuljetuksissa kahta kuljettajaa, jotta kuljettajien pakolliset lepoajat eivät keskeytä kuljetusta. Eläinten lepoaikaa on silti noudatettava. Kun kuljettajia on kaksi, matkat saadaan päätökseen nopeammin, mistä on hyötyä kuljetettaville eläimille.

Valtuuskunnalla oli myös tilaisuus tutustua arvokkaiden jalostussikojen pitkän matkan kuljetuksiin (esimerkiksi Espanjaan) käytettävän DanBred-kuljetusauton yksityiskohtaisiin ominaisuuksiin. Ajoneuvo oli ollut käytössä hieman yli vuoden, ja siinä oli lämpötilan ja hiilidioksidin seurantalaitteet, ilmastointi-, ilmanvaihto- ja lämmityslaitteet, ilman UV-suodatusjärjestelmät bioturvallisen hengitysilman varmistamiseksi sekä eläinten kastelu- ja ruokintajärjestelmät. Tällaisten ajoneuvojen käyttö kaksinkertaistaa kuljetuskustannukset, ja jäsenet huomauttivat, että muiden maiden karja- ja liha-ala ei pysty investoimaan niin voimakkaasti kuljetustekniikkaan.

Työlounas

Järjestöt [Danish Hauliers](#), [ITD – Association for the Danish road transport of goods](#), ja [SamMark](#) järjestivät työlounaan yksityiskohtaisemman keskustelun käymiseksi nykyisen asetuksen täytäntöönpanoon liittyvistä kysymyksistä. Yksi suurimmista huolenaiheista on se, että vastuu siirrettävien eläinten kuljetuskuntoisuudesta on epäselvä. Oli selvää, että viljelijä on vastuussa tilalla olevien eläinten terveydestä ja että hänellä on päävastuu eläinten kuljetuskuntoisuuden varmistamisesta. Kuljettaja vastaa myös eläinten tarkastamisesta niiden lastauksen yhteydessä ja huonokuntoisten eläimien tunnistamisesta.

Yleisesti todettiin, että parempi täytäntöönpano ja seuraamukset ovat keskeisiä eläinten hyvinvoinnin parantamisen kannalta. Lainsäädännön on oltava dynaamisempaa, jotta voidaan ottaa huomioon teknologinen ja jopa geneettinen kehitys (esim. yhä useammassa ajoneuvoissa on nyt juomajärjestelmiä ja porsaiden koko iän mukaan poikkeaa nykyisin siitä, kun lainsäädäntö saatiin valmiiksi vuonna 2005). Lisäksi toivottiin, että olisi lisättävä kuljetuksen ja eläinten käyttäytymisen tieteellistä arviointia, jolla voidaan taata hyvät olosuhteet niin että voitaisiin sallia pidempiä matkoja hyvinvoinnin siitä kärsimättä. Painopiste oli korkealaatuisten eläinten, erityisesti vientiin tarkoitettujen eläinten, laadukkaissa ajoneuvoissa. Lisäksi tehtiin selväksi, että Tanskasta kolmansiin maihin viedään ainoastaan jalostuseläimiä.

Tutustuminen Nørupgaardin tilan karjankuljetustoimintaan

Ryhmä vieraili Euroopan parlamentin jäsenen Asger Christensenin (Renew) omistamalla Nørupgaard-maitotilalla. Tilalla on yli 600 nautaa, joista yli 200 on lypsylehmiä. Lehmät lypsetään kolme kertaa päivässä suuremman tuotoksen saamiseksi. Eläimiä pidetään lypsettävinä pidempään kuin aiemmin. Osa ylijäämäkarjasta teurastetaan, osa viedään Puolaan ja Venäjälle (tällä vuonna yli 70

eläintä, jotka valittiin geneettisen laadun perusteella) ja osa myydään naapurituloille (esim. nuoret vasikat kasvatettavaksi lihaa varten).
Kaikki lehmät merkitään sähköisesti, jolloin voidaan kirjata yksityiskohtaiset tiedot, mukaan lukien eläinlääkinnälliset tiedot, jalostus ja poikiminen.

Ryhmä sai tilaisuuden tarkkailla neljän lehmän kuormausta Viking-yhtiön kaksikerroksiseen kuorma-autoon, jonka enimmäiskapasiteetti oli 35 lehmää. Yritys ostaa vientiin parhaat ylimääräiset eläimet, ja ennen vientiä ne kuljetetaan karanteenasemalle, jossa ne oleskelevat 28 päivää. Tässä tapauksessa eläimet kuljetettiin Venäjälle 2 x 24 tunnin matkalla, jonka aikana pidettiin 24 tunnin tauko.

Paikalla olevat viralliset tarkastajat/eläinlääkärit selittivät, että kuljetettavien eläinten osalta lypsylehmiä on lypsettävä 12 tunnin välein ja nuoria eläimiä voidaan kuljettaa enintään 14 tuntia ennen pysähdystä. Lastaamista edeltävien tarkastusten aikana mitään eläintä ei lastata, jos se ei ole kunnossa.

Tarkastusten osalta tarkastajat pyytävät kuljettajan asiakirjoja ja tarkastavat ajoneuvot (GPS ja äärimmäistä lämpötilaa koskeva hälytysjärjestelmä). Kuljetusyritys saa nämä tiedot kuljettajan puhelimesta. Tarkastajat menevät ajoneuvon sisälle ja tarkastavat, toimiiko vesijärjestelmä ja onko mitään sellaista, joka voisi vahingoittaa eläimiä. Myös vesi- ja ilmanvaihtojärjestelmät tarkastetaan. Jos ajoneuvossa on vedenlämmittimiä, jotka estävät jäätyksen kylmän sään aikana, ne tarkastetaan myös.

Puheenjohtaja kiitti Asger Christenseniä hänen tilansa avaamisesta valtuuskunnalle ja siitä, että Christensen oli ottanut johtoaseman monenlaisten kokousten järjestämisessä.

Päivä 3 (5. marraskuuta 2021)

Tapaaminen Tanskan eläinlääkintäpäällikön Hanne Larsenin kanssa

Eläinlääkintäpäällikkö aloitti esittelyn esittämällä tietoja eläinkuljetusten määrästä Tanskassa ja vientikuljetuksista. Tarkastusten määrä on kasvanut viime vuosina, ja nyt 30 prosenttia reittisuunnitelmista tarkastetaan takautuvasti suunniteltuun matkaan vertaamiseksi, 10 prosenttia kuorma-automatkoista tarkastetaan satunnaisesti ja lämpötilarikkomusten varalta tehdään kausittaisia tarkastuksia.

Tanska, Ruotsi, Belgia ja Alankomaat työstävät yhteistä lähestymistapaa lainsäädännön tarkistamiseen. Tanskassa lainsäädännön osalta esiin nousseita erityisongelmia ovat epäselvyys näyttelyihin vietävistä eläimistä (harrastetoiminta pikemminkin kuin kaupallinen toiminta), tarve tarkentaa eri eläinten lattiakorkeutta sekä vesi- ja rehuvaatimuksia.

Huolta aiheuttaa se, että kuljettajien koulutus (erityisesti eläinten käsittelyn alalla) ei ole tehokasta muissa maissa (esimerkiksi verkkokoulutus eikä käytännön kokemusta).

Sen varmistamiseksi, että jalostuseläimiä todella viedään jalostukseen, viranomaiset arvioivat määrän.

Seuranneessa keskustelussa keskityttiin enimmäismatka-aikoihin, kantaviin eläimiin ja vieroittamattomiin vasikoihin.

CVO totesi, että 50-prosenttisesti edennyt tiineys on takaraja kuljetukselle.

Vieroittamattomien vasikoiden osalta CVO oli yhtä mieltä siitä, että kaksi viikkoa ei ollut riittävä ikä vasikan kuljettamiseksi yli kahdeksan tuntia.

Tapaaminen [Animal Protection Denmark](#) -järjestön kanssa

Järjestön edustajat (Ditte Erichsen ja Lena Rohn) esittelivät yksityiskohtaiset tiedot tämän vuoden heinäkuussa tapahtuneesta kuljetuksesta, jossa oli 225 alle neljän viikon ikäistä vasikkaa (194 niistä 21–24 päivän ikäisiä) ja jota seurasi kansalaisjärjestön jäsen. Eläinten kerääminen yhdeksältä hajallaan olevalta tilalta alkoi neljällä kuorma-autolla hyvin varhaisessa vaiheessa aamulla, ja kuljetus keräyskeskuksesta Alankomaihin pääsi liikkeelle vasta klo 15.30.

Tässä kuljetuksessa käytettiin vain yhtä kuljettajaa, mikä tarkoittaa yhtä pakollista pysähdystä, ja Alankomaissa sijaitsevaan määräpaikkaan päästiin noin klo 4.30 eli noin 24 tuntia ensimmäisen noudon jälkeen. Eläimiä ei purettu eikä ruokittu lähes 24 tuntiin.

Vaikka vain 8 prosenttia Tanskan vasikoista viedään maasta (43 000 vasikkaa Alankomaihin ja Belgiaan vuonna 2020), kansalaisjärjestö totesi tämän esimerkin osoittavan, että vasikoiden kuljetusta koskevaa lainsäädäntöä ei noudateta ruokinnan ja juottamisen osalta matkan aikana (enintään kahdeksan tuntia).

Vieroittamattomien eläinten määritelmän osalta edustajat totesivat, että tähän ryhmään olisi sisällytettävä eläimet, joiden ruokintaan tarvitaan ihmisten apua. Kansalaisjärjestö ilmaisi huolensa tiineenä olevien hiehojen kuljettamisesta Iraniin ja Azerbaidžaniin Venäjän kautta sekä Venäjän syrjäisille alueille.

Vuoden 2019 luvut osoittavat, että Tanskan ulkopuolelle kuljetettiin 15 miljoonaa eläintä, pääasiassa porsaita. Muissa jäsenvaltioissa rekisteröidyillä kuorma-autoilla vietiin 11 miljoonaa eläintä enimmäkseen yli 8 tunnin pituisilla kuljetuksilla.

Lainsäädännön muuttamista koskevien ehdotusten osalta järjestön edustajat totesivat, että kuljetusaika saisi olla enintään kahdeksan tuntia, vieroittamattomia eläimiä ei saisi kuljettaa ja vienti olisi kiellettävä kolmansiin maihin, joissa täytäntöönpanoa ei voida taata. He suhtautuivat epäilevästi reittisuunnitelmien palauttamiseen ja huomauttivat myös, että Venäjällä oli laitonta purkaa kolmansista maista tulevia eläimiä tiloihin, joille ei ole annettu hyväksyntää, mikä asettaa kyseenalaiseksi lepoasemien olemassaolon, ja että Saksa ja Alankomaat olivat kieltäneet kuljetuksen Venäjän kautta tällaisten epäilyjen vuoksi.

Lehdistötilaisuus

Vierailun päätteeksi järjestettyyn lehdistötilaisuuteen osallistui tanskalaisen liikenne- ja maatalousalan toimittajia sekä GEO-lehden toimittaja:

Marlene Goering + valokuvaaja (GEO Magazine)
Claus Djørup (Fagpressebureauet)
Lasse Ege Pedersen (Effektivt Landbrug)
Lars M. Lassen (Transporttidende)

GEO-lehden oli määrä tehdä laaja artikkeli valiokunnan työstä jonkin aikaa vierailun jälkeen.

Läsnä olleet jäsenet Tilly Metz (puheenjohtaja), Niels Fuglsang (S&D) ja Asger Christensen (RE) kertoivat vierailun tarkoituksesta ja esittelivät valiokunnan toimintaa. Toimittajat esittivät kysymyksiä siitä, miten kuljetusaikojen muuttuminen voisi vaikuttaa tanskalaiseen eläinten kuljetukseen / vientiin, ja siitä, että Tanskassa on rajoitetusti kapasiteettia lisätä lihan kulutusta, jos vientiä olisi rajoitettava.

Toimittajat pyysivät jäseniä asettamaan kolme keskeistä painopistettä lainsäädännön muuttamiseksi.

Tilly Metz korosti heikoimmassa asemassa olevien eläinten suojelua, EU:n ulkopuolelle teurastettavaksi suuntautuvan viennin lopettamista ja kuljetusajan rajoittamista.

Niels Fuglsang piti ensisijaisena kahdeksan tunnin kuljetusaikaa, viennin rajoittamista kolmansiin maihin ja vieroittamattomien eläinten kuljetusten rajoittamista.

Asger Christensenille ensisijaisena tavoitteena on asetuksen (EY) N:o 1/2005 asianmukainen täytäntöönpano, tiineenä olevien eläinten suojelu ja viennin rajoittaminen kolmansiin maihin (erityisesti laivoilla).

Kaikki kolme viittasivat myös parempaan valvontaan ja ajoneuvokohtaiseen valvontaan sekä vastuun selkeyttämiseen.

Päätelmät

ANIT-valiokunnan valtuuskunta tapasi tarkastuskäynnillään Tanskassa useita alan edustajia, Tanskan viranomaisten edustajia (tarkastavia eläinlääkäreitä ja eläinlääkintäpäällikön) ja yhden kansalaisjärjestön edustajia.

Jäsenet saivat ensikäden tietoa Tanskan eläinkuljetusten nykyisistä käytännöistä, eläinkuljetuksista annetun EU:n asetuksen (EY) N:o 1/2005 täytäntöönpanon nykytilanteesta ja ehdotuksia asetuksen parantamiseksi.

Tanskalaiset osallistujat ehdottivat, että alan eri toimijoiden vastualueet jaettaisiin selkeästi, että seuraamusjärjestelmä paranisi kaikkialla EU:ssa ja että kuljetusvaatimukset määriteltäisiin vastaamaan paremmin nykyistä tilannetta (esim. kuljetusten tilavaatimukset).

Tarkastuskäynnillä kerätyt tiedot olivat erittäin merkityksellisiä, ja ne auttavat ANIT-valiokuntaa laatimaan suosituksia asetuksen (EY) N:o 1/2005 tarkistamiseksi. Näin ollen vierailu saavutti päätavoitteensa.

IV. LUETTELO ULKOISISTA TUTKIMUKSISTA

1. Euroopan parlamentin tutkimuspalvelun (EPRS) tutkimukset		
Syyskuuta 2020	Background research for ANIT Committee	Linkki
30. kesäkuuta 2021	Briefing on Protection of animals during transport: Sanctions for infringements	Linkki
30. kesäkuuta 2021	Briefing on Protection of animals during transport: Guidelines and research	Linkki
30. kesäkuuta 2021	Briefing on Protection of animals during transport: Training of personnel and enforcement agents	Linkki
30. kesäkuuta 2021	Protection of animals during transport: Data on live animal transport	Linkki

1. Euroopan parlamentin tutkimuspalvelun (EPRS) tutkimukset

10. marraskuuta 2021	The European Parliament's investigative powers: Committees of inquiry in context	Linkki
-------------------------	--	------------------------

2. Rakenne- ja koheesiopolitiikan politiikkayksikkö B:n tutkimukset

27. lokakuuta 2020	Information Package for the Committee of Inquiry on the protection of animals during transport (ANIT)	Linkki
	<i>Seuraavat neljä julkaisua laadittiin 25. toukokuuta 2021 pidettyä seminaaria varten ja niistä keskusteltiin valiokunnan kokouksessa:</i>	
20. toukokuuta 2021	1) Research for ANIT Committee: Animal welfare on sea vessels and criteria for approval of livestock authorisation	Linkki tiivistelmään Linkki tutkimukseen
20. toukokuuta 2021	2) Research for ANIT Committee: Particular welfare needs in animal transport: aquatic animals	Linkki koko raporttiin Linkki tutkimukseen

2. Rakenne- ja koheesiopolitiikan politiikkayksikkö B:n tutkimukset

20. toukokuuta 2021	3) Research for ANIT Committee: Particular welfare needs in animal transport: unweaned animals and pregnant females	Linkki tiivistelmään Linkki tutkimukseen
31. toukokuuta 2021	4) Research for ANIT Committee: The practices of animal welfare during transport in third countries: an overview	Linkki tiivistelmään Linkki tutkimukseen
5. heinäkuuta 2021	Research for ANIT Committee - Patterns of livestock transport in the EU and to third countries	Linkki tiivistelmään Linkki tutkimukseen

