



Sesijas dokuments

A9-0350/2021

14.12.2021

ZIŅOJUMS

par izmeklēšanu saistībā ar apgalvojumiem par iespējamām pārkāpumiem un administratīvām kļūmēm Savienības tiesību aktu piemērošanā attiecībā uz dzīvnieku labturību pārvadāšanas laikā Savienības teritorijā un ārpus tās (2020/2269(INI))

Izmeklēšanas komiteja par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā

Referenti: *Daniel Buda, Isabel Carvalhais*

SATURA RĀDĪTĀJS

Lpp.

SECINĀJUMI.....	3
INFORMĀCIJA PAR PIEŅEMŠANU ATBILDĪGAJĀ KOMITEJĀ.....	27
ATBILDĪGĀS KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAUSTA.....	28
PIELIKUMS. PĀRSKATS PAR DARBĪBĀM PILNVARU LAIKĀ.....	29

SECINĀJUMI

par izmeklēšanu saistībā ar apgalvojumiem par iespējamiem pārkāpumiem un administratīvām kļūmēm Savienības tiesību aktu piemērošanā attiecībā uz dzīvnieku labturību pārvadāšanas laikā Savienības teritorijā un ārpus tās (2020/2269(INI))

Izmeklēšanas komiteja par dzīvnieku labturību pārvadāšanas laikā ES teritorijā un ārpus tās,

- ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 226. pantu,
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas 1995. gada 19. aprīļa Lēmumu 95/167/EK, *Euratom*, EOTK par sīki izstrādātiem Eiropas Parlamenta izmeklēšanas tiesību izmantošanas noteikumiem¹,
- ņemot vērā 2020. gada 19. jūnija Lēmumu (ES) 2020/1089 par Izmeklēšanas komitejas izveidi, kuras uzdevums ir pārbaudīt apgalvojumus par iespējamiem pārkāpumiem un administratīvām kļūmēm Savienības tiesību aktu piemērošanā attiecībā uz dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā Savienībā un ārpus tās, un šīs komitejas pilnvaru, skaitliskā sastāva un pilnvaru termiņa noteikšanu²,
- ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienību (LES) 4. panta 3. punktu, kurā noteikts, ka "saskaņā ar lojālas sadarbības principu Savienība un dalībvalstis ar patiesu savstarpēju cieņu palīdz cita citai veikt uzdevumus, ko nosaka Līgumos",
- ņemot vērā LES 17. panta 1. punktu, kurā noteikts, ka Komisija "uzrauga Savienības tiesību piemērošanu, ko kontrolē Eiropas Savienības Tiesa",
- ņemot vērā LESD 13. pantu, kurā noteikts, ka, izstrādājot un īstenojot ES politikas virzienus, Savienībai un dalībvalstīm ir pilnībā jāņem vērā dzīvnieku labturības prasības, jo dzīvnieki ir jutīgas būtnes,
- ņemot vērā LESD 258. pantu,
- ņemot vērā Padomes 2004. gada 22. decembra Regulu (EK) Nr. 1/2005 par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas un saistīto darbību laikā un grozījumu izdarīšanu Direktīvās 64/432/EEK un 93/119/EK un Regulā (EK) Nr. 1255/97³,
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 15. marta Regulu (ES) 2017/625 par oficiālajām kontrolēm un citām oficiālajām darbībām, kuras veic, lai nodrošinātu, ka tiek piemēroti pārtikas un barības aprites tiesību akti, noteikumi par dzīvnieku veselību un labturību, augu veselību un augu aizsardzības līdzekļiem⁴,

¹ OV L 113, 19.5.1995., 1. lpp.

² OV L 239 I, 24.7.2020., 1. lpp.

³ OV L 3, 5.1.2005., 1. lpp.

⁴ OV L 95, 7.4.2017., 1. lpp.

- ņemot vērā Eiropas Pārtikas nekaitīguma iestādes (*EFSA*) 2010. gada 2. decembra zinātnisko atzinumu⁵ par dzīvnieku labturību pārvadāšanas laikā,
- ņemot vērā *EFSA* 2009. gada 29. janvāra zinātnisko atzinumu par vispārēju pieeju zivju labturībai un zivju jutīguma koncepcijai⁶,
- ņemot vērā Pasaules Dzīvnieku veselības organizācijas (*OIE*) Ūdensdzīvnieku veselības kodeksu,
- ņemot vērā Komisijas 2017. gada septembra pētījumu par saimniecībās audzētu zivju labturību: vispārēja prakse pārvadāšanas un nokaušanas laikā,
- ņemot vērā Eiropas Savienības Tiesas 2015. gada 23. aprīļa spriedumu lietā C-424/13⁷,
- ņemot vērā Eiropas Revīzijas palātas Īpašo ziņojumu Nr. 31/2018 "Dzīvnieku labturība Eiropas Savienībā"⁸,
- ņemot vērā 2019. gada 14. februāra rezolūciju par Padomes Regulas (EK) Nr. 1/2005 par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā Eiropas Savienībā un ārpus tās īstenošanu⁹,
- ņemot vērā Padomes 2019. gada 16. decembra secinājumus par dzīvnieku labturību¹⁰,
- ņemot vērā Padomes 2021. gada 22. aprīļa ziņojumu¹¹ ar anketas rezultātiem nolūkā sniegt ieguldījumu plānotajā Regulas (EK) Nr. 1/2005 par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas un saistīto darbību laikā novērtēšanā un pārskatīšanā attiecībā uz tālsatiksmes pārvadājumiem uz trešām valstīm,
- ņemot vērā Padomes 2021. gada 28. jūnija sanāksmes secinājumus par dzīvnieku labturību tālos jūras pārvadājumos uz trešām valstīm¹²,
- ņemot vērā Komisijas pārskata ziņojumu par to dzīvnieku labturību, kurus eksportē pa autoceļiem¹³,
- ņemot vērā Komisijas pārskata ziņojumu par to dzīvnieku labturību, kurus eksportē pa jūras ceļiem¹⁴,
- ņemot vērā Komisijas pārskata ziņojumu par sistēmām nepiemērotu dzīvnieku

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

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

⁷ 2015. gada 23. aprīļa spriedums lietā C-424/13, *Zuchtvieh-Export GmbH pret Stadt Kempten*, ECLI:EU:C:2015:259.

⁸ Eiropas Revīzijas palātas 2018. gada 14. novembra Īpašais ziņojums Nr. 31/2018 "Dzīvnieku labturība Eiropas Savienībā: mazinot neatbilstību starp vērienīgajiem mērķiem un praktisko īstenošanu",

⁹ OV C 449, 23.12.2020., 157. lpp.

¹⁰ Padomes secinājumi par dzīvnieku labturību — ilgtspējīgas dzīvnieku audzēšanas neatņemama sastāvdaļa (2019. gada 16. decembris).

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/lv/pdf>

¹³ Ares(2020)617395, 31.1.2020.

¹⁴ Ares(2020)2217898 – 24.04.2020.

pārvadāšanas novēršanai Eiropas Savienībā¹⁵,

- ņemot vērā Komisijas 2021. gada 18. februāra paziņojumu "Tirdzniecības politikas pārskatīšana — atvērta, ilgtspējīga un pārlicinoša tirdzniecības politika" (COM(2021)0066),

ņemot vērā Komisijas 2020. gada 20. maija paziņojumu "Stratēģija "No lauka līdz galdam". Taisnīgas, veselīgas un videi draudzīgas pārtikas sistēmas vārdā" (COM(2020)0381),
 - ņemot vērā Komisijas 2018. gada 26. janvāra ziņojumu par starptautisko dzīvnieku labturības pasākumu ietekmi uz Eiropas lauksaimniecības dzīvnieku audzētājiem globalizētā pasaulē (COM(2018)0042),
 - ņemot vērā ES 2015. gada 14. oktobra tirdzniecības stratēģiju "*Trade4All*" un tajā minētās ES vērtības tirdzniecībā,
 - ņemot vērā padziļināto analīzi "*Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*" ("Lauksaimniecības dzīvnieku pārvadāšanas modeļi ES un uz trešām valstīm"), ko 2021. gada 5. jūlijā publicēja Iekšpolitikas ģenerāldirektorāts¹⁶,
 - ņemot vērā OIE izstrādāto Ūdensdzīvnieku veselības stratēģiju 2021.–2025. gadam¹⁷,
 - ņemot vērā Reglamenta 208. pantu,
- A. tā kā LESD 226. pants ir juridiskais pamats, saskaņā ar kuru Parlaments var izveidot pagaidu izmeklēšanas komiteju, lai — neskarot dalībvalstu vai ES tiesu iestāžu jurisdikciju, — izskatītu pārkāpumus vai administratīvas kļūmes, kas varētu būt pieļautas, īstenojot ES tiesību aktus, un tā kā tas ir svarīgs Parlamenta uzraudzības pilnvaru elements;
- B. tā kā pēc Priekšsēdētāju konferences priekšlikuma Parlaments 2020. gada 19. jūnijā nolēma izveidot izmeklēšanas komiteju, kas izskatītu iespējamus pārkāpumus un administratīvas kļūmes ES tiesību aktu piemērošanā attiecībā uz dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā Savienības teritorijā un ārpus tās;
- C. tā kā pārkāpums nozīmē to, ka ES iestādes, struktūras vai dalībvalstis ir rīkojušās nelikumīgi, īstenojot ES tiesību aktus, proti, ar savu darbību vai bezdarbību tās ir pārkāpušas tiesību aktus;
- D. tā kā administratīva kļūme nozīmē sliktu vai nesekmīgu administratīvu darbību, kas notiek gadījumos, kad, piemēram, kāda iestāde neievēro labas pārvaldības principus, un tā kā administratīvas kļūmes ir, piemēram, administratīvi pārkāpumi un bezdarbība, ļaunprātīga varas izmantošana, negodīgums, nepareiza darbība vai nekompetence, diskriminācija, novēršamas kavēšanās, atteikšanās sniegt informāciju, nolaidība un citi

¹⁵ Ares(2016)4171631 – 05.08.2016.

¹⁶ Eiropas Parlamenta Iekšpolitikas ģenerāldirektorāts, Politikas departaments B: Strukturālā un kohēzijas politika, padziļināta analīze "*Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*" ("Lauksaimniecības dzīvnieku pārvadāšanas modeļi ES un uz trešām valstīm"), 2021. gada 5. jūlijs.

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

trūkumi, kas atspoguļo nepareizu darbību Savienības tiesību aktu piemērošanā jebkurā jomā, uz kuru tie attiecas;

- E. tā kā Izmeklēšanas komiteja sāka darbu 2020. gada 23. septembrī, nosakot metodiku savam darbam, kas ietver publiskas uzklausišanas, misijas, ekspertu konsultācijas, kā arī datu, faktu un pētījumu pieprasījumus;
- F. tā kā LESD 13. pantā ir paredzēts, ka, "nosakot un īstenojot Savienības lauksaimniecības, zivsaimniecības, transporta, iekšējā tirgus un pētniecības un tehnoloģiju attīstības un kosmosa izpētes politiku, Savienība un dalībvalstis veita pienācīgu uzmanību dzīvnieku kā jutīgu būtņu labturības prasībām, vienlaikus ievērojot dalībvalstu normatīvos vai administratīvos aktus un paražas, jo īpaši attiecībā uz reliģiskiem rituāliem, kultūras tradīcijām un reģionālās kultūras mantojumu";
- G. tā kā Regulas (EK) Nr. 1/2005 3. pantā ir skaidri noteikts, ka "dzīvniekus nedz pārvadā, nedz organizē dzīvnieku pārvadāšanu tādā veidā, kas varētu tiem radīt ievainojumus vai nevajadzīgas ciešanas", un 5. apsvērumā ir noteikts, ka "dzīvnieku (...) labturības dēļ tāla pārvadāšana būtu cik vien iespējams jāierobežo";
- H. tā kā Eiropas Savienības Tiesa ar 2015. gada 23. aprīļa spriedumu nolēma, ka, lai kompetentā iestāde izbraukšanas vietā atļautu pārvadāšanas procesu saistībā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 1/2005, pārvadājuma organizētājam ir jāiesniedz reāls pārvadājuma žurnāls, kurā norādīts, ka tiks ievēroti regulas noteikumi, tostarp pārvadājuma posmos ārpus ES;
- I. tā kā Eiropas Savienības Tiesas 2017. gada 19. oktobra spriedumā lietā C-383/16¹⁸ noteikts, ka Regulu (ES) Nr. 1/2005 pilnībā piemēro no izbraukšanas vietas ES līdz galamērķa vietai, pat ja galamērķis ir trešā valstī;
- J. tā kā dalībvalstis ES Regulu (EK) Nr. 1/2005 neīsteno pietiekami pārlicinoši un stingri, bet ārpus ES to neīsteno vispār;
- K. tā kā no mātes neatšķirtu dzīvnieku pārvadāšana ir īpaši problemātiska;
- L. tā kā pārvadājumu žurnāli bieži ir nepilnīgi un tajos ir norādīts neiespējami īss aplēstais pārvadāšanas ilgums;
- M. tā kā telpas augstums transportlīdzekļos bieži neatbilst minimālajiem standartiem un transportlīdzekļos bieži vien ir nepietiekams pakaišu daudzums; tā kā transportlīdzekļos bieži vien nav atbilstīgas starpsienas;
- N. tā kā notiek arī tā dēvētā savākšanas centru maiņa, kad dzīvnieki no viena savākšanas centra tiek pārvesti uz citu savākšanas centru, lai slēptu pārvadāšanas ilgumu;
- O. tā kā ir vairāki iemesli dzīvnieku pārvietošanai, tostarp tirgošana, nobarošana, kaušana, audzēšana un pavairošana, kā arī sacensības un izstādes;
- P. tā kā dzīvnieku labturības apsvērumu dēļ bieži vien ir iespējams, tehniski vienkāršāk un

¹⁸ 2017. gada 19. oktobra spriedums lietā C-383/16, *Vion Livestock BV* pret *Staatssecretaris van Economische Zaken*, ECLI:EU:C:2017:783.

dažkārt racionālāk pārvadāt gaļu, ģenētisko materiālu un citus dzīvnieku izcelsmes produktus, nevis pārvadāt dzīvus dzīvniekus kaušanai un vaislai;

- Q. tā kā saskaņā ar *EFSA* 2011. gada janvāra zinātnisko atzinumu dzīvnieku pārvadāšana rada būtisku dzīvnieku infekcijas slimību izplatības risku ES¹⁹;
- R. tā kā miljoniem dzīvnieku ik gadu tiek pārvadāti gan mazos, gan arī lielos attālumos dalībvalstīs, kā arī starp dalībvalstīm un uz trešām valstīm; tā kā šādus pārvadājumus var ērti aizstāt ar gaļas, dzīvnieku izcelsmes produktu un ģenētiskā materiāla pārvadāšanu;
- S. tā kā 2019. gadā dalībvalstīs tika pārdoti aptuveni 1,4 miljardi liellopu, cūku, mājputnu, aitu, kazu un zirgu un dalībvalstu starpā notika tirdzniecība ar 4,3 miljoniem liellopu, 3,3 miljoniem aitu un kazu, 36,9 miljoniem cūku, 1300 miljoniem mājputnu un 55 692 zirgiem, turklāt mājputni bija aktīvāk tirgotā dzīvnieku grupa, kas veidoja vismaz 57 % no kopējā pārdoto dzīvo dzīvnieku skaita visās dalībvalstīs²⁰;
- T. tā kā vairākas ES un pasaules valstis un reģioni ir aizlieguši dzīvu dzīvnieku pārvadāšanu lielos attālumos uz trešām valstīm un aizjūras tirgiem, savukārt citas valstis un reģioni apsver šādu pasākumu, jo nav iespējams nodrošināt pārvadājumu atbilstību Regulai (EK) Nr. 1/2005, kā arī nav iespējams novērtēt reālos apstākļus lielu attālumu pārvadājumos uz trešām valstīm;
- U. tā kā ES iedzīvotāji izrāda arvien lielāku vēlmi ievērot dzīvnieku labturības standartus, jo īpaši attiecībā uz dzīvu dzīvnieku pārvadāšanu;
- V. tā kā ir veikti plaši pētījumi, kas pierāda, ka dzīvnieku labturība ietekmē gaļas kvalitāti;
- W. tā kā 2018. gadā 2,8 miljoni aitu un liellopu tika pārvesti pa jūru uz Horvātiju, Franciju, Īriju, Portugāli, Rumāniju, Slovēniju un Spāniju²¹;
- X. tā kā no ES uz Turciju katru gadu tiek eksportēti aptuveni 700 000 liellopu un aitu, liels skaits liellopu (70 000) tiek pārvests arī uz Libānu — galvenokārt no Francijas un Spānijas, un Francija liellopus eksportē tālāk uz Alžīriju, Tunisiju un Maroku²²;
- Y. tā kā 2018. gadā no ES uz trešām valstīm tika eksportēti aptuveni 239 000 liellopu pavairošanai, 78 000 liellopu kaušanai, 416 000 cūku, 2,4 miljoni aitu un 14 000 kazu tika eksportēti pavairošanai vai kaušanai un 2019. gadā no ES uz trešām valstīm tika eksportēti aptuveni 230 miljoni liellopu, cūku, mājputnu un aitu, un mājputni bija

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

²⁰ Eiropas Parlamenta Iekšpolitikas ģenerāldirektorāts, Politikas departaments B: Strukturālā un kohēzijas politika, padziļināta analīze "*Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*" ("Lauksaimniecības dzīvnieku pārvadāšanas modeļi ES un uz trešām valstīm"), 2021. gada 5. jūlijs.

²¹ Eiropas Parlamenta Iekšpolitikas ģenerāldirektorāts, Politikas departaments B: Strukturālā un kohēzijas politika, padziļināta analīze "*Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*" ("Lauksaimniecības dzīvnieku pārvadāšanas modeļi ES un uz trešām valstīm"), 2021. gada 5. jūlijs.

²² Eiropas Parlamenta Iekšpolitikas ģenerāldirektorāts, Politikas departaments B: Strukturālā un kohēzijas politika, padziļināta analīze "*Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*" ("Lauksaimniecības dzīvnieku pārvadāšanas modeļi ES un uz trešām valstīm"), 2021. gada 5. jūlijs.

visvairāk tirgotie lauksaimniecības dzīvnieki, veidojot 98 % no eksporta²³;

- Z. tā kā katru gadu no ES uz Krieviju, kā arī uz Ukrainu un Moldovu tiek nosūtīti 600 000 cūku un tās bieži vien tiek pārvadātas lielos attālumos no Vācijas uz Krieviju, Ukrainu, Moldovu un Serbiju²⁴;
- AA. tā kā ES galvenie tirdzniecības partneri ir atkarīgi no dzīvnieku sugas un 2019. gadā galvenā tirdzniecības partnere bija Ukraina, kas importēja 84,6 miljonus sauszemes lauksaimniecības dzīvniekus, no kuriem lielākā daļa bija mājputni, un Baltkrievija, Gana, Ēģipte, Maroka un Albānija bija citi būtiski ES mājputnu eksporta galamērķi 2019. gadā, kuru galvenā izcelsme bija Polija, kas eksportēja aptuveni 61,9 miljonus dzīvnieku, kam sekoja Ungārija ar 35,6 miljoniem dzīvnieku, Nīderlande ar 29,8 miljoniem dzīvnieku un Francija ar aptuveni 25,4 miljoniem dzīvnieku²⁵;
- AB. tā kā 2018. gadā dzīvnieku iekšējās tirdzniecības vērtība ES bija 8,6 miljardi EUR, visaugstāko vērtību sasniedzot liellopiem, cūkām un mājputniem; tā kā dzīvnieku eksporta vērtība ir apmēram 1,6 miljardi EUR²⁶;
- AC. tā kā Komisijai ir jānodrošina, ka visas dalībvalstis pareizi piemēro ES tiesību aktus par dzīvnieku pārvadāšanu, lai nodrošinātu to labturību, kā arī novērstu negodīgu konkurenci;
- AD. tā kā Eiropas lopkopības saimniecībās ir nodarbināti aptuveni 4 miljoni cilvēki (atalgoti un neatalgoti) un 80 % no viņiem dzīvo ES dalībvalstīs, kas Savienībai pievienojušās nesen²⁷;
- AE. tā kā ģeogrāfiskajai atrašanās vietai nevajadzētu būt brīvas preču aprites, personu brīvas pārvietošanās un pakalpojumu brīvas aprites šķērslim, kā to paredz ES Līgumi;
- AF. tā kā lopkopība saņem lielāko daļu no otrā pīlāra atbalsta saimniecībām mazāk labvēlīgos apgabalos, kas veido līdz 50 % no Eiropas izmantotās lauksaimniecības zemes platības, kā arī lielāko daļu no finansējuma agrovides pasākumiem, kas paredz kompensēt papildu izmaksas saistībā ar neizdevīgu atrašanās vietu vai pienākumu ievērot īpašus tiesību aktus²⁸;
- AG. tā kā dalībvalstīs atšķirīgi nosaka piemērotību pārvadāšanai un tā kā atbildīgajām personām bieži nav skaidrs, kas jādara, ja dzīvnieki ir atzīti par nepiemērotiem

²³ Eiropas Parlamenta Iekšpolitikas ģenerāldirektorāts, Politikas departaments B: Strukturālā un kohēzijas politika, padziļināta analīze "*Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*" ("Lauksaimniecības dzīvnieku pārvadāšanas modeļi ES un uz trešām valstīm"), 2021. gada 5. jūlijs.

²⁴ Eiropas Parlamenta Iekšpolitikas ģenerāldirektorāts, Politikas departaments B: Strukturālā un kohēzijas politika, padziļināta analīze "*Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*" ("Lauksaimniecības dzīvnieku pārvadāšanas modeļi ES un uz trešām valstīm"), 2021. gada 5. jūlijs.

²⁵ Eiropas Parlamenta Iekšpolitikas ģenerāldirektorāts, Politikas departaments B: Strukturālā un kohēzijas politika, padziļināta analīze "*Patterns of livestock transport in the EU and to third countries*" ("Lauksaimniecības dzīvnieku pārvadāšanas modeļi ES un uz trešām valstīm"), 2021. gada 5. jūlijs.

²⁶ Eiropas Parlaments, Parlamentārās izpētes pakalpojumu ģenerāldirektorāts, Deputātiem paredzēto izpētes pakalpojumu direktorāts, pārskats "ES tirdzniecība un dzīvnieku pārvadājumi", 2020. gada 7. februāris.

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>

pārvadāšanai;

AH. tā kā zivju ES iekšējā tirdzniecība ir ļoti būtiska visai ES zivsaimniecības produktu tirdzniecības nozarei un 2014. gadā veidoja 86 % no kopējā tirdzniecības apjoma ES un ārpus tās un pārdošanas apjoms ES sasniedza 5,74 miljonus tonnu 20,6 miljardu EUR vērtībā, kas ir augstākais reģistrētais rādītājs kopš 2006. gada²⁹;

pieņēma šādus secinājumus.

Vispārīgi secinājumi

1. uzsver, ka neatkarīgi no transportlīdzekļa veida pārvadāšana dzīvniekiem rada stresu un bieži vien negatīvi ietekmē dzīvnieku veselību un labturību, kā arī patērētāju veselību, jo īpaši tad, ja pārvadājumi ir slikti plānoti vai tiek veikti, izmantojot novecojušas tehnoloģijas un iekārtas, vai citādi netiek veikti pareizi;
2. norāda, ka jo īpaši sarežģīta Regulas (EK) Nr. 1/2005 īstenošana ir gadījumos, kad pārvadāšana notiek caur vairākām dalībvalstīm un vairākas dalībvalstis ir apstiprinājušas pārvadājuma žurnālu, pārvadātājam izsniegušas atļauju un transportlīdzekļa reģistrācijas apliecību, kā arī autovadītāja kvalifikācijas sertifikātu; norāda arī to, ka, ja dalībvalstis konstatē Regulas (EK) Nr. 1/2005 noteikumu pārkāpumus, tām par tiem jāziņo pārējām dalībvalstīm, kā noteikts 26. pantā;
3. norāda — lai gan brauciena ilgums pastiprina ietekmi, ko rada tādi faktori kā ekstrēma temperatūra, pārtikas, ūdens un atpūtas trūkums, kā arī iekraušana un izkraušana³⁰, brauciena ilgums kā tāds nerada dzīvu dzīvnieku labturības problēmas pārvadāšanas laikā; norāda arī, ka, ja apstākļi ir optimāli, veselīgus un pārvadāšanai piemērotus dzīvniekus var pārvadāt ilgāku laikposmu, ne vienmēr apdraudot to labturību³¹;
4. uzsver, ka Dzīvnieku pārvadāšanas regula tika pieņemta pirms vairāk nekā 15 gadiem un ka tajā paredzētie nosacījumi neatbilst jaunākajiem zinātniskajiem pētījumiem un atziņām par dzīvnieku fizioloģiju un vajadzībām;
5. uzsver, ka dzīvu dzīvnieku pārvadāšana ir kļuvusi nepieciešama lauksaimnieku specializācijas dēļ vienā vai vairākos dzīvnieku dzīves cikla posmos, vides jautājumu pārvaldības un dažādo ES ražošanas sistēmu dēļ, ko nosaka dažādi ģeogrāfiskie, klimatiskie, vidiskie un tradicionālie faktori, un šādi pārvadājumi stiprina ekonomiku un sociālo dinamiku dažādās ES teritorijās, kurās ES teritorijā galvenie ražošanas apgabali atrodas mazapdzīvotās vietās vai teritorijās ar dabiskiem ierobežojumiem;
6. atgādina, ka Padomes 2019. gada 16. decembra secinājumos par dzīvnieku labturību

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

³⁰ Zinātnisko projektu (*Hartung Joerg, "The new EU Animal Transport Regulation: Improved welfare and health or increased administration?"*, *Deutsche tierärztliche Wochenschrift*, 113. sējums, Nr. 3, 2006, 113.–116. lpp.; *Marahrens Michael un citi, "Special problems of long-distance road transports of cattle"*, *Deutsche tierärztliche Wochenschrift*, 110. sējums, Nr. 3, 2003, 120.–125. lpp.) rezultāti apliecina, ka stresa galvenais iemesls ir nevis pārvadājuma ilgums, bet gan iekraušanas un izkraušanas procedūra.

³¹

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

visas dalībvalstis atzina sarežģījumus, ko tālie pārvadājumi rada dzīvnieku labturībai, trūkumus un nepilnības noteikumu izpildē, un vajadzību pēc labākas noteikumu izpildes, kā arī vajadzību pārskatīt un atjaunināt spēkā esošos tiesību aktus, ņemot vērā jaunākās zinātnes atziņas;

7. šajā saistībā atgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 1/2005 1. panta 3. punktu dalībvalstis var pieņemt stingrākus valsts pasākumus, lai uzlabotu dzīvnieku labturību pārvadāšanas laikā, kas pilnībā tiek veikta to teritorijā, vai jūras pārvadājumos, kas sākas to teritorijā;
8. atgādina, ka Komisija savā 2011. gada ziņojumā par Regulas (EK) Nr. 1/2005 ietekmi konstatēja neatbilstību starp tiesību aktu prasībām un pieejamajiem zinātniskajiem pierādījumiem; atgādina arī, ka Komisija konstatēja, ka regulas izpilde ir saistīta ar būtiskām problēmām, daļēji tāpēc, ka prasības tiek interpretētas atšķirīgi, un daļēji tāpēc, ka dalībvalstīm trūkst kontroles mehānismu;
9. pauž nožēlu, ka Komisija pienācīgi nav ņēmusi vērā 2012. gada 12. decembra rezolūciju par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā un 2019. gada 14. februāra rezolūciju par Padomes Regulas (EK) Nr. 1/2005 par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā ES un ārpus tās īstenošanu, kurās cita starpā skaidri pausts aicinājums saīsināt dzīvnieku pārvadāšanas laiku un efektīvāk pārbaudīt atbilstību ES noteikumiem, lai aizsargātu dzīvniekus pārvadāšanas laikā;
10. pauž nožēlu, ka vairākas dalībvalstis nesadarbojās un neizpildīja Izmeklēšanas komitejas par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā Savienībā un ārpus tās nosūtīto anketu, kā dēļ netika iegūti dati par iespējamajiem pārkāpumiem uz vietas;
11. uzsver Eiropas Veterinārārstu federācijas (*FVE*) aicinājumu dzīvniekus audzēt pēc iespējas tuvāk telpām, kur tie dzimuši, un kaut pēc iespējas tuvāk ražošanas vietai³²;
12. uzsver, ka dalībvalstīs ne vienmēr tiek ievēroti Regulas (EK) Nr. 1/2005 noteikumi un tajā pilnībā nav ņemtas vērā dažādās visu dzīvnieku pārvadāšanas vajadzības atkarībā no to sugas, vecuma, lieluma un fiziskā stāvokļa vai īpaši fizioloģiskie un etioloģiskie aspekti, kā arī nav ņemtas vērā barošanas un dzirdināšanas prasības vai prasības attiecībā uz temperatūru, mitrumu un apiešanos ar dzīvniekiem;
13. atgādina, ka Dzīvnieku pārvadāšanas regula ir jāpārskata, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļu vadītājiem nav jāizvēlas starp noteikumu ievērošanu un dzīvnieku labturību;
14. secina, ka daudzas problēmas dzīvnieku pārvadāšanā rodas no neskaidriem tiesību aktu noteikumiem, maldinošām prasībām un skaidru definīciju trūkuma, atstājot iespējas atšķirīgi noteikumu interpretēšanai; uzsver, ka minētie apstākļi bieži vien veicina sistēmiskus pārkāpumus un nesaskaņotu un atšķirīgu noteikumu piemērošanu, radot paaugstinātus riskus dzīvniekiem un to labturībai; uzsver arī, ka tas apdraud vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp šajā nozarē strādājošajiem operatoriem, kā dēļ uzņēmumi un dalībvalstis, kuri ievēro noteikumus, saskaras ar negodīgu konkurenci no tiem, kuri to nedara, kas savukārt var veicināt pēc iespējas zemāku standartu noteikšanu

³² *FVE*, "The welfare of animals during transportation" ("Dzīvnieku labturība pārvadāšanas laikā"), 2008. gada 15. novembris.

attiecībā uz dzīvnieku labturību pārvadāšanas laikā; tādēļ uzskata, ka uzņēmumiem neatkarīgi no tā, vai tie ir atbildīgi par audzēšanu, nobarošanu, pārvadāšanu vai importu vai eksportu, ir pilnībā jāpilda savi pienākumi;

15. atzinīgi vērtē to, ka stratēģijā "No lauka līdz galdam" ierosināts Komisijai veikt ES tiesību aktu par lauksaimniecības dzīvnieku labturību, jo īpaši Regulas (EK) Nr. 1/2005, atbilstības pārbaudi;
16. norāda, ka dzīvnieku labturību pārvadāšanas laikā labvēlīgi ietekmē tas, ka katra dalībvalsts pienācīgi īsteno Regulu (EK) Nr. 1/2005;
17. norāda, ka dažas dalībvalstis ievēro un daudzos gadījumos pat pārsniedz prasības, kas atzītas par nepieciešamām saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1/2005;
18. atzinīgi vērtē to, ka Komisija ir pilnvarojusi *EFSA* izvērtēt jaunāko pieejamo zinātnisko informāciju par galveno sauszemes lauksaimniecības dzīvnieku sugu labturību pārvadāšanas laikā un par riskiem to labturībai, un uzsver, ka steidzami jāizvērtē arī jaunākā zinātniskā informācija par zivju un lolojumdzīvnieku labturību pārvadāšanas laikā;
19. uzsver, ka *EFSA* ir atzinusi, ka ir maz zinātnisko publikāciju par dzīvnieku labturību³³ un ka tas var ierobežot Komisijas uzdevumu atjaunināt tiesību aktus atbilstīgi jaunākajiem zinātniskajiem pierādījumiem izpildi;
20. uzsver vajadzību nodrošināt vienlīdzīgu attieksmi pret dzīvniekiem neatkarīgi no to komerciālās vērtības un vienmēr nodrošināt labākos pārvadāšanas apstākļus;
21. atzinīgi vērtē to, ka vairāku dalībvalstu kompetentās iestādes veic zinātniskus pētījumus par dzīvnieku pārvadāšanas ietekmi;
22. norāda, ka dzīvnieku ciešanas rada lielas bažas un sašutumu sabiedrībā, kā dēļ cita starpā Komisija kampaņas *#StopTheTrucks* ietvaros, kuras laikā Eiropas iedzīvotāji aicināja izbeigt dzīvnieku pārvadāšanu lielos attālumos, 2017. gada 21. septembrī saņēma 1 miljonu parakstu;

Regulas (EK) Nr. 1/2005 izpilde

23. vērš uzmanību uz atkārtotiem revīzijas ziņojumiem un iedzīvotāju, NVO un publiskā sektora iestāžu sniegto informāciju par dzīvnieku labturības problēmām pārvadāšanas laikā un neatbilstību regulai, jo īpaši attiecībā uz ilgiem pārvadājumiem un pārvadāšanu uz trešām valstīm, neievērojot ES pienākumu nodrošināt dzīvnieku labturību pārvadājumu laikā no iekraušanas vietas līdz galamērķim gan ES, gan arī trešās valstīs;
24. atgādina par NVO iepriekšējās desmitgadēs sniegto informāciju un sūdzībām, kas Komisijai iesniegtas saistībā ar iespējamu neatbilstību Regulai (EK) Nr. 1/2005; ņem vērā to secinājumus par sistemātiskiem regulas pārkāpumiem; pauž bažas par informāciju, ko Komisijas Veselības un pārtikas nekaitīguma ģenerāldirektorāts sniedzis savā oficiālajā revīzijas ziņojumā par to, ka revidētās dalībvalstis nav īstenojušas

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

Regulu (EK) Nr. 1/2005 un ka pārvadājumu laikā dzīvnieki ir pakļauti ciešanu riskam;

25. atzīst Komisijas nosūtītās vēstules stratēģijas "No lauka līdz galdam" ietvaros, lūdzot dalībvalstis nodrošināt tūlītēju un pilnīgu ES prasību ievērošanu, tostarp attiecībā uz dzīvnieku labturību pārvadājumu laikā, un pauž apņēmību sistēmisku vai atkārtotu neatbilstību gadījumā uzsākt tiesvedību; ņem vērā to, ka, pamatojoties uz iedzīvotāju un NVO sniegto informāciju, nav veikta izmeklēšana; pauž nožēlu par to, ka diemžēl Komisija ne pret vienu dalībvalsti nav uzsākusi pārkāpuma procedūru, lai gan neatbilstības gadījumā tas būtu jādara, neraugoties uz to, ka dažas dalībvalstis ir atkārtoti pārkāpušas Regulu (EK) Nr. 1/2005;
26. atzinīgi vērtē jaunās kopējās lauksaimniecības politikas noteikumus, kas būtiski veicina lauksaimniecības dzīvnieku labturību, izmantojot savstarpējās atbilstības mehānismu un mudinot lopkopjus piemērot augstākus standartus, izmantojot finansiālo atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar lauku attīstības politiku;
27. norāda, ka visbiežāk dokumentētie pārkāpumi pārvadāšanas laikā ir saistīti ar brīvo griestu augstumu, pārvadāšanai nepiemērotu dzīvnieku pārvadāšanu, pārpildītību, neatbilstīgām dzirdināšanas sistēmām vai ūdensapgādes un barības trūkuma dēļ, kā dēļ dzīvnieki atūdeņojas, pārvadāšanu ļoti augstas vai zemas temperatūras apstākļos un neatbilstīgu ventilāciju transportlīdzekļos, ievērojami pārsniegtu pārvadājuma ilgumu un atpūtas laika neievērošanu; ņem vērā arī citus bieži sastopamus pārkāpumus, piemēram, Eiropas Savienības Tiesas nolēmuma lietā C-424/13 neievērošanu, nereālu pārvadājumu žurnālu un neīstenojamu ārkārtas rīcības plānu uzrādīšanu; norāda arī, ka visbiežāk dokumentētie pārkāpumi saistībā ar pārvadājumiem pa jūru ir apmācīta personāla trūkums darbā ar dzīvniekiem un pārvadātāju ārkārtas rīcības plānu neesamība;
28. norāda, ka ir jāuzlabo pārvadājuma žurnālu pārbaude; sankciju piemērošana un proporcionalitāte; autovadītāju un uzņēmumu apmācība; lauksaimniecības dzīvniekus pārvadājošo autoceļu transportlīdzekļu un kuģu sertifikācijas process, lai atteiktu sertifikāciju tādiem transportlīdzekļiem, kuros nevar nodrošināt labus pārvadāšanas apstākļus;
29. atgādina, ka dzīvnieku labturības ievērošanu pārvadāšanas laikā varētu atvieglot datu reģistrācija un kontrole reāllaikā, izmantojot GPS, videonovērošanu un citus tehnoloģiskos līdzekļus;
30. norāda, ka regulā noteiktais izvietošanas blīvums ļauj kompetentajām iestādēm un pārvadātājiem to interpretēt atšķirīgi, jo īpaši gadījumos, kad ir vajadzīgi pielāgojumi, lai ņemtu vērā meteoroloģiskos apstākļus un pārvadājuma laiku; uzsver, ka pārpildītība apvienojumā ar nepietiekamu ventilāciju īpaši kaitē dzīvniekiem;
31. atzīst, ka neskaidras prasības attiecībā uz brīvo griestu augstumu var radīt situācijas, kurās dzīvnieki nevar stāvēt savā dabiskajā pozā, un tas rada šķēršļus mērķim aizsargāt dzīvniekus pārvadāšanas laikā; uzstāj, ka vajadzīga lielāka zinātnisko pierādījumu bāze, lai izstrādātu precīzus ieteikumus;
32. atzīst, ka ir ziņots par nolaidīgu praksi dzīvnieku iekraušanā, neievērojot prasības par to nošķiršanu atbilstoši vecumam, proti, sajaucot no mātes atšķirtus un neatšķirtus dažādu

sugu un lielumu dzīvniekus, dzīvniekus ar ragiem un grūsnas teles, taču vienlaikus atzīst arī izņēmumus, kas paredzēti Regulas (EK) Nr. 1/2005 I pielikuma III nodaļas 1.13. punktā;

33. ņem vērā vairākus ziņojumus par nepareizu rīcību dzīvnieku iekraušanā un izkraušanā, radot nevajadzīgu stresu, ciešanas un ievainojumus, kā arī lielāku mirstību, proti, īpaši jutīgu sugu, piemēram, mājputnu un trušu, gadījumā; uzsver, ka, pienācīgi rīkojoties ar dzīvniekiem, tiek nodrošināta labāka dzīvnieku labturība, iespējams, saīsināts iekraušanas un izkraušanas laiks, samazināts svara zudums, samazināta iespējamība gūt traumas un brūces, samazināti slimības gadījumi un veselības apdraudējums un, visbeidzot, nodrošināta labāka gaļas kvalitāte un samazināts mikrobu rezistences risks, kas palielinās, pārvadājot dzīvniekus pārpildītos transportlīdzekļos un stresa apstākļos; atzīst, ka tiek izmantotas nepiemērotas iekraušanas iekārtas un kuģu iekraušanas laikā netiek nodrošināta pienācīga rīcība ar dzīvniekiem, piemēram, tiek izmantotas nūjas un elektriski dzīšanas palīglīdzekļi;
34. uzskata, ka nepiemērotas starpsienas autotransporta līdzekļos ir biežs Regulas (EK) Nr. 1/2005 pārkāpums, kā dēļ dzīvnieki var gūt traumas;
35. uzsver, ka saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1/2005 lauksaimniekiem, transportlīdzekļu vadītājiem un transporta uzņēmumiem ir kopīga atbildība izvērtēt, vai dzīvnieki ir piemēroti pārvadāšanai, taču, lai gan faktiski tiem ir atšķirīga atbildība, šajā regulā atbildības sadalījums ir noteikts nepareizi, un šis aspekts, proti, atbildības jautājumi, būtu jārisina labāk; norāda, ka šāda dalītā atbildība rada risku, ka katrai iesaistītajai pusei var nākties uzņemties atbildību par dzīvnieku labturības pārkāpumiem, kurus tā nekontrolē un kurus tā nevar atklāt, jo lauksaimnieki ir tie, kuri zina dzīvnieku vēsturi un stāvokli pirms to pārvadāšanas; norāda arī, ka pārvadātājiem parasti ir ierobežota iepriekšējā informācija par dzīvniekiem (jo īpaši par grūsnām mātītēm) un tiem paredzēts īss laiks pirms iekraušanas, lai to pārbaudītu;
36. norāda, ka visbiežākie pārkāpumi šajā ziņā attiecas uz grūсну dzīvnieku, dzīvnieku, kuriem ir pagājuši vairāk nekā 90 % no gestācijas perioda un kuri reizēm dzemdē pārvadājuma laikā, gulošu dzīvnieku (ar fizioloģisku vājumu un/vai brūcēm vai patoloģisku stāvokli) un dzīvnieku ar brūcēm vai prolapsu pārvadāšanu;
37. ar bažām norāda, ka iesniegtajos un apstiprinātajos pārvadājumu žurnālos iekļautā informācija bieži vien ir nereāla, informācijas trūkst vai arī informācija par braucieniem vispār nav sniegta;
38. pauž nožēlu par to, ka mazu vietējo kautuvju uzturēšana rada lielas saimnieciskas grūtības; īpaši pauž nožēlu par kautuvju pārstrukturēšanu un to skaita samazināšanu;
39. uzskata, ka ir jāattīsta kaušana saimniecībā, izmantojot pārvietojamas kautuves, lai, kad vien iespējams, novērstu dzīvu dzīvnieku pārvadāšanu;

Atļaujas procedūras un transportlīdzekļa apstiprināšana

40. pauž nopietnas bažas par daudzajiem ziņojumiem saistībā ar nepiemērotu transportlīdzekļu izmantošanu dzīvu dzīvnieku pārvadāšanai gan pa sauszemi, gan pa jūru un atzīst ievērojamās atšķirības starp dalībvalstīm regulas interpretācijā un izpildē

attiecībā uz transportlīdzekļa apstiprināšanu, jo īpaši attiecībā uz tiesību aktu prasībām autotransporta līdzekļiem par dzirdināšanas sistēmu, liekot īpašu uzsvāru uz no mātes neatšķirti dzīvniekiem;

41. aicina pieņemt saskaņotus un saistošus standartus atļāuju piešķiršanai transportlīdzekļiem un kuģiem, kas pārvadā dzīvus dzīvniekus, tostarp attiecībā uz transportlīdzekļu stāvokli un satelītnavigācijas sistēmu;
42. atgādina, ka kuģi, ar kuriem pārvadā dzīvus dzīvniekus, parasti nav būvēti lauksaimniecības dzīvnieku pārvadāšanai, tie ir ļoti veci, bieži vien nav pienācīgi pārveidoti, tāpēc šajos gadījumos neatbilst dzīvnieku uzvedības un sugu īpašajām vajadzībām un vienādi apdraud gan cilvēku, gan dzīvnieku labjutību; uzsver, ka Eiropas licence ir piešķirta 80 kuģiem un 54 % no tiem ir licencēti valstīs, kas ir iekļautas Parīzes Saprāšanās memoranda melnajā sarakstā par sliktiem rādītājiem;
43. ar bažām norāda, ka lauksaimniecības dzīvnieku kuģu pārbaudes un sertifikācijas procedūras nav saskaņotas un dažās dalībvalstīs trūkst obligātu pārbaudes kritēriju, un šo situāciju vēl vairāk pasliktina tas, ka šādu procedūru rezultāti netiek paziņoti starp dalībvalstīm, tāpēc rodas situācijas, kad vienā dalībvalstī noraidīts kuģis tiek apstiprināts citā, un ir konstatēts arī, ka kuģi veic darbību ar citu nosaukumu un tādēļ tiek pieprasīta jauna licence; norāda, ka dažos gadījumos ir iegūti pierādījumi, ka iestādes dažās dalībvalstīs ir apstiprinājušas un/vai atļāvušas izmantot kuģus, kas neatbilst ES noteikumiem par dzīvnieku labturību, un tas rada nopietnas bažas, jo pēc kuģa apstiprināšanas vienā dalībvalstī tas var tikt izmantots darbībām visās dalībvalstīs;
44. ņem vērā Komisijas secinājumus, ka, izņemot dažus gadījumus, pašreizējās sistēmas lauksaimniecības dzīvnieku kuģu apstiprināšanai ir nepietiekamas, lai pēc iespējas samazinātu riskus, galvenokārt tāpēc, ka lielākajai daļai kompetento iestāžu, kuras pārbauda lauksaimniecības dzīvnieku kuģus, nav pienācīgu procedūru vai piekļuves īpaši tehniskajai ekspertīzei (piemēram, veterināra vai kuģu inspektora pakalpojumiem), lai pārbaudītu kuģu ārkārtas situāciju sistēmas, ūdenssūkņu un barošanas sistēmas, ventilāciju un ūdens novadīšanu, un tas viss ir būtiski svarīgi dzīvnieku labturībai pārvadājuma laikā ar lauksaimniecības dzīvnieku kuģi un prasa pietiekamus kontroles pasākumus; pauž nožēlu, ka veterinārās un jūrlietu iestādes parasti veic darbu izolēti, lai gan to zināšanas un darbības varētu būt savstarpēji papildinošas, lai veiktu kuģu pienācīgas pārbaudes;
45. atzīst Komisijas nolūku kopīgi ar Eiropas Jūras drošības aģentūru izstrādāt ES datubāzi jūras kuģu inspekcijām, lai izveidotu kopēju reģistru pārbaudēm un ļāutu visām dalībvalstīm aplūkot kuģim veiktās iepriekšējās pārbaudes un to rezultātus;
46. atzīst, ka kopumā pastāv valstu pamatnostādnes lauksaimniecības dzīvnieku pārvadāšanas transportlīdzekļu apstiprināšanai autotransportā, taču pauž nožēlu, ka tās nav saskaņotas un netiek ievērotas apstiprināšanas procedūrās, un tādējādi netiek nodrošināta to saskaņotība un efektivitāte; turklāt pauž nožēlu par to, ka trūkst pamatnostādņu kuģu apstiprināšanai;
47. uzsver, ka paļāušanās tikai uz pamatnostādņu par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas

laikā³⁴ brīvprātīgu īstenošanu, nevis tiesību normu pārskatīšana ar mērķi pilnībā īstenot pamatnostādņēs paredzētos standartus, ir izrādījusies neefektīva, lai efektīvi aizsargātu dzīvniekus pārvadāšanas laikā un ir palielinājusi atšķirības dalībvalstu un uzņēmumu starpā; atgādina, ka Komisijas publicētajām pamatnostādņēm jābūt atbilstīgām *EFSA* pētījumiem un ieteikumiem dzīvnieku labturības jomā un tās jāatjaunina atbilstīgi tiem, kā arī pamatnostādņēm jābūt atbilstīgām Regulai (EK) Nr. 1/2005;

48. uzsver, ka jēdziena "galamērķa vieta" neatbilstīgā definīcija rada nopietnas problēmas, jo praksē ir sarežģīti atšķirt faktisko galamērķi un piegādes vietu un daži pārvadājumi reizēm tiek apstiprināti ar acīmredzami nepareizu galamērķi, piemēram, ostu;
49. piekrīt, ka trūkumi saistībā ar autotransporta līdzekļu apstiprināšanu var tikt saistīti ar to, ka sertifikātu veidnes ir pārāk vispārīgas un nav pielāgotas sugai un dzīvnieku vecumam, tādējādi ietekmējot pārbaudes procedūru kvalitāti, jo nesniedz pietiekami sīku informāciju;
50. atzīst, ka daži autotransporta līdzekļi, jo īpaši ja tie pārvadā dzīvniekus, kuriem tie nav atļauti, nav strukturāli piemēroti un negarantē piemērotas dzirdināšanas iekārtas, drošību un komfortu pārvadātajiem dzīvniekiem, kā arī var radīt negodīgu konkurenci; pauž nožēlu par to, ka joprojām trūkst jaunu un inovatīvu risinājumu dzirdināšanas un barošanas sistēmām, kā arī risinājumu dzīvu dzīvnieku labākai izmitināšanai visos pārvadājumos, uz kuriem attiecas Regula (EK) Nr. 1/2005, vai visi operatori tos vēl nav ieviesuši; uzsver, ka ir vajadzīga stabilitāte un paredzamība tiem uzņēmumiem, kuri strādā pareizi, lai veicinātu ieguldījumus to infrastruktūrā;
51. norāda, ka daudzos transportlīdzekļos dzirdināšanas iespējas nav pielāgotas pārvadāto dzīvnieku īpašajam dzeršanas veidam vai lielumam — tās dzīvniekiem nav sasniedzamas vai nav pieejamas pietiekamā skaitā vai ar pienācīgu sadalījumu; pauž nožēlu par to, ka spēkā esošajā Regulā (EK) Nr. 1/2005 nav skaidri norādīts dzīvnieku sugām un kategorijām piemērots dzirdināšanas iekārtu veids vai nepieciešamais skaits transportlīdzeklī; pauž nožēlu par to, ka pārvadāšanas laikā atkārtojas gadījumi, kad dzīvnieki cieš ūdens trūkuma dēļ; atgādina, ka ir vajadzīgi ES transportlīdzekļu apstiprināšanas protokoli;
52. norāda, ka transportlīdzekļi, kas izmantoti dzīvnieku pārvadāšanai ES un ārpus tās, bieži nav aprīkoti ar gaisa dzesēšanas sistēmām; uzsver, ka, neraugoties uz to, ka ventilācijas sistēmas pārvieta gaisu caur dzīvnieku nodalījumu, dzīvnieku ķermeņa siltuma dēļ transportlīdzekļa iekšējā temperatūra tomēr kopumā ir augstāka nekā ārējā temperatūra, jo īpaši, kad transportlīdzeklis stāv, un tas nav pietiekami atspoguļots noteikumos; atzīst, ka vairumā gadījumā nav ieviesti jauni un inovatīvi risinājumi temperatūras regulēšanai transportlīdzekļos;
53. atgādina — lai gan saskaņā ar pašreizējiem tiesību aktiem ārkārtas rīcības plānu iesniegšana ir juridiska prasība, lai saņemtu pārvadāšanas atļauju ilgtermiņa pārvadājumiem, tas netiek īstenots attiecībā uz katru pārvadājumu un tā konkrētajām iespējamajām vajadzībām; ar bažām konstatē, ka tikai nedaudzām kompetentajām iestādēm, autopārvadātājiem un pārvadājumu organizētājiem ir reāli īstenojami ārkārtas rīcības plāni, lai reaģētu uz ārkārtas situācijām, un, ja tie ir pieejami, tie ne vienmēr

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

aptver pietiekami plašu scenāriju klāstu; norāda, ka tam var būt ievērojamas sekas, jo īpaši attiecībā uz dzīvniekiem, ko pārvadā par jūru, ja rodas ārkārtas situācijas; norāda, ka ne vienmēr tiek pārbaudītas apkalpes un transportlīdzekļu vadītāju zināšanas par ārkārtas rīcības plāniem;

54. uzsver, ka Regulas (EK) Nr. 1/2005 11. panta 1. punkta b) apakšpunkta iv) punktā paredzētie ārkārtas rīcības plāni ilgiem pārvadājumiem, kas ļauj pārvadātājiem samazināt jebkādu kavējumu vai negadījumu ietekmi uz dzīvniekiem, jābūt efektīviem, reāliem un attiecināmiem uz visiem braucieniem;
55. pauž nožēlu par to, ka saskaņā ar pašreizējo regulējumu dažās dalībvalstīs transportlīdzekļu vadītāju un apkalpes kompetences sertifikāti var būt derīgi visu mūžu bez jebkādam obligātām Eiropas līmeņa prasībām piedalīties iemaņu atjaunošanas un prasmju uzlabošanas kursos;
56. atzīst, ka izglītība un apmācība ir būtiski svarīgas, lai aizsargātu dzīvnieku labturību pārvadājumu laikā, garantētu, ka pārvadātāji ir labi sagatavoti ārkārtas rīcības plānu izmantošanai, un nodrošinātu, ka tiek pienācīgi ievērotas prasības attiecībā uz konkrēto sugu; atzīst, ka darbinieki, jo īpaši tie, kuri par dzīvniekiem ir atbildīgi ostās, ne vienmēr saņem atbilstošu apmācību, tādēļ ne vienmēr tiek garantēta dzīvnieku labturība un tā bieži tiek pārkāpta; norāda, ka dzīvnieku pārvadāšanā iesaistīto darbinieku apmācības, kā arī dzīvnieku iekraušanas un izkraušanas kvalitāte dažādās dalībvalstīs atšķiras un minimālās prasības attiecībā uz transportlīdzekļu vadītāju apmācību nav pietiekamas, un pārvadātājiem pašiem jāorganizē personāla apmācība;
57. prasa, lai kompetentās iestādes un jo īpaši veterinārārsti neizsniegtu pārvadāšanas atļaujas, ja ir skaidri redzams, ka plānotais pārvadājuma ilgums un/vai temperatūras prognoze ir neatbilstīgi, un ja tāpēc var pieņemt, ka pārvadājumu nav iespējams veikt atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1/2005 noteikumiem;
58. norāda, ka uzņēmumi, kas neievēro noteikumus par dzīvnieku pārvadāšanu, rada negodīgu konkurenci; prasa Komisijai un dalībvalstīm izstrādāt procedūru, kas ļautu ātri atsaukt atļauju šādiem uzņēmumiem;
59. šajā saistībā atgādina arī par direktīvu, kas stiprina trauksmes cēlēju aizsardzību, jo īpaši veterināro pārbaūžu kontekstā;
60. uzsver, ka ir jāizstrādā saskaņotas procedūras pārvadājumu apstiprināšanai un jāveic pasākumi, lai novērstu dzīvnieku infekcijas slimību izplatīšanos pārvadājumu laikā gan Savienībā, gan no trešām valstīm;

Kontroles un datu vākšana un apmaiņa

61. atgādina, ka Oficiālo kontroļu regula (ES) Nr. 2017/625 no 2022. gada 15. decembra aizstās vairākus Regulas (EK) Nr. 1/2005 noteikumus, proti, par pārbaudēm ilgos pārvadājumos, kompetento iestāžu darbinieku apmācību, pārbaudēm izvešanas punktos, ārkārtas pasākumiem neatbilstību gadījumos, savstarpēju palīdzību un informācijas apmaiņu, pārkāpumiem un Komisijas veiktajām pārbaudēm uz vietas, un uzsver, ka ir vajadzīgas regulāras un rūpīgas pārbaudes; aicina Komisiju nodrošināt, lai spēkā esošās Regulas (EK) Nr. 1/2005 14. pants būtu obligāts arī pēc 2022. gada 15. decembra;

62. atgādina, ka saskaņā ar Revīzijas palātas 2018. gada ziņojumu lielākā daļa valstu iestāžu neizmantoja integrētā datorizētā veterinārajā sistēmā (*TRACES*) pieejamo informāciju, lai veiktu īpašas pārbaudes un/vai revīzijas, daļēji lietotāju piekļuves ierobežojumu dēļ; atzīst, ka būtu jānodrošina labāka *TRACES* sistēmas izmantošana retrospektīvu pārbažu veikšanai; uzsver, ka ir svarīgi apmācīt operatorus *TRACES* sistēmas izmantošanā;
63. ņem vērā *TRACES* izmaiņas, kas ir spēkā kopš 2020. gada janvāra un ļauj dalībvalstīm skatīt visus to atļautos pārvadājumu braucienus un visus braucienus, kuriem ir pieturvieta attiecīgās valsts kontrolpunktos;
64. norāda, ka pašreizējā tiesiskajā regulējumā ir iespējami un būtu jāievieš papildu uzlabojumi datu vākšanas sistēmās un *TRACES*, lai labāk saskaņotu procedūras starp dalībvalstu kompetentajām iestādēm; atgādina, ka turpinās programmatūras izstrāde darbam ar ilgjiem un pārrobežu pārvadājumiem un ka šī programmatūra, ja to piemēros ES mērogā, varētu daudzējādā ziņā saskaņot atļauju un ticamības pamatpārbaudi, lai pārbaudītu maršruta plānošanu un laika apstākļus; atgādina, ka visus ticamības pārbaudei uzraudzītos aspektus var digitalizēt vai tie jau ir pieejami digitalizētā formātā;
65. pauž bažas par to, ka dalībvalstīm nav *TRACES* jāreģistrē dati par to dzīvnieku pārvadājumiem, kas tieši eksportēti no attiecīgās valsts teritorijas uz trešām valstīm; pauž nožēlu par to, ka ES mērogā nav apkopoti dati par pārvadājumiem, kā dēļ dalībvalstīm un arī Komisijai trūkst visaptverošu datu; norāda, ka dalībvalstīs un *TRACES* sistēmā savāktie dati vēl nav centralizēti, un tas liedz veikt turpmākus pasākumus saistībā ar sistemātiskiem Regulas (EK) Nr. 1/2005 pārkāpumiem, un pauž nožēlu arī par to, ka joprojām netiek vākti un ziņoti dati no trešām valstīm;
66. aicina Komisiju sniegt dalībvalstīm labākus norādījumus par to, kā *TRACES* var tām palīdzēt labāk pielāgot pārbaudes;
67. apzinās, ka, neskatoties uz augsto neatbilstības līmeni dzīvnieku pārvadāšanas jomā, ziņošana par pārkāpumiem dalībvalstu starpā ir ierobežota, un tas būtiski apgrūtina ES iekšējo pārrobežu pārvadājumu uzraudzību; norāda, ka joprojām trūkst efektīvu, samērīgu un preventīvu sankciju pret tiem, kas pārkāpj regulu; atgādina, ka nav ES mēroga standartu, kas ļautu kompetentajām iestādēm kontrolēt un uzraudzīt tālus un pārrobežu dzīvnieku pārvadājumus, jo īpaši ārpus ES;
68. atgādina, ka dalībvalstu iestādes atbildību par riska analīzes veikšanu pārvadājumu pārbažu vajadzībām bieži deleģē vietējām vai reģionālajām iestādēm; uzsver ziņošanas sistēmu sarežģītību, neefektivitāti un nepietiekamo digitalizāciju, jo katrā dalībvalstī šajās sistēmās ir iesaistītas vairākas vietējā un valsts līmeņa struktūras; apzinās, ka tas apgrūtina saziņu starp centrālajām, reģionālajām un vietējām iestādēm, kā arī starp dalībvalstīm; konstatē, ka nepietiekamas informācijas apmaiņas starp kompetentajām iestādēm dēļ Kopienas tiesību akti par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā netiek pienācīgi īstenoti;
69. norāda, ka tikai dalībvalstis ir atbildīgas par sankciju sistēmu izveidi, kā dēļ katra no tām nosaka pati savas administratīvās un sankciju procedūras, kā arī sodu līmeni par

pārkāpumiem, ja pārvadājuma laikā tiek pieļauti dzīvnieku labturības pārkāpumi, tādējādi visā ES ir ļoti atšķirīgas sistēmas, tiek piemērotas sankcijas, kas nav efektīvas un pietiekami atturošas, kā arī ir negodīga konkurence operatoru starpā un pārvadātāji izvairās no dažiem maršrutiem, kā dēļ dažos gadījumos palielinās pārvadājumu attālums un laiks; uzsver problēmas saistībā ar sankciju piemērošanu transportlīdzekļu vadītājiem no citām ES dalībvalstīm dzīvnieku labturības pārkāpumu gadījumā; uzsver saskaņotas sankciju sistēmas nozīmi un pauž nožēlu, ka šajā jomā nav panākts nekāds progress;

70. pauž nožēlu par to, ka lielākajā daļā dalībvalstu pārbaudes, jo īpaši pārbaudes uz autoceļiem un retrospektīvās pārbaudes, ir nepietiekamas un atšķiras to kvalitāte, un tas bieži vien izraisa dažu dalībvalstu teritorijas apbraukšanu un brauciena nevajadzīgas pagarināšanu;
71. norāda, ka policijas apmācības līmenis un to policijas darbinieku skaits, kuri ir apmācīti pārbaudīt dzīvnieku pārvadāšanu, dažādās dalībvalstīs būtiski atšķiras un vairākās valstīs ir nepietiekams, un pienācīga kontrole bieži vien ir individuālu centienu rezultāts; tāpat uzsver, ka nepietiekams ir arī to pilnvaroto veterinārārstu un citu pilnvaroto darbinieku skaits, kuri ir kvalificēti veikt pārbaudes transportlīdzekļos un kuģos, kas pārvadā dzīvniekus; norāda, ka sekas šādai situācijai, kas saistīta ar aprīkojuma un infrastruktūras trūkumu, ir nepietiekamas regulāras un pienācīgas dzīvnieku labturības pārbaudes pārvadāšanas laikā; uzsver, ka kopējais pārbažu skaits, ko valsts kompetentās iestādes veikušas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1/2005, ir samazinājies, neraugoties uz to, ka dzīvu dzīvnieku sūtījumu skaits ES ir palielinājies;
72. atzīst kompetento iestāžu grūtības pārbažu veikšanā un datu vākšanā, jo īpaši attiecībā uz pārvadājuma beigu žurnāla informāciju un satelīta navigācijas sistēmas datiem, kas rada grūtības pārvadājumu izvērtēšanā un retrospektīvu pārbažu veikšanā, kā arī sankciju noteikšanā pārvadātājiem no citām dalībvalstīm; atzīst, ka tas daļēji ir saistīts ar pašreizējo pārvadājuma papīra žurnālu sistēmu un vienotu standartu trūkumu satelīta navigācijas sistēmām;
73. atzinīgi vērtē Komisijas uzskatu, ka jaunas tehnoloģiskās iespējas ģeolokācijā, elektroniskos pārvadājumu žurnālos un izsekošanā var ļaut vākt un analizēt vairāk datu, tādējādi palīdzot uzlabot riska analīzi, mērķtiecīgas kontroles un pārbaudes; tomēr uzstāj, ka ir būtiski un papildinoši veikt dzīvniekus pārvadājošu transportlīdzekļu pārbaudes uz ceļa, tos nejausi izraugoties no satiksmes plūsmas;
74. atgādina par ES Tiesas 2015. gada spriedumu lietā C-424/13, kurā noteikts, ka ilgu pārvadājumu gadījumā, tiem sākoties Eiropas Savienības teritorijā un turpinoties ārpus ES, pārvadātājam, lai tas drīkstētu doties ceļā, ir jāuzrāda reāls un konkrēts pārvadājuma žurnāls, kas ļauj pārbaudīt Regulas (EK) Nr. 1/2005 ievērošanu;
75. uzsver, ka ES līmenī ir jāizstrādā saskaņota sankciju sistēma, lai nodrošinātu sankciju efektivitāti un samērīgumu, kā arī atturošo raksturu, ņemot vērā atkārtotus pārkāpumus, tostarp dažādās dalībvalstīs pieļautos;

Pārvadājumu laiks un atpūtas laiks

76. norāda, ka dzīvu dzīvnieku labturība pārvadāšanas laikā ir jānodrošina vienmēr, no iekraušanas līdz galamērķim, neatkarīgi no pārvadājuma ilguma; atgādina, ka saskaņā ar

Regulas (EK) Nr. 1/2005 3. pantu iepriekš ir jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai līdz minimumam samazinātu pārvadājuma ilgumu un apmierinātu dzīvnieku vajadzības pārvadājuma laikā, taču norāda, ka šajā saistībā ir konstatēti atkārtoti regulas pārkāpumi; atgādina, ka pārvadājuma ilgums ir viens no faktoriem, kas palielina dzīvnieku stresu un ciešanas pārvadāšanas laikā, un uzskata, ka daudzas nopietnas problēmas ir saistītas ar pārvadājuma ilgumu; atgādina, ka saskaņā ar regulas I pielikuma V nodaļas 1.2. punktu brauciena ilgums nedrīkst pārsniegt astoņas stundas, bet to var pagarināt, ja ir izpildītas VI nodaļas papildu prasības; atgādina, ka *OIE*, *EFSA* un *FVE* ekspertu atzinumos ir norādīts, ka braucieniem jābūt pēc iespējas īsākiem; ņem vērā ilgu un ļoti ilgu pārvadājumu skaita pieaugumu laikposmā no 2005. līdz 2015. gadam;

77. pauž nožēlu par to, ka, neskatoties uz pārbaudes punktu iespēju obligātu izmantošanu dzīvnieku izkraušanai, dzirdināšanai, pabarošanai un atpūtai ilgu pārvadājumu laikā, to pieejamība un kvalitāte ne vienmēr ir pietiekama, lai pienācīgi izmitinātu dzīvniekus, un transportlīdzekļu vadītāji ne vienmēr apstājas vai izkrauj dzīvniekus, lai ievērotu regulas prasības, kā ir ziņots vairākos gadījumos; pauž nožēlu par to, ka pārbaudes punktu piemērotības novērtēšana nav saskaņota, un aicina uzlabot atpūtas vietu pieejamību un kvalitāti;
78. pauž nožēlu par to, ka pārbaudes punkti dzīvnieku izkraušanai, dzirdināšanai, pabarošanai un atpūtai ilgu pārvadājumu laikā ne vienmēr ir norādīti braucienā žurnālos, kā to paredz prasības, vai arī šādas vietas neatbilst ES standartiem; norāda, ka konkrētas dalībvalstis un reģioni ir centušies pārbaudīt pārbaudes punktu, kas ir ārpus ES, piemērotību, bet šie centieni nav saskaņoti un rada nevienlīdzīgus konkurences apstākļus;
79. atgādina, ka spēkā esošajā Regulā (EK) Nr. 1/2005 nav precīzi norādīts pakaišu daudzums un veids, kas jādara pieejams lauksaimniecības dzīvniekiem; uzsver, ka netīri vai nepietiekami pakaiši dzīvniekus pakļauj traumu riskam, aukstumam un fiziskām neērtībām guļus stāvoklī un palielina nelabvēlīgu ietekmi uz veselību un nevajadzīgas ciešanas;
80. ņem vērā norādes, ka daudzas kompetentās iestādes bieži apstiprina un apzīmogo pārvadājumu žurnālus ar neiespējami īsu plānoto pārvadājuma ilgumu un citu trūkstošu informāciju, nepārprotami pārkāpjot Regulas (EK) Nr. 1/2005 noteikumus; uzskata, ka pārvadājuma laika aprēķināšanai jābūt pēc iespējas precīzākai, tostarp *TRACES* sistēmā; pauž nožēlu par to, ka GPS izsekošanas dati netiek obligāti un automātiski kopīgoti, lai veiktu retrospektīvu un reāllaika uzraudzību un novērtētu informāciju par pārvadājumu un pārvadājuma laikiem;

Iekraušana un izkraušana

81. uzsver, ka iekraušanas un izkraušanas darbības ir īpaši sensitīvas dzīvnieku labturības ziņā; aicina dalībvalstis pirms dzīvnieku iekraušanas, jo īpaši pirms iekraušanas kuģos, veikt efektīvas un sistemātiskas pārbaudes;
82. uzsver, ka dzīvnieku iekraušanas laikā, jo īpaši, ja dzīvnieki tiek iekrauti kuģos, klāt ir jābūt oficiāliem veterinārārstiem; uzsver, ka pārbaudes ir īpaši nepieciešamas, lai novērstu nepiemērotu dzīvnieku pārvadāšanu un jebkādu sliktu izturēšanos iekraušanas

laikā;

Temperatūra pārvadājuma laikā

83. norāda, ka bieži vien dzīvnieki tiek pakļauti tādas temperatūras iedarbībai, kas ir augstāka vai zemāka par Regulā (EK) Nr. 1/2005 noteikto intervālu no +5 °C līdz +30 °C, un tas, jo īpaši augsta temperatūra, ir viens no galvenajiem dzīvnieku labturības problēmu cēloņiem, jo noved pie pārkaršanas stresa, tostarp elpas trūkuma, noguruma, ciešanām un ārkārtas gadījumos pat pie nāves pārvadājuma laikā; atgādina, ka ļoti zemas temperatūras iedarbība var izraisīt hipotermiju, tostarp drebuļus, muskuļu stīvumu un apsaldējumus; atzīst, ka ir +/-5 °C pielaide, ko pieļauj noteikumi par temperatūru transportlīdzekļi, ko nevajadzētu interpretēt kā saskaņā ar regulējumu pieļaujamo intervālu; aicina dalībvalstis pieprasīt izmantot jaunu temperatūras mērīšanas tehnoloģiju transportlīdzekļos, lai nodrošinātu optimālu temperatūru pārvadāšanas laikā neatkarīgi no gada laika;
84. pauž nožēlu par to, ka Regula (EK) Nr. 1/2005 ietver tikai vispārīgu noteikumu par temperatūru bez norādēm uz temperatūras un mitruma rādītāju, ņemot vērā mitruma ietekmi uz dzīvnieku pārkaršanas stresu pie dažādām temperatūrām, pat zem 30 °C, kā arī bez norādēm par optimālo temperatūras intervālu atkarībā no dzīvnieka sugas un kategorijas, kā arī vecuma, cita starpā ņemot vērā tādus faktorus kā nobīdīšanās vai ķermeņa stāvoklis; pauž nožēlu par to, ka joprojām nav jaunu un inovatīvu risinājumu temperatūras regulēšanai transportlīdzekļos;
85. atgādina, ka Regulas (EK) Nr. 1/2005 I pielikuma II nodaļas 1.2. punktā ir noteikts, ka dzīvniekiem paredzētajiem nodalījumiem jābūt pietiekami plašiem, lai transportlīdzekļi varētu nodrošināt pienācīgu ventilāciju un neierobežotu dzīvnieku dabiskās kustības;
86. atgādina, ka ilgiem pārvadājumiem paredzētiem autotransporta līdzekļiem jābūt aprīkoti ar temperatūras uzraudzības un reģistrēšanas sistēmu, kā arī ar iespējām šādus datus reģistrēt, lai tos obligātā kārtā varētu iesniegt kompetentajām iestādēm; pauž nožēlu par to, ka trūkst obligātu prasību attiecībā uz šādām sistēmām lauksaimniecības dzīvnieku kuģos, un uzskata, ka šai sistēmai jāmainās; pauž nožēlu par to, ka trūkst obligātu prasību regulējumā, kas attiecas uz tuvu attālumu pārvadājumiem;

Piemērotība pārvadāšanai un neaizsargātu dzīvnieku kategorijas: no mātes neatšķirti, grūšņi dzīvnieki un dzīvnieki produktīvā mūža beigās

87. pauž nožēlu, ka, neskatoties uz pašreizējā regulējuma noteikumiem, kas aizliedz pārvadāt tādus dzīvniekus, kuri tiek uzskatīti par pārvadāšanai nepiemērotiem, un, ka, neraugoties uz to, ka Komisija pati ir paziņojusi, ka ES šādi dzīvnieki joprojām bieži vien tiek pārvadāti, pret attiecīgajām dalībvalstīm joprojām nav uzsāktas pārkāpumu procedūras³⁵;
88. pauž nožēlu par to, ka, lai gan saskaņā ar regulu dzirdināšanas iekārtām jādarbojas pienācīgi un jābūt atbilstoši konstruētām un uzstādītām dažādu dzīvnieku kategoriju (lielums un suga) dzirdināšanai transportlīdzeklī, ļoti bieži tiek ziņots, ka ūdens nav

³⁵ Komisijas pārskata ziņojums par sistēmām nepiemērotu dzīvnieku pārvadāšanas novēršanai ES.

dzīvniekiem pieejams, jo iekārtas nav piemērotas pārvadātajai sugai vai no mātes neatšķirti dzīvniekiem, kuri tās nespēj izmantot, tās ir netīras vai nav pieslēgta ūdens padeve; norāda, ka joprojām trūkst jaunu un inovatīvu risinājumu dzirdīšanas un barošanas sistēmām un ka neatšķirti teļi bieži vien netiek baroti ar obligāti paredzēto pienu vai piena aizstājējiem, kas nepieciešami atpūtas laikā;

89. atgādina, ka piemērotība pārvadāšanai ir būtisks faktors dzīvnieku labturības nodrošināšanā pārvadāšanas laikā, jo lielāks labturības risks pārvadāšanas laikā ir neaizsargātiem dzīvniekiem; uzsver, ka no mātes neatšķirti un grūsni dzīvnieki, kā arī dzīvnieki produktīvā mūža beigās ir īpaši neaizsargātas dzīvnieku kategorijas un ka Regulas (EK) Nr. 1/2005 noteikumos nav ņemtas vērā dzīvnieku sugām, vecumam un statusam konkrētās vajadzības saskaņā ar jaunākajām zinātnes atziņām un ieteikumiem;
90. pauž bažas par to, ka vīriešu kārtas kazlēni tiek pārvadāti no dažādām saimniecībām uz kautuvi 7–10 dienu vecumā, kad vēl nespēj stingri nostāvēt uz savām kājām un nesaņem pienu, lai gan tas ir to vienīgais barības avots, kā dēļ tie nonāk kautuvē ļoti sliktā un novājinātā stāvoklī;
91. uzsver no mātes neatšķirtu dzīvnieku neaizsargātību un to, ka pašreizējais minimālais vecums teļu pārvadāšanai ir pārāk mazs un būtu jāpārskata, pamatojoties uz zinātniskiem pierādījumiem; atgādina, ka *EFSA* jau 2004. gadā secināja, ka nevajadzētu pieļaut ļoti jaunu sauszemes dzīvnieku pārvadāšanu;
92. norāda, ka no mātes neatšķirti teļi, kas jaunāki par 35 dienām, biežāk izjūt fizioloģisku vājumu, ir neaizsargātāki pret slimībām un ir ar nenobriedušu imūnsistēmu, un ne vienmēr ir iespējams nodrošināt tiem nepieciešamo aprūpi un barošanu; norāda, ka dzīvnieku stāvokli un aprūpes kvalitāti pirms pārvadāšanas var uzlabot, lai stiprinātu dzīvnieku imunitāti, un ka kritiski svarīgs aspekts ir piemērotības pārvadāšanai novērtējums; uzsver, ka saskaņā ar informāciju, ko dažādi eksperti snieguši Izmeklēšanas komitejas par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā Savienībā un ārpus tās sanāsmēs, kā arī ES Dzīvnieku labturības platformas bijušajai apakšgrupai, nepieciešami papildu zinātniski pierādījumi, lai atbalstītu labu praksi jaunu dzīvnieku pārvadāšanā, un uzsver, ka pašreizējie Regulas (EK) Nr. 1/2005 noteikumi nav pielāgoti šo dzīvnieku vajadzībām vai to labturības garantēšanai;
93. atgādina par Komisijas 2009. gadā sniegtajiem ieteikumiem kompetentajām iestādēm nodrošināt, ka atpūtas laikā no mātes neatšķirti dzīvniekiem tiek piedāvāti elektrolīti vai piena aizstājēji; norāda arī, ka metāla zīdekļi nav piemēroti no mātes neatšķirtiem teļiem; uzsver, ka saskaņā ar veterināro ekspertu viedokli pabarotiem no mātes neatšķirtiem dzīvniekiem ir vajadzīgs atpūtas laiks gremošanai pirms pārvadāšanas; tādēļ norāda, ka no mātes neatšķirtus dzīvniekus pašreiz nav iespējams barot kravas automobiļos pārvadāšanas laikā, ņemot vērā, ka gumijas zīdekļu sistēmas un citas dzirdināšanas ierīces kravas automobiļos neatbilst šo dzīvnieku barošanas vajadzībām, un ka ir vajadzīgi citi inovatīvi risinājumi;
94. uzsver, ka grūsni dzīvnieki ir neaizsargāti un ka saskaņā ar veterinārārstu viedokli būtu jāpārskata maksimālais gestācijas posms, kādā ir atļauta pārvadāšana; atgādina, ka saskaņā ar Eiropas īstenošanas novērtējumu par Regulu (EK) Nr. 1/2005 joprojām ir

grūti noteikt grūsnības posmu dzīvniekiem³⁶, un tiem, kuri ir atbildīgi par pārvadājumiem, bieži vien nav skaidrs, kāds ir dzīvnieku grūsnības laiks;

95. norāda, ka dzīvnieki to produktīvā mūža beigās ir neaizsargāta dzīvnieku kategorija to vecuma un bieži vien arī veselības pasliktināšanās vai traumu dēļ un arī tāpēc, ka ir grūti novērtēt to piemērotību, kā arī to spēju tikt galā ar pārvadāšanu; norāda, ka šie dzīvnieki pārvadātājiem ir arī mazāk vērtīgi, tādēļ pastāv lielāks risks, ka tie netiks aprūpēti; atgādina, ka dalībvalstīm dzīvnieku mūža un ražošanas cikla beigās ir jārod dzīvnieku labturības prasībām atbilstīgi risinājumi;

Sugas, kurām Regula (EK) Nr. 1/2005 nenodrošina pienācīgu regulējumu

96. uzsver, ka *EFSA* ir jāizvērtē jaunākā zinātniskā informācija par zivju labturību pārvadāšanas laikā, jo pašreiz regulā nav noteikumu par to zivju labturību, kuras pārvadā lielā daudzumā un kuru imūnsistēma ir īpaši uzņēmīga pret stresu; jo īpaši uzsver prasības attiecībā uz skābekļa līmeni, pH, sāļumu un temperatūru pārvadāšanas laikā; atgādina arī, ka Komisija ir norādījusi uz regulas nepilnībām saistībā ar zivīm un ka Eiropā tiek izstrādātas atšķirīgas un nebūt ne vispusīgas pamatnostādnes; uzskata arī, ka regulas noteikumi ir nepilnīgi būtiskās jomās, tostarp pienākumu sadalījums, pārvadājuma plānošanas elementi, gatavības pārvadājumam nodrošināšana, ūdens kvalitātes uzraudzība un uzturēšana, transportlīdzekļu un aprīkojuma izstrāde un uzraudzība pēc pārvadājuma; atgādina, ka nepiemēroti pārvadāšanas apstākļi izraisa zivju ciešanas un veselības problēmas;
97. uzsver, ka sarežģīto attiecību dēļ starp dažādām vajadzībām un prasībām attiecībā uz saimniecībās audzētām zivīm un ietekmi uz to uzvedību un fizioloģiju, tāpat kā citiem dzīvniekiem, nav iespējams noteikt vienu mērījumu vai labturības rādītāju, kas aptvertu visas iespējamās zootehnikas sistēmas, audzētās sugas un situācijas;
98. uzsver, ka zivju un vēžveidīgo pārvadāšanas laikā ir jānodrošina:
- ūdens kvalitāte un badošanās laika ievērošana, kas ir būtiski nepieciešama ūdens kvalitātei;
 - zivju un vēžveidīgo slimību neesamība, kā arī
 - zivju un vēžveidīgo brūču neesamība;
99. norāda, ka Regulas (EK) Nr. 1/2005 9. apsvērumā paredzēts pieņemt īpašus noteikumus par mājputniem, ievērojot attiecīgos *EFSA* atzinumus; tomēr uzsver, ka Komisija nav iesniegusi nevienu priekšlikumu tiesību aktam par mājputnu aizsardzību pārvadāšanas laikā; tāpat norāda, ka katru gadu starp dalībvalstīm pārvadā vairāk nekā vienu miljonu mājputnu un vairāk nekā 200 000 000 mājputnu tiek pārvadāti uz trešām valstīm, kā arī norāda, ka spēkā esošie regulas noteikumi tos neaizsargā tā, kā vajadzētu, kā arī šie noteikumi netiek pienācīgi īstenoti, jo īpaši attiecībā uz dzīvnieku pacelšanu un apiešanos ar tiem pirms pārvadāšanas; norāda arī, ka regula nenodrošina īpaši trušiem

³⁶ Eiropas Parlaments, Parlamentārās izpētes pakalpojumu ģenerāldirektorāts, *Ex post* novērtēšanas nodaļa, pētījums "Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport and related operations, European Implementation Assessment" ("Regula (EK) Nr. 1/2005 par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas un saistīto darbību laikā, Eiropas īstenošanas novērtējums"), 2018. gada 3. oktobris, pieejams tīmekļa vietnē: [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)

nepieciešamo aizsardzību;

100. norāda, ka Regulas (EK) Nr. 1/2005 9. apsvērumš paredz pieņemt īpašus noteikumus attiecībā uz kaķiem un suņiem, ņemot vērā attiecīgos *EFSA* atzinumus; tomēr atgādina, ka kopš regulas stāšanās spēkā attiecīgie *EFSA* atzinumi nav publicēti un īpaši noteikumi attiecībā uz kaķiem un suņiem nav ieviesti; uzsver, ka jāpieliek lielākas pūles, lai vāktu datus par lolojumdzīvnieku komercpārvadājumiem;
101. uzsver, ka noteikumi par zirgu dzimtas dzīvnieku pārvadāšanu ir neskaidri un nav pietiekami sīki izstrādāti, piemēram, attiecībā uz prasībām par starpsienām, un nepietiekami, lai nodrošinātu šo dzīvnieku piemērotību pārvadāšanai, kā dēļ bieži tiek pārkāpti regulas noteikumi un rodas nopietnas dzīvnieku labturības problēmas; uzsver, ka reģistrētiem zirgiem nepiemēro dažādus noteikumus un tas var apdraudēt to labturību; norāda arī, ka daudzas regulā noteiktās tehniskās prasības nav saderīgas ar zirgu dzimtas dzīvnieku vajadzībām un dažkārt ir pretrunā zinātniskajiem ieteikumiem;
102. uzsver, ka daudzi zinātniski pamatoti pierādījumi norāda uz to, ka atkāpes ilgu un ļoti ilgu pārvadājumu laikā neatbilst zirgu dzimtas dzīvnieku vajadzībām;

Īpaši noteikumi attiecībā uz jūras pārvadājumiem

103. uzsver, ka gadījumos, kad trūkt pienācīgas infrastruktūras, lielais skaits dzīvnieku, kuri ātri un vienlaicīgi pārvietojas no kravas automobiļiem uz kuģiem, rada šķēršļus pienācīgai atsevišķu dzīvnieku pārbaudei un palielina šo dzīvnieku traumu risku; uzsver, ka daudzas eksporta ostas nav aprīkotas ar tādām iekārtām kā novietnes, kur dzīvniekus var izkraut, pārbaudīt, pabarot, padzirdīt un ļaut tiem atpūsties, jo īpaši kavēšanās gadījumā, un ka, ja šādas iekārtas ir, tās ne vienmēr tiek izmantotas, un trūkst līdzekļu, lai veiktu ievainoto dzīvnieku eitanāziju; norāda, ka iekraušanas rampas dažos gadījumos ir stāvākas par regulā atļauto maksimālo slīpumu un iekāpšana kuģos iekraušanas rampas galā bieži vien nav apgaismota; uzskata, ka pārvadājumu žurnāli ne vienmēr atspoguļo dzīvnieku pārvadājumu par jūru reālo situāciju; atgādina, ka pārvadājumiem pa jūru nav laika ierobežojumu; uzsver, ka pārāk liela dzīvnieku skaita iekraušana var radīt dzīvniekiem ciešanas, kā arī var būt viens no iemesliem, kas izraisa negadījumus;
104. norāda, ka pašreiz ES līmenī netiek vākti dati par lauksaimniecības dzīvnieku skaitu, kas pārvadājumu laikā iet bojā; pauž bažas par to, ka dzīvnieki, kas mirst uz kuģa, bieži tiek izmesti jūrā, neraugoties uz to, ka ir jāievēro Starptautiskā konvencija par piesārņojuma novēršanu no kuģiem, kas attiecas arī uz dzīvnieku liemeņiem; uzskata, ka ir būtiski svarīgi, lai uz kuģa būtu piemērotas telpas, kas paredzētas darbam ar beigtiem dzīvniekiem;
105. uzsver skaidrības trūkumu Regulas (EK) Nr. 1/2005 noteikumos par organizētāja un pārvadātāja identificēšanu pārvadājuma jūras posmā, jo īpaši gadījumos, kad darbība ietver vairākus dažādas izcelsmes sūtījumus, kā arī par tās personas identificēšanu, kas ir atbildīga par dzīvniekiem uz klāja; ar bažām norāda, ka dažos gadījumos nav pilnvarota pārvadātāja brauciena jūras posmam; norāda, ka Komisijas Veselības un pārtikas nekaitīguma ģenerāldirektorāta revīzijās tika konstatēts, ka lielākajā daļā apstiprināto pārvadājumu žurnālu nebija identificēti apstiprinātie pārvadātāji un lauksaimniecības dzīvnieku kuģi, tādējādi radot juridisku nenoteiktību attiecībā uz

atbildību par dzīvnieku labturību; norāda uz ierobežoto pārbaužu skaitu pēc kuģa iekraušanas, kas ir pretrunā ieteikumiem, kuri izklāstīti tīkla dokumentā par lauksaimniecības dzīvnieku kuģu apstiprināšanu un pārbaudēm³⁷;

106. uzskata, ka veterinārārsta klātbūtne pārvadājuma jūras posmā, lai uz kuģa sniegtu atbalstu slimiem vai savainotiem dzīvniekiem, ir laba prakse;
107. norāda, ka saskaņā ar Portugāles prezidentūras nosūtīto anketu, lielākā daļa dalībvalstu ir atzinušas, ka apkalpes apmācība un kompetence uz jūras kuģiem ir grūti izpildāma prasība; jo īpaši norāda, ka pēdējos 2 gados lielākajā daļā ES apstiprināto kuģu atklājās neatbilstības 2006. gada Konvencijai par darbu jūrniececībā, galvenokārt saistībā ar dzīvības glābšanas aprīkojumu vai darba un dzīvošanas apstākļiem;
108. uzsver nepieciešamību veicināt pārvietojamās kautuves, jo īpaši salu un kalnu apgabalos, lai būtiski samazinātu dzīvību, jo īpaši ievainotu vai produktīvā mūža beigās esošu dzīvnieku pārvadāšanu un lai sekmētu tiešo tirdzniecību;
109. uzsver neatliekamo vajadzību pastiprināt jūras drošības standartu ievērošanas kontroli dzīvnieku pārvadāšanas kuģos, īpaši ievērojot Regulas (EK) Nr. 1/2005 20. un 21. pantā noteiktās prasības;

Dzīvju dzīvnieku pārvadājumi uz trešām valstīm

110. atzinīgi vērtē Komisijas centienus veicināt ES standartus starptautiskā līmenī Pasaules Dzīvnieku veselības organizācijas (*OIE*) darbības ietvaros; uzskata, ka noteikumi par dzīvnieku labturību trešās valstīs sniedz zemāku aizsardzības līmeni nekā ES standarti, un pauž nožēlu par to, ka *OIE* standarti netiek pietiekami piemēroti trešās valstīs;
111. uzsver, ka, tiklīdz lauksaimniecības dzīvnieku sūtījumi šķērso ES robežu, ne vienmēr ir iespējams garantēt dzīvnieku labturības standartu ievērošanu gan ceļā, gan pēc ierašanās, jo ES nav kontroles un pilnvaru³⁸ trešās valstīs un trešām valstīm nav saistoši ES tiesību akti; atgādina par ES Tiesas spriedumu, kurā noteikts, ka ES labturības noteikumi ir saistoši līdz pēdējam galamērķim trešās valstīs; atgādina, ka dalībvalstis var apturēt eksportu, ja atklāj, ka netiek ievēroti dzīvnieku labturības standarti vai tos nav iespējams ievērot; uzskata, ka jāpieliek lielākas pūles, lai veicinātu paraugpraksi trešās valstīs;
112. uzsver Padomes 2021. gada anketas par tāliem dzīvnieku pārvadājumiem uz trešām valstīm rezultātus, norādot, ka ārkārtīgi augsta vai zema temperatūra, informācijas trūkums par atpūtas vietām, kavēšanās uz robežām un saziņas trūkums starp

³⁷ Eiropas Komisijas Veselības un pārtikas nekaitīguma ģenerāldirektorāta Veselības un pārtikas jomas revīziju un analīžu direktorāta F2 nodaļa — Dzīvnieki, "Network document on livestock vessels" ("Tīkla dokuments par lauksaimniecības dzīvnieku kuģiem"), 2020.

³⁸ Eiropas Parlamenta Iekšpolitikas ģenerāldirektorāts, Politikas departaments B: Strukturālā un kohēzijas politika, pētījums "The practices of animal welfare during transport in their countries: ("Dzīvnieku labturības prakse pārvadāšanas laikā attiecīgajās valstīs: an overview – Workshop on Animal Welfare during Transport of 25 May 2021" (pārskats — 2021. gada 25. maija darbseminārs par dzīvnieku labturību pārvadāšanas laikā"), 2021. gada 31. maijs, pieejams tīmekļa vietnē: [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)

dalībvalstīm un trešām valstīm ir visproblemātiskākie aspekti noteikumu izpildē;

113. norāda, ka dokumentos, kas attiecas uz pārvadājuma maršrutu plānošanu, bieži ir norādīti tikai vietu nosaukumi, nav norādītas kontrolpunktu, apgādes punktu un savākšanas centru adreses, tādējādi ievērojami sarežģījot kontroli;
114. šajā saistībā atgādina arī to, ka trešo valstu maršrutos ir tikai viens 2009. gada saraksts, kur uzskaitītas kūtis, bieži vien nenorādot precīzu adresi, tādējādi ievērojami sarežģījot ES tiesību aktiem atbilstīgu vajadzīgo kontroli;
115. uzsver, ka pārvadājuma nepienācīga un nereāla plānošana attiecībā uz administratīvajām procedūrām, laika grafiku un koordinācijas trūkums ar robežpunktiem var radīt vairākkārtējus kavējumus uz robežām un ostās, jo īpaši ja ostā ierodas daudz kravas automobiļu un visiem lauksaimniecības dzīvniekiem ir jāgaida, lai tos iekrautu vienā kuģī;
116. norāda uz saziņas un sadarbības trūkumu starp dalībvalstu un trešo valstu kompetentajām iestādēm, jo īpaši attiecībā uz savstarpējo palīdzību un informācijas apmaiņu, kā dēļ palielinās gaidīšanas laiks, neatbilstības un nevajadzīgas dzīvnieku ciešanas; norāda, ka starp trešo valstu un dalībvalstu kompetentajām iestādēm nav sistemātiskas un uz pierādījumiem balstītas saziņas sistēmas; atgādina par ārējām neatkarīgām revīzijām, kas līdz 2013. gadam tika veiktas ārpus ES attiecībā uz uzraudzību, pārbaudēm un Regulas (EK) Nr. 1/2005 izpildi pārvadājuma posmos ārpus ES;
117. piekrīt Komisijai, ka kvalificēta veterinārārsta klātbūtne iekraušanas laikā pirms ilgiem pārvadājumiem uz valstīm ārpus ES ir laba prakse³⁹; atgādina, ka tāda veterinārārsta klātbūtne, kura darbībā nav interešu konflikta, piemēram, kurš nav valsts amatpersona, var palīdzēt nodrošināt atbilstību;
118. piekrīt Komisijai, ka kompetentajām iestādēm laba prakse ir iekraušanas brīdī pārbaudīt visus sūtījumus, kurus paredzēts nosūtīt uz trešām valstīm; uzskata, ka tāpat iekraušanas brīdī būtu jāpārbauda daļa ES iekšējo sūtījumu, un norāda, ka iekraušanas brīdī kompetentās iestādes var pārbaudīt, vai ir ievērotas regulas prasības par grīdas platību un telpas augstumu, vai pienācīgi darbojas ventilācijas un ūdensapgādes sistēmas, vai pienācīgi darbojas dzirdināšanas iekārtas un vai tās ir piemērotas pārvadātajai dzīvnieku sugai, vai netiek iekrauti dzīvnieki, kuru veselības stāvoklis nav atbilstīgs, un vai ir iekrauts pietiekams daudzums barības un pakaišu;
119. brīdina, ka satiksmes sastrēgumu gadījumā, jo īpaši šķērsojot ES robežu, lauksaimniecības dzīvnieku pārvadājumiem nav pieejama nekāda prioritārā josla, kas palielina kavēšanos uz robežas un paildzina pārvadājuma laiku dzīvniekiem, nelabvēlīgi ietekmējot to labjutību;
120. ar bažām norāda, ka ārpus ES pārbaudes punkti lielākoties nav pieejami; norāda, ka trūkst ES līmeņa sistēmas, lai pārbaudītu un nodrošinātu pārbaudes punktu esamību

³⁹ Nīderlandē no 2017. gada 20. februāra līdz 24. februārim veiktas revīzijas ar mērķi izvērtēt dzīvnieku labturību pārvadājumos uz trešām valstīm, galīgais ziņojums, Eiropas Komisijas Veselības un pārtikas nekaitīguma ģenerāldirektorāts, 2017.

trešās valstīs un to atbilstību noteikumiem, kā arī oficiāla ES saraksta ar atpūtas vietām ārpus ES, kas atbilst ES standartiem, un uzskata, ka šāda sistēma un saraksts nodrošinātu kompetentajām iestādēm informāciju, kas nepieciešama pārvadājumu žurnālu apstiprināšanai;

121. norāda, ka kompetentās iestādes no pārvadātājiem nesaņem regulāras atsauksmes par datiem, ko lauksaimniecības dzīvnieku transportlīdzekļa ierīces reģistrē, atrodoties ārpus ES, kā dēļ ir neiespējami pārbaudīt, vai šie transportlīdzekļi atbilst tiesību aktu prasībām, un apzinās un pauž bažas par to, ka daudzi pārvadātāji neievēro piemērojamos ES noteikumus pēc tam, kad izbrauc no Savienības;
122. atzīst, ka pašreiz trešo valstu iestādes, pārvadātāji un kuģu kapteiņi nesniedz regulāras atsauksmes par dzīvnieku stāvokli pārvadājumu jūras un autoceļu posmos vai par stāvokli, kādā tie nonāk galamērķī, kā dēļ šajos gadījumos ir neiespējami pārbaudīt, vai šie transportlīdzekļi atbilst tiesību aktu prasībām; uzsver, ka nav oficiālas ES mēroga statistikas par to dzīvnieku skaitu, kas trešās valstīs tiek piegādāti miruši, vai par viņu veselības stāvokli;
123. pieņem zināšanai labākās pieejamās likumdošanas vides, piemēram, eksportētāju piegādes ķēdes kvalitātes nodrošināšanas sistēmu⁴⁰, ar kuras starpniecību Austrālijas valdība likumīgi uzrauga, revidē un sauc pie atbildības visus piegādes ķēdes dalībniekus, nodrošinot dzīvnieku pārvadājumu un to labturības izsekojamību visos pārvadājuma posmos no iekraušanas līdz nokaušanai trešā valstī;
124. aicina Komisiju un dalībvalstis reizi gadā ziņot Parlamentam par to darbībām, lai uzlabotu dzīvnieku aizsardzību un labturību pārvadājumu laikā.

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

INFORMĀCIJA PAR PIENĒMŠANU ATBILDĪGAJĀ KOMITEJĀ

Pieņemšanas datums	2.12.2021
Galīgais balsojums	+: 30 -: 0 0: 1
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	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
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Peter Jahr

ATBILDĪGĀS KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAKSTA

30	+
PPE	Asim Ademov, Daniel Buda, Herbert Dorfmann, Peter Jahr, Marlene Mortler, Dan-Ștefan 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

Simbolu atšifrējums

+ : par

- : pret

0 : atturas

PIELIKUMS. PĀRSKATS PAR DARBĪBĀM PILNVARU LAIKĀ

2020. gada septembris–2021. gada decembris

* * *

I. KOMITEJAS SASTĀVS

<u>1. Birojs</u>		
<i>Tilly Metz</i>	priekšsēdētāja	Verts/ALE
<i>Marlene Mortler</i>	priekšsēdētājas pirmā vietniece	PPE
<i>Anja Hazekamp</i>	priekšsēdētājas otrā vietniece	The Left
<i>Mohammed Chahim</i>	priekšsēdētājas trešais vietnieks	S&D
<i>Martin Hojsik</i>	priekšsēdētājas ceturtais vietnieks	Renew

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

<i>Peter Lundgren</i>	ECR
<i>Anja Hazekamp</i>	The Left

3. Līdzinotāji

<i>Daniel Buda</i>	PPE
<i>Isabel Carvalhais</i>	S&D

4. Ēnu referenti

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

5. Komitejas locekļi

Komitejā esošie deputāti pārstāv šādas politiskās grupas:

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

Komitejas locekļu saraksts no 2021. gada 9. decembra

Pilntiesīgi locekļi			Aizstājēji		
L	PPE	8/8	L	PPE	6/8
BG	ADEMOV Asim		ES	BENJUMEA BENJUMEA Isabel	
RO	BUDA Daniel		DE	JAHN Peter	
DE	DORFMANN Herbert		EN	MARKEY Colm	
DE	MORTLER Marlene (priekšsēdētājas pirmā vietniece)		ES	MATO Gabriel	
RO	MOTREANU Dan-Stefan		DE	SCHMIDTBAUER Simon	
FI	PIETIKÄINEN Sirpa		DE	SCHNEIDER Christine	
SK	WIEZIK Michal				
ES	ZOIDO ALVAREZ Juan Ignacio				
L	S&D	6/6	L	S&D	6/6
RO	AVRAM Carmen		ES	AGUILERA Clare	
PT	CARVALHAIS Isabel		DA	FUGLSANG Niels	
NL	CHAHIM Mohammed (priekšsēdētājas trešais vietnieks)		FR	GUILLAUME Sylvie	
PT	DE CASTRO Paolo		BG	HRISTOV Ivo	
SV	GUTELAND Jytte		LT	OLEKAS Juozas	
DE	NOICHL Maria		HU	UJHELYI István	
L	Renew	4/4	L	Renew	4/4
DA	CHRISTENSEN Asger		RO	BOTOȘ Vlad-Marius	
FR	DURAND Pascal		NL	VAUTMANS Hilde	
SK	HOJSIK Martin (priekšsēdētājas ceturtais vietnieks)		SV	WIESNER Emma	
EN	KELLEHER Billy		FR	ZACHAROPOULOU Chrysoula	
L	Verts/ALE	4/4	L	Verts/ALE	4/4
IT	EVI Eleonora		DE	DEPARNAY-GRUNENBERG Anna	
FR	METZ Tilly (priekšsēdētāja)		PT	GUERREIRO Francisco	
FR	ROOSE Caroline		SV	HOLMGREN Pär	
DE	WAITZ Thomas		DE	KELLER Ska	
L	ID	3/3	L	ID	3/3
FR	BRUNA Annika		FR	BEIGNEUX Aurélie	
FR	LIMMER Sylvia		IT	CONTE Rosanna	
DE	VILIMSKY Harald		FR	LECHANTEUX Julie	
L	ECR	3/3	L	ECR	3/3
IT	BERLATO Sergio		ES	AGUILAR Mazaly	
EL	FRAGKOS Emmanouil		PL	KRUC Elżbieta	
SV	LUNDGREN Peter		CS	VRECIHOVÁ Veronika	
L	The Left	2/2	L	The Left	2/2
NL	HAZEKAMP Anja (priekšsēdētājas otrā vietniece)		FR	BOMPARD Manuel	
PT	MATIAS Marisa		FI	MODIG Sylvia	
L	NI	1/1	L	NI	1/1
HU	DEUTSCH Tamás		DE	BUSCHMANN Martin	

II. KOMITEJAS SANĀKSMES un MISIJAS

Konstitutīvā sanāksme notika **2021. gada 23. septembrī**.

No 2020. gada septembra līdz 2021. gada decembrim ANIT komiteja rīkoja **20 kārtējās sanāksmes, 8 koordinatoru sanāksmes un 7 ēnu referentu sanāksmes**.

ANIT sanāksmes

- **20 komitejas sanāksmes Briselē/attālināti**

1 darbseminārs

- par tematu "Dzīvnieku labturība pārvadāšanas laikā", Briselē/attālināti, 2021. gada 25. maijā

Koordinatoru sanāksme

- 2020. gada 8. oktobrī Briselē/attālināti
- 2020. gada 29. oktobrī Briselē/attālināti
- 2020. gada 2. decembrī Briselē/attālināti
- 2021. gada 1. februārī Briselē/attālināti
- 2021. gada 18. martā Briselē/attālināti
- 2021. gada 25. maijā Briselē/attālināti
- 2021. gada 16. jūnijā Briselē/attālināti
- 2021. gada 14. jūlijā Briselē/attālināti

Ēnu referentu sanāksmes

- 2021. gada 30. septembrī Briselē/attālināti
- 2021. gada 12. oktobrī Briselē/attālināti
- 2021. gada 11. novembrī Briselē/attālināti
- 2021. gada 16. novembrī Briselē/attālināti
- 2021. gada 22. novembrī Strasbūrā/attālināti
- 2021. gada 23. novembrī Strasbūrā/attālināti
- 2021. gada 24. novembrī Strasbūrā/attālināti

* * *

No 2021. gada septembra līdz 2021. gada novembrim, nekavējoties pēc atkārtotas apstiprināšanas, ANIT komiteja rīkoja **3 faktu vākšanas misijas**:

- *20.–22. septembris: misija Bulgārijā — Sofija un robeža ar Turciju;*
- *14. oktobris: misija Nīderlandē — Šipholas lidosta (Amsterdama);*
- *3.–5. novembris: misija Dānijā — Kopenhāgena un Bilunda.*

III. KOMITEJAS DARBĪBA

Visas ANIT komitejas darbības tika publiskas tās [tīmekļa vietnē](#), kur ir pieejami: sanāksmju dokumenti (darba kārtības, uzklausišanu programma, rakstiskie jautājumi un ekspertu atbildes), [sanāksmju stenogrammas](#) (no 2021. gada februāra), protokoli, pētījumi, koordinatoru lēmumi, biļeteni, balsošanas rezultāti.

Pilnīgs to dokumentu saraksts, kurus sagatavojuši ANIT komiteja un kuri sagatavoti tās darbam, ir pieejams [EP publiskajā dokumentu reģistrā](#), veicot [padziļinātu izpēti](#): cita starpā ir pieejamas anketas, kas nosūtītas dalībvalstīm, paziņojumi presei, kā arī vēstules, ko saņēmusi un nosūtījusi ANIT komiteja.

1. Sanāksmju, uzklausišanu un misiju programma

ANIT komitejas sanāksmju laikā notika 10 **atklātas uzklausišanas**, kurās **uzstājās 51 runātājs**:

- 15 nozares pārstāvji;
- 11 NVO pārstāvji;
- 6 ierēdņi no dalībvalstīm (Zviedrija, Īrijas, Nīderlandes, Itālijas, Rumānijas, Vācijas);
- 5 veterināro apvienību pārstāvji;
- 3 autori;
- 3 pētniecības institūtu pārstāvji;
- 2 revidenti;
- 1 OIE (Pasaules dzīvnieku veselības organizācijas) pārstāvis;
- 1 Eiropas Komisijas pārstāvis.

Katram runātājam, kurš tika uzaicināts uz atklāto uzklausišanu, tika uzdoti jautājumi, uz kuriem pirms uzklausišanas bija jāatbild rakstiski, un pēc tam atbildes tika izdalītas deputātiem un nodrošināja pamatu un struktūru debatēm uzklausišanas laikā. Ar Covid-19 saistītu sanitāru apsvērumu dēļ visas uzklausišanas notika attālināti, taču tās visas tika straumētas [tiešsaistē](#) un visi dokumenti tika publiskoti ANIT [tīmekļa vietnē](#).

Turklāt ANIT komiteja sanāksmju laikā atsevišķos gadījumos **individuāli uzklausija**:

- 4 dalībvalstu pārstāvjus (Itālija, Francija, Lietuva, Ungārija);
- 3 Eiropas Komisijas pārstāvjus, tostarp SANTE ĢD ģenerāldirektora vietnieci *Claire Bury*;
- 2 EFSA direktorus divās dažādās sanāksmēs;
- 3 Padomes prezidentvalstu pārstāvjus (Vācija, Portugāle, Slovēnija);
- Lauksaimniecības un lauku attīstības komisāru *Janusz Wojciechowski*;
- 1 Revīzijas palātas pārstāvi.

Datums	Temats/mērķis
Trešdiena, 2020. gada 23. septembris, 9.00–12.15 Konstitūtīvā sanāksme	Priekšsēdētājas un četru priekšsēdētājas vietnieku ievēlēšana: paziņojums presei, straumējums tiešsaistē
Piektdiena, 2020. gada 16. oktobris, 9.00–11.00 Viedokļu apmaiņa	Viedokļu apmaiņa ar Eiropas Komisijas ģenerāldirektora vietnieci pārtikas nekaitīguma jautājumos <i>Claire Bury</i>: straumējums tiešsaistē
Ceturtdiena, 2020. gada 29. oktobris, 13.45–15.00 un 16.45–18.45 Viedokļu apmaiņa	Eiropas savienības Padomes prezidentvalsts: attālināta vizīte ar Vācijas Federālo pārtikas un lauksaimniecības ministri <i>Julia Klöckner</i>: paziņojums presei, straumējums tiešsaistē Eiropas Revīzijas palātas attālināta uzstāšanās par Īpašo ziņojumu Nr. 31/2018 par dzīvnieku labturību Eiropas Savienībā: straumējums tiešsaistē
Piektdiena, 2020. gada 20. novembris, 10.00–2.00 Viedokļu apmaiņa	Nikolaus Križ (Eiropas Pārtikas nekaitīguma iestāde) prezentācija: straumējums tiešsaistē
Trešdiena, 2020. gada 2. decembris, 16.45–18.45 Viedokļu apmaiņa	Viedokļu apmaiņa ar lauksaimniecības komisāru <i>Janusz Wojciechowski</i>: paziņojums presei, straumējums tiešsaistē
Ceturtdiena, 2020. gada 10. decembris, 16.45–18.45 Atklāta uzklauššana	Atklāta uzklauššana par dalībvalstu un Komisijas veikumu Regulas (EK) Nr. 1/2005 izpildes panākšanā: ANIT tīmekļa vietne, paziņojums presei, straumējums tiešsaistē
Pirmdiena, 2021. gada 1. februāris, 13.45–16.15 Atklāta uzklauššana	Atklāta uzklauššana par apstiprinājumiem kontroli un datiem: ANIT tīmekļa vietne, paziņojums presei, straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma
Ceturtdiena, 2021. gada 25. februāris, 9.00–12.00 un 16.45–18.45 Atklāta uzklauššana Viedokļu apmaiņa	Atklāta uzklauššana par dzīvu dzīvnieku tālsatiksmes pārvadājumiem Eiropas Savienībā: ANIT tīmekļa vietne, straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma Viedokļu apmaiņa ar lauksaimniecības ministri <i>Maria do Céu Antunes</i> par Portugāles prezidentūras prioritātēm saistībā ar dzīvnieku labturību pārvadāšanas laikā: ANIT tīmekļa vietne, straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma
Pirmdiena, 2021. gada 1. marts, 13.45–16.15 un 16.45–18.45 Atklāta uzklauššana divās daļās	Atklātā uzklauššana par dzīvu dzīvnieku pārvadāšanu uz trešām valstīm: ANIT tīmekļa vietne, rakstiska stenogramma 1. daļa. Pārbaudes un pasākumi saistībā ar izvešanu no ES: straumējums tiešsaistē 2. daļa. Pārbaudes un pasākumi trešās valstīs: straumējums tiešsaistē
Trešdiena, 2021. gada 17. marts, 9.00–12.00 Atklāta uzklauššana	Atklāta uzklauššana par transporta operatoru un citu privāto ieinteresēto personu atbildību: ANIT tīmekļa vietne, paziņojums presei, straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma
Pirmdiena, 2021. gada 19. aprīlis, 16.45–18.45 Viedokļu apmaiņa	Viedokļu apmaiņa ar Komisiju (SANTE ĢD): paziņojums presei, straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma

Datums	Temats/mērķis
Ceturtdiena, 2021. gada 22. aprīlis, 16.45–18.45 Viedokļu apmaiņa	Viedokļu apmaiņa ar Komisiju (SANTE ĢD) par ANIT komitejas uzklaušīšanām (otrās debātes): straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma
Otrdiena, 2021. gada 25. maijs, 9.00–12.00 Darbseminārs	Darbseminārs par dzīvnieku labturību pārvadāšanas laikā: ANIT tīmekļa vietne, straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma
Pirmdiena, 2021. gada 31. maijs, 13.45–16.15 Atklāta uzklaušīšana	Uzklaušīšana par tādu dzīvnieku sugu pārvadāšanu, kas joprojām ir neaizsargātas kategorijas: ANIT tīmekļa vietne, straumējums tiešsaistē
Trešdiena, 2021. gada 16. jūnijs, 9.00–12.00 Ziņojuma projekta izskatīšana	Ziņojuma projekta un ieteikuma projekta izskatīšana: straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma
Trešdiena, 2021. gada 14. jūlijs, 9.00–12.00 un 13.45–16.15 Viedokļu apmaiņa	Viedokļu apmaiņa ar Lietuvas Valsts pārtikas un veterinārā dienesta direktora vietnieku Dr. Vidmantas Paulauskas: straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma Viedokļu apmaiņa ar Itālijas Dzīvnieku veselības un veterināro zāļu direktorāta ģenerāldirektoru, galveno veterinārārstu Dr. Pierdavide Lecchini: straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma Viedokļu apmaiņa ar lauksaimniecības, mežsaimniecības un pārtikas ministru Jože Podgoršek par prezidentvalsts Slovēnijas prioritātēm: straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma
Ceturtdiena, 2021. gada 15. jūlijs, 9.00–12.00 Atklāta uzklaušīšana	Atklāta uzklaušīšana par pieredzi likumdošanas stiprināšanas un mainīšanas jomā gan Eiropā, gan ārpus tās: ANIT tīmekļa vietne, straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma
Ceturtdiena, 2021. gada 15. jūlijs, 13.45–15.15 un 16.45–18.15 Viedokļu apmaiņa	Viedokļu apmaiņa ar Ungārijas galveno veterinārārstu un valsts sekretāra vietnieku pārtikas aprites kontroles jautājumos Dr. Lajos Bognár: straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma Viedokļu apmaiņa ar Francijas Pārtikas biroja direktora vietnieci un galveno veterinārārstu Dr. Emmanuelle Soubeyran: straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma
Pirmdiena, 2021. gada 6. septembris, 13.45–16.15 un 16.45–18.45 Atklāta uzklaušīšana Grozījumu izskatīšana	Atklāta uzklaušīšana par alternatīvām dzīvu dzīvnieku pārvadāšanai lielos attālumos: ANIT tīmekļa vietne, straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma Grozījumu izskatīšana: straumējums tiešsaistē, rakstiska stenogramma
20.–22. septembris Misija	Misija Bulgārijā — Sofija un robeža ar Turciju: paziņojums preseij , ziņojums
14. oktobris Misija	Misija Nīderlandē — Šipholas lidosta (Amsterdama), ziņojums
Pirmdiena, 2021. gada 25. oktobris, 13.45–16.15 un 16.45–18.45 Grozījumu izskatīšana Viedokļu apmaiņa	Grozījumu izskatīšana (2. apspriede): straumējums tiešsaistē Viedokļu apmaiņa ar Eiropas Pārtikas nekaitīguma iestādes (EFSA) pārstāvjiem par notiekošo darbu: straumējums tiešsaistē

Datums	Temats/mērķis
<p>Otrdiena, 2021. gada 26. oktobris, 9.00–12.00 Atklāta uzklauššana</p>	<p><u>Atklāta uzklauššana par ieteikumiem nākotnei:</u> ANIT tīmekļa vietne, straumējums tiešsaistē</p>
<p>2021. gada 3.–5. novembris Misija</p>	<p>Misija Dānijā — Kopenhāgena un Bilunda: paziņojums preseī, ziņojums</p>
<p>Trešdiena, 2021. gada 1. decembris, 16.45–18.45 Komitejas sanāksme</p> <p>Ceturtdiena, 2021. gada 2. decembris, 9.00–9.30 un 16.45–17.00 Balsojums</p>	<p><u>Pēdējās debātes komitejā:</u> straumējums tiešsaistē</p> <p><u>Balsošana par ziņojuma projektu un ieteikuma projektu:</u> paziņojums preseī, straumējums tiešsaistē</p>
<p>Piektdiena, 3. decembris, 10.00</p>	<p>Līdzziņotāju preses konference: paziņojums preseī, straumējums tiešsaistē</p>

3. Anketa dalībvalstīm un Portugāles prezidentūras anketa

ANIT koordinatori 1. februāra sanāksmē vienojās nosūtīt dalībvalstīm anketu, lūdzot tām sniegt rakstiskas atbildes. Nākamajā solī dalībvalstīs tika aicinātas uz mutiskām uzklaušanās, ja ANIT komitejai bija vajadzīgi turpmāki paskaidrojumi par saņemtajām atbildēm.

Anketu saturs, ko koordinatori apstiprināja februāra beigās, 2021. gada 4. martā tika nosūtīts ES pastāvīgajiem pārstāvjiem visās dalībvalstīs, lūdzot sniegt atbildes līdz piektdienai, 2021. gada 23. aprīlim; [saite](#) uz nosūtīto vēstuli.

ANIT komiteja ir saņēmusi atbildes no 9 dalībvalstīm, proti, Austrijas, Beļģijas, Bulgārijas, Dānijas, Nīderlandes, Portugāles, Somijas, Vācijas un Zviedrijas.

ANIT sadarbības ar dalībvalstīm ietvaros prezidentvalsts Portugāle piekrita kopīgot rezultātus, kas tika iegūti aptaujā, ko tā veica par tālsatiksmes pārvadājumiem uz trešām valstīm (nosūtot 2021. gada 4. marta vēstuli).

4. ANIT komitejas ziņojums par misiju Bulgārijā — Sofija un robeža ar Turciju (20.–22. septembris)

[Saite uz ziņojumu](#)

Ziņojums par ANIT delegācijas misiju Bulgārijā 2021. gada 20.–22. septembrī

Izmeklēšanas komiteja par dzīvnieku labturību pārvadāšanas laikā

Misijas dalībnieki:

<i>Tilly Metz</i>	Verts/ALE (misijas vadītāja)
<i>Anja Hazekamp</i>	The Left
<i>Martin Hojsík</i>	Renew
<i>Daniel Buda</i>	PPE
<i>Isabel Carvalhais</i>	S&D
<i>Asger Christensen</i>	Renew
<i>Caroline Roose</i>	Verts/ALE
<i>Michal Wiezik</i>	PPE
<u>Vietējā deputāte:</u>	
<i>Atidzhe Alieva-Veli</i>	Renew

Ievads

Eiropas Parlamenta Izmeklēšanas komitejas par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā delegācija 2021. gada 20.–22. septembrī apmeklēja Bulgāriju.

Šī misija ir pirmā, ko komiteja varēja īstenot, ņemot vērā ar Covid-19 saistītos ierobežojumus. Misijas mērķis bija dot iespēju izdarīt papildu secinājumus par apstākļiem, kādos atrodas kravas automobiļos eksportētie dzīvnieki, novērojot tos uz vietas. Uz uzklaustīšanām uzaicinātie eksperti ziņoja, ka robeža starp Bulgāriju un Turciju ir viens no kritiskajiem punktiem, kur atbilstība Regulai (EK) Nr. 1/2005 par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā ir zema, būtiski ietekmējot dzīvnieku labturību.

Lai gan arī Bulgārijas dzīvnieku eksports ir ierobežots, šo valsti šķērso ES dzīvnieku tirdzniecībai ar trešām valstīm būtisks maršruts, jo tā robežojas ar Turciju, kas ir viens no galvenajiem no ES uz trešām valstīm eksportēto dzīvnieku un liellopu galamērķiem (tāpat kā Lībija, Jordānija, Izraēla un Saūda Arābija). Bulgārijas un Turcijas robežas nozīme ES dzīvnieku eksportā izskaidro lielo sūtījumu skaitu, kas tiek pārbaudīti Bulgārijas *Kapitan Andreevo* robežkontroles punktā.

Īsa atskaite par sanāksmēm

Ņemot vērā ar Covid-19 saistītos ierobežojumus, EP informācijas birojā Sofijā (Bulgārija) nevarēja notikt ne iepazīšanās brīfings, ne citas sanāksmes.

- **Tikšanās Lauksaimniecības, pārtikas un mežsaimniecības ministrijā**

Priekšsēdētāja *Tilly Metz* iepazīstināja ar ANIT delegāciju un sirsnīgi pateicās Bulgārijas iestādēm par to, ka tā ir pirmā dalībvalsts, kas iesniegusi atbildes uz anketas jautājumiem. Lauksaimniecības, pārtikas un mežsaimniecības ministra vietnieki *Georgi Sabev* un *Krum Nedelkov* ar ievadrunu sveica ANIT misijas dalībniekus un pēc tam deva vārdu Bulgārijas Pārtikas nekaitīguma iestādes (*BFSA*) pārstāvjiem.

Par dzīvnieku labturību atbildīgā *BFSA* direktorāta galvenā eksperte *Marina Ivanova* sniedza sīku pārskatu par atbilstību Regulas (EK) Nr. 1/2005 prasībām Bulgārijā. Saskaņā ar veiktās misijas datiem (atsauces dokuments Nr. 2017-6109) lauksaimniecības dzīvnieku eksports pa autoceļiem no ES uz Turciju caur Bulgāriju 2017. gadā veidoja vairāk nekā 45 % no ES kopējā eksporta. Pēc 2017. gada ir ievērojami samazinājies dzīvnieku sūtījumu skaits no ES uz Turciju, kas tiek vesti cauri Bulgārijai.

Galvenie ceļu maršruti no Rietumeiropas uz Turciju beidzas Svilengradā, kur autoceļš šķērso robežu un kur atrodas *Kapitan Andreevo* robežkontroles

punkts. 2019. gadā *Kapitan Andreevo* robežkontroles punktu šķērsoja 3006 dzīvu dzīvnieku sūtījumi (tie ietvēra 236 977 dzīvniekus), un par tiem saņemti 34 paziņojumi par ziņotiem pārkāpumiem. Covid-19 krīzes dēļ 2020. gadā šie rādītāji samazinājās, un robežkontroles punktu šķērsoja 2051 sūtījums, un tika saņemti 6 paziņojumi par pārkāpumiem.

Pēc tam *Marina Ivanova* sniedza sīku pārskatu par visbiežāk ziņotajiem pārkāpumiem oficiālo kontroļu laikā, paskaidrojot, ka par visiem pārkāpumiem ir ziņots izcelsmes dalībvalstīm.

Marina IVANOVA arī informēja klātesošos, ka Bulgārijas iestādes ir izstrādājušas pastāvīgas darbības procedūras oficiālo kontroļu veikšanai, uzsverot, ka tās ir publiski pieejamas *BFS*A tīmekļa vietnē. Ir paredzētas arī korektīvas darbības un sankcijas (piemēram, dzīvnieku konfiskācija, nododot tos valstij). Prezentācijas noslēgumā viņa uzsvēra temperatūras ierobežojuma nozīmi.

Sekojošajā jautājumu un atbilžu sesijā misijas dalībnieki uzdeva jautājumus un Bulgārijas iestādes sniedza atbildes galvenokārt par šādiem tematiem:

- pienākums nodrošināt veterinārārstu klātbūtni jūras pārvadājuma laikā līdz galamērķim, ja pārvadājumu veic uz trešām valstīm, jo Rumānija šo papildu prasību jau ir iekļāvusi savos tiesību aktos, taču Bulgārija to nav izdarījusi;
- veicot autopārvadājumus, sistemātiski tiek nodrošināta oficiāla veterinārārsta klātbūtne dzīvnieka izbraukšanas vietā, bet ne līdz galamērķim, jo īpaši tāpēc, ka lielākā daļa autopārvadājumu tiek veikti uz trešām valstīm;
- sankcijas — administratīvās procedūras ir jāuzlabo, kā arī jāpapildina ar administratīviem sodiem;
- atpūtas vietu izmantošana Bulgārijā — Bulgārijas iestādes regulāri tiek ar pārvadātājiem, kuriem tās ir izveidojušas atpūtas vietu rezervācijas sistēmu. Bulgārijā ir tikai viena dzīvu dzīvnieku atpūtas vieta, kas atrodas Svilengradā (programmā tas sākotnēji nebija paredzēts, taču EP deputātiem tika atļauts to apmeklēt nākamajā dienā). Daži transportlīdzekļi neizmanto šos atpūtas punktus brauciena plānu dēļ. Ja autovadītāji apstājas atpūtas vietā, veterinārārsts veic pārbaudi, taču, ja autovadītāji neapstājas, pārbaudi veikt nevar;
- Bulgārijas policijas apmācība dzīvnieku kontrolē ir efektīva un nodrošina viņiem prasmes, lai veiktu *ad hoc* kontroli un apturētu sūtījumus pārbaūžu veikšanai;
- ir iespējama transportlīdzekļu GPS izsekošana, taču joprojām nākas saskarties ar grūtībām, kas rodas tādēļ, ka dažādi pakalpojumu sniedzēji sniedz atšķirīgu informāciju. Bulgārijas iestādes vēlas saņemt pilnīgu piekļuvi šiem IT rīkiem;

–nevalstisko organizāciju loma — to brīdinājumi visos gadījumos ir iemesls pārbaudes veikšanai;

–reģionālie un/vai valsts pagaidu aizliegumi — ja tiek pieņemts lēmums par aizliegumu, informācija tiek nosūtīta visām dalībvalstīm, izmantojot valstu dzīvnieku labturības kontaktpunktu tīklu, ko organizē Eiropas Komisija un kas regulāri tiekas Greindžā. Šajā saistībā tika ierosināts kompetento iestāžu sarakstā iekļaut arī *OIE* partnerus. Ja pārkāpums veikts *Kapitan Andreevo* robežkontroles punktā, ziņojums tiek nosūtīts arī attiecīgajai dalībvalstij.

Debates noslēdzās ar ierosinājumiem, ko Bulgārijas iestādes izteica, lai uzlabotu Regulas (EK) Nr. 1/2005 īstenošanu. Iestāžu pārstāvji vispirms apstiprināja, ka regulas noteikumi ir pārāk neskaidri (piemēram, jēdziens "pietiekams",

kas tiek interpretēts ļoti atšķirīgi), un ierosināja ļoti praktisku priekšlikumu attiecībā uz eksportu uz trešām valstīm, pieprasot piekļuvi informācijai par atpūtas vietām ārpus ES, kas pašreiz nav pieejama. Ministra vietnieks secināja, ka ir jāpalīdz trešām valstīm ievērot un piemērot Regulu (EK) Nr. 1/2005.

- **Tikšanās ar veterinārijas ekspertiem *Kapitan Andreevo* robežkontroles punktā**

Liela veterinārārstu delegācija, kas bija atbildīga par robežkontroles punktu *Kapitan Andreevo*, uzņēma ANIT locekļus, lai iepazīstinātu viņus ar kontroles pasākumiem un pārbaudēm, ko veterinārārsti veic uz vietas.

Viens no šīs tikšanās dalībniekiem bija arī ministra vietnieks *Krum Nedelkov*, ar kuru misijas dalībnieki tikās jau Sofijā, un viņš sveica mūsu deputātus un savā ievadrunā atkārtoti uzsvēra, ka attiecībā uz trešām valstīm ir jāpieņem savstarpīguma pieeja, lai tās uzlabotu atbilstību Regulai (EK) Nr. 1/2005.

Trīs veterinārārsti vispirms informēja par *Kapitan Andreevo* robežkontroles punktā pieejamajām iespējām, un tās ir prioritārās joslas dzīvu dzīvnieku pārvadāšanas kravas automobiļiem, TIR autostāvvietas, policijas piesaiste satiksmes regulēšanai, lai novērstu sastrēgumus un pēc iespējas samazinātu kavēšanos, lai dzīvniekus pēc iespējas ātrāk varētu izvest no ES teritorijas (vidēji 30 minūšu laikā, ja nav nepieciešama kontrole). Pēc tam viņi sniedza sīku pārskatu par kontroli, ko veic, un tā ietver: dokumentu pārbaudi, precīza sūtījuma nosūtīšanas laika, transportlīdzekļu un iekraušanas pārbaudi, visa brauciena laika pārbaudi un kravas automobiļa fizisku pārbaudi. Vispirms tiek pārbaudīta temperatūra un ūdens pieejamība, nodrošinot, ka ūdens tvertnes ir pilnas. Pārvadājumi vasarā ir samazinājušies no 30 % 2020. gadā līdz 27 % 2021. gadā. Veterinārārsti skaidroja šo tendenci ar to, ka tiek rīkotas valstu kontaktpunktu sanāksmes un iesaistītas ieinteresētās personas un NVO, kā arī tiek izplatītas pamatnostādnes un paraugprakse, un dalībvalstis tās arvien biežāk izmanto.

Sekoja jautājumu un atbilžu sesija, kuras laikā Bulgārijas iestāžu pārstāvji

iepazīstināja ar sīki izstrādātiem dokumentiem, ko tās izmanto, lai veiktu kontroli un sniegtu konkrētas atbildes mūsu deputātiem.

Tie galvenokārt uzsvēra šādus ANIT nobeiguma ziņojumam būtiskus jautājumus:

–izbraucot no ES, tiek pārbaudīta atbilstība dzīvnieku labturības tiesību aktiem, savukārt Turcijas iestādes pārbauda no ES eksportēto dzīvnieku veselības stāvokli (vidēji tas aizņem 6 stundas);

–Bulgārijas iestāžu pārstāvji apstiprināja savu ieinteresētību izveidot pārvadātāju reģistru, kas būtu ļoti noderīgi, taču tas iespējams tikai, izmantojot *TRACES* sistēmu;

–viņi apstiprināja, ka var tehniski pārbaudīt aizliegumus robežkontroles punktā un ka šādi gadījumi jau ir bijuši;

–Bulgārijas iestāžu pārstāvji piesardzīgi ierosināja izmaiņas Regulā (EK) Nr. 1/2005 un sniedza šādus ieteikumus:

1) noteikt zemākas un precīzākas izvietojuma blīvuma robežvērtības;

2) atsauci uz pietiekamu ūdens daudzumu aizstāt ar norādi uz pilnu ūdens tvertni;

3) savukārt regulā paredzētais pietiekamais barības daudzums ir pārāk liels pārvadājumiem ļoti īsos attālumos — atbilstību būtu iespējams nodrošināt labāk izbraukšanas vietā, izmantojot divus risinājumus: a) barot dzīvniekus kravas automobilī vai b) piemērot rakstisku procedūru, nosakot, kur pārvadātāji var uzglabāt barību pārvadājuma laikā;

–Bulgārijas iestāžu pārstāvji norādīja, ka nav redzējuši nevienu pienācīgi aprīkotu kravas automobili no mātes neatšķirti dzīvniekiem;

–viņi apstiprināja, ka ir vērojama dzīvnieku pārvadāšanas pa autoceļiem eksporta nolūkā samazināšanās tendence (pārvadājumi tiek veikti galvenokārt pa jūru, tikai 25 % pārvadājumu veic pa autoceļiem);

–tā kā tika uzdoti daudzi jautājumi par atpūtas vietām, Bulgārijas iestāžu pārstāvji ierosināja misijas dalībniekiem apmeklēt atpūtas vietu Svilengradā.

- **Atpūtas vietas apmeklējums netālu no Svilengradas**

Atpūtas vietā netālu no Svilengradas deputātiem bija iespēja apmeklēt telpas, kur dzīvnieki var atpūsties; sanitāro ierobežojumu dēļ tikai 4 deputāti drīkstēja pārbaudīt šo vietu, un viņi ziņoja, ka barības un ūdens padeves iekārtas un pakaiši bija atbilstīgi paredzētajam mērķim.

Vienlaikus pārējie deputāti aktīvi debatēja ar atpūtas vietā novietotā kravas automobiļa vadītāju, kurš atklāti pauda savu viedokli par atbilstību Regulai (EK) Nr. 1/2005. Automobiļa vadītājs cita starpā aicināja biežāk veikt

pārbaudes, jo noteikumu neievērošana rada negodīgu konkurenci par labu pārvadātājiem, kas neievēro noteikumus. Automašīna vadītājs arī informēja deputātus, ka dažreiz kravas automašīna ir iestrēguši teritorijā starp Bulgāriju un Turciju uz daudzām dienām, un aicināja uzlabot pārrobežu sadarbību.

- **Neoficiāla tikšanās ar NVO "Four Paws" pārstāvi (piedalījās ANIT uzklaušanās)**

Papildus vakariņu laikā daži deputāti organizēja neoficiālu tikšanos ar organizācijas "Four Paws" Rumānijas pārstāvi, kurš informēja par pēdējās izmeklēšanas rezultātiem, kuru organizācija veica jūlijā karstuma viļņa (temperatūra virs 30 °C) laikā *Kapitan Andreevo* robežkontroles punktā.

Vispārēji secinājumi par misiju

Eiropas Parlamenta ANIT komitejas misijas dalībnieki tikās ar Bulgārijas ministrijas un Lauksaimniecības un pārtikas nekaitīguma aģentūras augsta līmeņa pārstāvjiem, kā arī ar veterinārārstiem šajā jomā un apsprieda galvenos jautājumus un problēmas saistībā ar dzīvnieku pārvadāšanu. Deputāti ieguva tiešu informāciju no Bulgārijas iestādēm par pašreizējo situāciju saistībā ar Regulas (EK) Nr. 1/2005 par dzīvnieku pārvadāšanu īstenošanu. Deputāti tika informēti arī par spēkā esošo ES tiesību aktu nepilnībām un ierosinājumiem uzlabojumu veikšanai, tostarp attiecībā uz labākām definīcijām, vienveidīgāku piemērošanu un izpildi, kā arī datu apmaiņas digitalizāciju. Tas palīdzēs ANIT komitejai sagatavot ieteikumus Regulas (EK) Nr. 1/2005 pārskatīšanai. Tādējādi misijas galvenie mērķi tika sasniegti.

* * *

**ANIT misija Bulgārijā,
2021. gada 20.–22. septembrī**

Pirmdiena, 20. septembris: *individuāla ierašanās Sofijā (Bulgārija)*

- 17.20** Tikšanās viesnīcas "*Hotel Intercontinental*" vestibilā
Adrese: *4 Narodno Sabranie Sq, Sofia*
- 17.25** Izbraukšana ar autobusu no viesnīcas "*Hotel Intercontinental*"
Adrese: *4 Narodno Sabranie Sq, Sofia*
- 18.00–19.30** Tikšanās Lauksaimniecības, pārtikas un mežsaimniecības ministrijā
Adrese: *55 Hristo Botev bld, Sofia*
- 19.45–20.15** Pārbrauciens ar autobusu no Lauksaimniecības, pārtikas un mežsaimniecības ministrijas uz viesnīcu "*Hotel Intercontinental Sofia*"

Otrdiena, 21. septembris

- 8.30** Pulcēšanās pie viesnīcas "*Hotel Intercontinental Sofia*"
Pārbrauciens ar autobusu no Sofijas uz *Kapitan Andreevo* robežkontroles punktu
- 12.00–13.30** Lauksaimniecības, pārtikas un mežsaimniecības ministrijas piedāvātās pusdienas ANIT delegācijai (viesnīcas "*Europe Park Hotel*" restorāns)
- 13.30–14.00** Iekārtošanās viesnīcā
- 14.00–15.00** Pārbrauciens uz *Kapitan Andreevo* robežkontroles punktu
- 15.00–18.00** Tikšanās ar veterinārijas ekspertiem
- 18.00** Pārbrauciens ar autobusu uz viesnīcu "*Europe Park Hotel*"
Adrese: *park "Kenana", 6300 Haskovo*

Trešdiena, 22. septembris

- 8.30** Izrakstīšanās no viesnīcas un pārbrauciens ar autobusu no Haskovo uz Sofiju
- 14.00** Programmas noslēgums

II pielikums. Dalībnieku saraksts

ANIT delegācija Bulgārijā 2021. gada 20.–22. septembrī, visi dalībnieki

Eiropas Parlamenta deputāti:

Tilly METZ, priekšsēdētāja, Verts/ALE (FR)

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 (vietējā EP deputāte, ārpus kvotas) (BG)
(vēl jāapstiprina)

IPOL ĢD personāls:

Radek PILAR, sekretariāta vadītājs

Franck RICAUD, administrators

EP birojs Bulgārijā:

Teodor STOYCHEV,
biroja vadītājs

Politisko grupu konsultanti:

Botond TOROK-ILLYES, PPE

Javier Poza LLORENTE, Renew

Dominic ZGANCEC, The Left

Tulki:

BRUCE Elanga Joleen

FERGUSON Claire

BILLON Chloé Suzette Denise

LANGEVIN Lucie

IVANOVA Ivanka Georgieva

STOITSOV Ognian

ORIAM Yasmine (tehniķe)

5. Ziņojums par misiju Nīderlandē — Amsterdamā un Šīpholas lidosta (14. oktobris)

[Saite uz ziņojumu](#)

Misijas dalībnieki:

Tilly METZ

Michal WIEZIK

Juozas OLEKAS

Annika BRUNA

Thomas WAITZ

Vietējā deputāte:

Anja HAZEKAMP

Verts/ALE (misijas vadītāja)

PPE

S&D

ID

Verts/ALE

The Left

levads

Eiropas Parlamenta Izmeklēšanas komitejas par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā delegācija 2021. gada 14. oktobrī apmeklēja Šīpholas lidostu (Nīderlande).

Misijas mērķis bija:

- dot iespēju deputātiem novērot dzīvnieku pārvadāšanu ar gaisa kuģiem;
- tikties ar attiecīgo Nīderlandes iestāžu pārstāvjiem un apspriest to, kā tiek īstenota ES Regula (EK) Nr. 1/2005 par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā, proti, pārvadājumu ar gaisa kuģiem laikā, tostarp sniegt iespējamus ieteikumus ES tiesību aktu uzlabošanai šajā jomā.

Īsa atskaite par sanāksmēm

Delegācijas pirmā tikšanās bija ar Nīderlandes Pārtikas un patēriņa preču drošības iestādes (NVWA) pārstāvjiem, kuri sniedza prezentāciju par Regulas (EK) Nr. 1/2005 izpildi Nīderlandē, administratīvajiem pasākumiem saistībā ar dzīvnieku eksportu un importu, kā arī par galvenajām grūtībām, ar kurām ir nācies saskarties.

Pēc šīs pirmās tikšanās grupa sadalījās mazākās grupās, lai apmeklētu dzīvniekiem paredzētās lidostas telpas (*Dierenhotel*), un tās pavadīja atbildīgais kravu apkalpošanas speciālists, kurš atbild par dzīvniekiem lidostas telpās, kurus pārvieta *KLM* vai partneru aviokompānijas. Grupai bija iespēja vērot, kā diennakti vecu cāļu sūtījums tika sagatavots nosūtīšanai uz Ganu, kā arī vairākus suņus un kaķus, kuri drīz ieradās vai kurus bija paredzēts pārvadāt lidmašīnā. *KLM* pārstāvis izskaidroja galvenās procedūras un atbildēja uz deputātu uzdotajiem jautājumiem.

Vienlaikus ar *KLM* telpu apmeklējumiem notika jautājumu un atbilžu sesija, kuras laikā dalībnieki varēja uzdot konkrētus jautājumus saistībā ar apmeklējumu, kā arī par zirgu un cūku pārvadāšanas aspektiem. Nīderlandes iestādes aicināja uzlabot Regulas (EK) Nr. 1/2005 skaidrību, tostarp attiecībā uz pārbaudēm izvešanas punktos, un

pauda stingru atbalstu tādu pārvadātāju saraksta izveidei, kuri atkārtoti pārkāpuši dzīvnieku pārvadāšanas noteikumus.

Vispārēji secinājumi par misiju

Eiropas Parlamenta ANIT komitejas misija tikās ar NVWA pārstāvjiem un apsprieda galvenos jautājumus un problēmas saistībā ar dzīvu dzīvnieku pārvadāšanu. Iestāžu pārstāvji sniedza tiešu informāciju par pašreizējo situāciju saistībā ar Regulas (EK) Nr. 1/2005 par dzīvnieku pārvadāšanu īstenošanu Nīderlandē un informēja par veiktajām kontrolēm un pasākumiem, vēršoties pret pārkāpējiem. Viņi norādīja uz grūtībām, ar kurām saskaras saistībā ar trešām valstīm, un iepazīstināja ar plānu šā jautājuma risināšanai nākotnē (kontaktpunkti trešās valstīs, tādu pārvadātāju saraksts, kuri rīkojas neatbilstīgi). Iestāžu pārstāvji arī minēja, ka Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (*IATA*) pamatnostādnes par dzīvnieku pārvadāšanu ir labi izstrādātas un skaidras. Iestāžu pārstāvji arī pievienojās aicinājumam precizēt Regulas Nr. 1/2005 interpretāciju, tostarp attiecībā uz pārbaudēm izvešanas punktos.

Misijas laikā iegūtā informācija bija ļoti būtiska un palīdzēs ANIT komitejai sagatavot ieteikumus Regulas (EK) Nr. 1/2005 pārskatīšanai. Tādējādi misijas iznākums bija pozitīvs, un tās galvenie mērķi tika sasniegti.

I pielikums. Galīgā programma

ANIT misija uz Šipholas lidostu (NL) — 2021. gada 14. oktobris

- 10.25** *Individuāla ierašanās Šipholas lidostā (NL)*
- 10.35** Tikšanās ar *Gabriella Harris* (Nīderlandes Pārtikas un patēriņa preču drošības iestāde — *NVWA*) satikšanās vietā Šipholas lidostā, no kuras viņa pavadīja deputātus uz *NVWA* biroju
- 11.00–12.00** Tikšanās *NVWA* iekraušanas telpā ar pārstāvjiem no lidostas struktūrām/veterinārajiem dienestiem, kuri atbild par dzīvnieku pārvadājumiem
- 12.00–13.00** *KLM* zonas apmeklējums, pirmā grupa (ne vairāk kā 6 personas)
- 13.00–14.30** Pusdienu pārtraukums
- 14.30–15.30** *KLM* zonas apmeklējums, otrā grupa (ne vairāk kā 6 personas)
- 15.30** Misijas programmas noslēgums

Visu dalībnieku saraksts
ANIT misija uz Šipholas lidostu (NL)
2021. gada 14. oktobris

Eiropas Parlamenta deputāti:

Tilly METZ, priekšsēdētāja, Verts/ALE (FR)

Michal WIEZIK, PPE

Juozas OLEKAS, S&D (LT)

Annika BRUNA, ID (FR)

Thomas WAITZ, Verts/ALE (DE)

Anja HAZEKAMP, *The Left (NL)* (vietējā deputāte, ārpus kvotas)

IPOLE GD personāls:

Radek PILAR, sekretariāta vadītājs

Carla AIRES, administratore

Politisko grupu konsultanti:

Margaret COULTHARD, S&D

Soraya LEIMARE, ID

Harriet CLAYTON, Verts/ALE

Dominik ZGANEC, *The Left*

6. Ziņojums par ANIT komitejas misiju Dānijā — Kopenhāgena un Bilunda (3.–5. novembris)

[Saite uz ziņojumu](#)

Misijas dalībnieki:

Tilly Metz, vadītāja
Francisco Guerreiro

Verts/ALE
Verts/ALE

Vietējie deputāti:

Asger Christensen
Niels Fuglsang

Renew
SD

levads

Eiropas Parlamenta Izmeklēšanas komitejas par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā delegācija 2021. gada 3.–5. novembrī apmeklēja Dāniju. Tā bija šīs komitejas trešā misija.

Šīs misijas mērķis bija izdarīt papildu secinājumus attiecībā uz dzīvnieku pārvadāšanas ar kravas automobiļiem praksi un apstākļiem, novērojot tos uz vietas. Vizīte Dānijā tika ierosināta, ņemot vērā augstos dzīvnieku labturības standartus pārvadāšanas laikā un augsto atbilstības Regulai (EK) Nr. 1/2005 par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā līmeni.

EP delegācija tikās ar lopkopības un transporta nozares pārstāvjiem, novēroja dzīvnieku iekraušanu sivēnu savākšanas centrā un piena fermā, kā arī tikās ar Dānijas galveno veterinārārstu un Dānijas Dzīvnieku aizsardzības organizācijas pārstāvjiem.

Galvenie apspriežu temati bija situācija Regulas (EK) Nr. 1/2005 par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā īstenošanas jomā, tostarp iespējamie ierosinājumi, lai uzlabotu ES tiesību aktus šajā jomā, kā arī grūtības Dānijā saistībā ar regulas īstenošanu, tostarp dzīvnieku pārrobežu tirdzniecības jomā.

Secinājumi palīdzēs sagatavot EP ieteikumus Eiropas Komisijai par iespējamiem regulas grozījumiem.

Īsa atskaite par sanāksmēm

Pirmā diena (2021. gada 3. novembris)

Sanāksme *SPF-Danmark* telpās

ANIT delegācija tikās ar trīs tālāk minēto uzņēmumu pārstāvjiem.

VikingDanmark

Šīs lauksaimnieku apvienības galvenais mērķis ir augstas kvalitātes piena liellopu ģenētiska uzlabošana, audzēšana un pavairošana.

Izpilddirektors *Lars Kloster* iepazīstināja ar organizāciju un tās galvenajiem darbības virzieniem. Uzņēmums "*VikingDanmark*" pašreiz tirgo piena liellopu spermu un govīs, teles un grūsnas teles uz aptuveni 25 valstīm gan ES, gan ārpus tās.

Dzīvus liellopus pārvadā galvenokārt ar kravas automobiļiem. Iepriekš ir veikti pārvadājumi ar lidmašīnu uz Ugandu, taču tie izrādījās ļoti dārgi. Uzņēmums nepārvadā lauksaimniecības dzīvniekus ar kuģiem. *Lars Kloster* minēja nesenu piemēru, kad tika veikts aptuveni 3000 km garš govju pārvadājums uz Krieviju. Dzīvnieki tiek pārvesti no saimniecības uz karantīnas centru Vācijas ziemeļos un uzturas tur 28 dienas. Pēc tam brauciens turpinās 24 stundas, kam seko 24 stundu pārtraukums atpūtas vietā un atkal 24 stundu brauciens līdz galapunktam.

Danbred

Šis uzņēmums specializējas cūku ģenētiskajā uzlabošanā un selekcijā.

Tehniskais direktors *Jens Aage Hviid* iepazīstināja ar uzņēmumu, uzsvēra, ka uzņēmums ir pievērsties augstvērtīga ģenētiskā materiāla un cūku pētniecībai un attīstībai, un sniedza piemērus par šo dzīvnieku pārvadāšanu ar lidmašīnu uz Ķīnu un ar kravas automobiļiem uz citām valstīm.

SPF-Danmark

Šis uzņēmums ir pasaulē lielākais cūku pārvadātājs. Galvenās darbības ir dzīvu vaislas dzīvnieku un atšķirtu sivēnu tirdzniecība un pārvadāšana.

Izpilddirektors *Jens Kongenshold* aprakstīja uzņēmumu un sniedza datus par kaujamu cūku un sivēnmāšu, sivēnu un vaislas cūku pārvadāšanu.

Attiecībā uz automobiļu vadītājiem un uzņēmumiem, kuri neievēro šo regulu, *Jens Kongenshold* minēja, ka piemērotie naudas sodi par atklātajiem pārkāpumiem ir ļoti lieli. Viņš aicināja skaidrāk sadalīt atbildību un saskaņot sankciju piemērošanu visās dalībvalstīs.

Trīs uzņēmumu pārstāvji minēja, ka Dānijā ir ļoti augsti standarti dzīvnieku pārvadāšanas jomā, un pauda nožēlu, ka citas dalībvalstis šo regulu šādā līmenī neīsteno. Viņi vienprātīgi aicināja noteikt skaidrāku atbildības sadalījumu attiecībā uz dzīvnieku pārvadāšanu, skaidrākas prasības attiecībā uz telpu un vienotu sankciju sistēmu.

Deputāti uzdeva jautājumu par spermas un/vai gaļas pārvadāšanu kā alternatīvu dzīvu dzīvnieku pārvadāšanai. Pārstāvji norādīja, ka spermas pārvadājumi pašreiz jau tiek veikti, taču ik pēc 2 vai 3 gadiem galamērķī ir jāatjauno ganāmpulks, tādēļ dzīvu dzīvnieku pārvadājumi ir jāturpina.

Atbildot uz deputātu aicinājumu paust viedokli par prasībām neatbilstošu uzņēmumu "melnā saraksta" izveidi, sanāksmes dalībnieki atbildēja, ka iestādes jau ir apzinājušas šādus uzņēmumus, taču pašreiz nevar vienoties par piemērotāko modeli šāda saraksta oficiālai izveidei.

Atbildot uz jautājumu par dzīvnieku labturības marķējuma izveidi, pārstāvji norādīja, ka ierosme ir pieņemama un vēlama un ka vēlētos redzēt tās īstenošanu Eiropas līmenī, nodrošinot, ka vienotajā tirgū tiek ņemtas vērā dzīvnieku labturības prasības.

Atbildot uz vienu jautājumu par pārvadājumiem pa dzelzceļu, dalībnieki pauda viedokli, ka priekšroka tiek dota autopārvadājumiem, nevis dzelzceļa pārvadājumiem. Lemesls ir tāds, ka kravas automobiļi ir stabilāki un pastāv mazāks slimību pārnesšanas risks, ko rada dzīvnieku uzturēšanās vienkopus. Viņi norādīja arī to, ka ir vēlams veicināt dzīvnieku vecumam un sugām piemērotu transportlīdzekļu izmantošanu, kā tas tiek darīts Dānijā.

Otrā diena (2021. gada 4. novembris)

Cūku pārvadājumu centra apmeklējums [H&S Westergaard A/S](#)

Šo apmeklējumu vadīja izpilddirektors *Søren Westergaard*, kurš iepazīstināja ar centra ikdienas darbu.

Uzņēmuma pamatdarbība ir sivēnmāšu un sivēnu savākšana no reģiona saimniecībām un to pārvešana uz kautuvēm (sivēnmātes) un nobarošanai (sivēni) no Dānijas uz citām ES valstīm.

Grupai bija iespēja vērot, kā pārvadājumam uz Rumāniju tiek sagatavoti 620 sivēni (26 kg/10 nedēļas): sivēni tika izkrauti vienā savākšanas telpas galā, pēc tam nodoti īsai veterinārajai pārbaudei un tūlīt pēc tam iekrauti kravas automobiļi otrā telpas galā. Labturības apsvērumu dēļ sivēnus iekrauj grupās pa 10–15 sivēniem, un katram sivēnam kravas automobiļos atvēl par 20 % vairāk vietas nekā citās valstīs. *Søren Westergaard* paskaidroja, ka tas nozīmē, ka uzņēmuma peļņa no katra pārvadājuma ir par 20 % mazāka. Taču vissvarīgākais ir tas, ka dzīvnieki galamērķī nonāk labā veselības stāvoklī un ka Dānijas sivēni atbilst jau tā augstajiem klientu kvalitātes standartiem.

Søren Westergaard parādīja četru līmeņu kravas automobili, kurā tika iekrauti sivēni, un sniedza skaidrojumu par vairākiem elementiem, kas to padara par augstas kvalitātes transportlīdzekli tāliem pārvadājumiem, un tie ir mehāniskā ventilācija, filtrēts gaiss, dzirdināšanas ierīces, viegli tīrāmas virsmas un navigācijas un uzraudzības sistēmas. Tālus pārvadājumus veic divi kravas automobiļu vadītāji, lai brauciens netiktu pārtraukts vadītājiem obligāti nepieciešamā atpūtas laika dēļ. Taču dzīvnieku atpūtas laiks ir jāievēro. Divi transportlīdzekļa vadītāji nodrošina to, ka pārvadājumu var veikt ātrāk, labvēlīgi ietekmējot pārvadātos dzīvniekus.

Delegācijai bija iespēja redzēt arī to, kā strādā uzņēmuma "*DanBred*" augstākās klases kravas automobils, ko izmanto augstvērtīgu vaislas cūku tāliem pārvadājumiem (piemēram, uz Spāniju). Šis transportlīdzeklis tika izmantots tikai nedaudz vairāk kā gadu un bija aprīkots ar temperatūras un CO₂ monitoringa iekārtām, gaisa kondicionēšanas, ventilācijas un apkures, kā arī UV gaisa filtrēšanas sistēmām, lai nodrošinātu bioloģiski drošu vidi, kā arī dzirdināšanas un barošanas sistēmas dzīvniekiem. Šāda veida transportlīdzekļu izmantošana divkārtšo pārvadāšanas izmaksas, un deputāti komentēja, ka lopkopības/gaļas nozare citās valstīs nevar veikt tik lielus ieguldījumus transporta tehnoloģijās.

Darba pusdienas

Uzņēmums "*Danish Hauliers*", [Dānijas preču autopārvadātāju asociācija ITD](#) un uzņēmums "*SamMark*" organizēja darba pusdienas, lai sniegtu iespēju plašāk pārrunāt jautājumus saistībā ar spēkā esošās regulas īstenošanu. Viena no lielākajām bažām ir skaidrības trūkums attiecībā uz atbildību par pārvietojamo dzīvnieku piemērotības pārvadāšanai nodrošināšanu. Bija skaidrs, ka lauksaimnieks ir atbildīgs par dzīvnieku veselību saimniecībā un viņam ir galvenā atbildība par to, lai nodrošinātu, ka dzīvnieki ir piemēroti pārvadāšanai. Automobiļa vadītājs atbild par dzīvnieku pārbaudi transportlīdzeklī un pārvadāšanai nepiemērotu dzīvnieku noteikšanu.

Tika pausta pārliecība, ka labāka izpilde un sankcijas ir būtiskas dzīvnieku labturības uzlabošanai. Tiesību aktiem jābūt dinamiskākiem, lai ņemtu vērā tehnoloģiju attīstību un pat ģenētiskās izmaiņas (piemēram, pašreiz lielāks skaits transportlīdzekļu ir aprīkoti ar dzirdināšanas sistēmām, un sivēnu lielums konkrētā vecumā pašreiz atšķiras no sivēnu lieluma 2005. gadā, kad tika pabeigta tiesību aktu izstrāde). Tika minēts, ka nepieciešams vairāk zinātnisku novērtējumu par pārvadājumiem un dzīvnieku uzvedību, lai varētu nodrošināt labus apstākļus un augstu dzīvnieku labturības līmeni tālos pārvadājumos. Uzsvars tika likts uz augstas kvalitātes transportlīdzekļiem, kas paredzēti augstas kvalitātes dzīvniekiem, jo īpaši eksportam, un tika skaidri norādīts, ka no Dānijas uz trešām valstīm tiek eksportēti tikai vaislas dzīvnieki.

Saimniecības "*Nørupgaard*" apmeklējums liellopu pārvadājumu operāciju novērošanai

Grupa apmeklēja Eiropas Parlamenta deputātam *Asger Christensen* (Renew) piederošo piena ražošanas saimniecību "*Nørupgaard*". Šajā saimniecībā ir vairāk nekā 600 liellopu, tostarp vairāk nekā 200 slaucamu govju. Lai iegūtu lielāku produkcijas apjomu, slaukšanu veic trīs reizes dienā. Dzīvnieki slaukšanai tiek turēti ilgāk nekā

agrāk. Daļa no liekajiem liellopiem tiek nokauti, citi tiek eksportēti uz Poliju un Krieviju (šogad vairāk nekā 70 liellopi tika atlasīti ģenētiskā materiāla uzlabošanai), bet vēl citi tiek pārdoti kaimiņu saimniecībām (piemēram, jaunie teļi tiek audzēti gaļas ieguvei). Visas govīs ir elektroniski marķētas, un tas nodrošina sīkas informācijas, piemēram, veterinārās informācijas un datu par selekciju un atnešanos, reģistrāciju.

Grupai bija iespēja vērot četru govju iekraušanu uzņēmuma "Viking" divu līmeņu kravas automobilī, kurā var iekraut līdz 35 govīm.

Šis uzņēmums eksportam iepērk vislabākos liekos dzīvniekus, un pirms eksportēšanas tos nogādā karantīnas centrā, kur tie uzturas 28 dienas. Šajā gadījumā dzīvnieki tika pārvesti uz Krieviju divos 24 stundu braucienos ar 24 stundu pārtraukumu.

Klātesošie pilnvarotie inspektori/veterinārārsti attiecībā uz pārvadāmajiem dzīvniekiem paskaidroja, ka slaucamās govīs ir jāslauc ik pēc 12 stundām un jaunos dzīvniekus var pārvadāt ne ilgāk kā 14 stundas, un tad ir jāapstājas. Pirms iekraušanas tiek veiktas pārbaudes un netiek iekrauts neviens dzīvnieks, kas nav piemērots pārvadāšanai.

Attiecībā uz kontrolēm tika norādīts, ka inspektori prasa transportlīdzekļu vadītājiem uzrādīt dokumentus un veic transportlīdzekļu pārbaudes (GPS un ekstrēmas temperatūras brīdinājuma sistēma). Transporta uzņēmums saņem šos datus no automobiļa vadītāja tālruņa. Inspektori iekāpj transportlīdzeklī un pārbauda, vai ūdens sistēmas darbojas un vai nav nekā tāda, kas varētu ievainot dzīvniekus. Tiek pārbaudītas arī dzirdināšanas un ventilācijas sistēmas. Ja transportlīdzeklis ir aprīkots ar ūdens sildītājiem, lai novērstu sasalšanu pārvadājumos, kas tiek veikti aukstā laikā, arī tie tiek pārbaudīti.

Priekšsēdētāja pateicās *Asger Christensen* par to, ka viņš uzņēma delegāciju savā saimniecībā un uzņēmās vadīt vairākas sanāksmes.

Trešā diena (2021. gada 5. novembris)

Tikšanās ar Dānijas galveno veterinārārsti *Hanne Larsen*

Galvenā veterinārārste sāka prezentāciju, iepazīstinot ar datiem par dzīvnieku pārvadājumiem Dānijā un eksportam. Pēdējos gados ir palielinājies pārbaudžu skaits, un pašreiz retrospektīvi tiek pārbaudīti 30 % pārvadājumu žurnālu, veicot salīdzināšanu ar plānoto braucieni, pēc nejaušības principa tiek pārbaudīti 10 % kravas automobiļu braucieni, kā arī tiek veiktas sezonālas pārbaudes, lai noteiktu temperatūras ievērošanas prasību pārkāpumus.

Dānija, Zviedrija, Beļģija un Nīderlande veic darbu saistībā ar kopēju pieeju tiesību aktu pārskatīšanai. Dānijai ir radušies konkrēti jautājumi par tiesību aktiem, un tie ir saistīti ar skaidrības trūkumu par dzīvniekiem, kurus pārvadā uz izstādēm (drīzāk vaļaspriekam, nevis komerciālai darbībai), kā arī nepieciešamību precizēt klāja augstumu dažādiem dzīvniekiem un prasībām attiecībā uz dzirdināšanu un ēdināšanu.

Ir bažas, ka citās valstīs netiek nodrošināta efektīva automobiļu vadītāju apmācība, piemēram, attiecībā uz to, kā apieties ar dzīvniekiem (vadītājiem tiek piedāvāta apmācība tiešsaistē, un viņi negūst praktisku pieredzi).

Lai nodrošinātu, ka vaislas dzīvnieki patiešām tiek eksportēti vaislai, iestādes pieņem lēmumu par galamērķi.

Turpmākajās apspriedēs galvenā uzmanība tika pievērsta maksimālajam brauciena laikam, kā arī grūsniem dzīvniekiem un no mātes neatšķirtiņiem teļiem.

Galvenā veterinārārste norādīja, ka pārvadāšanai nav piemēroti dzīvnieki, kuriem ir pagājuši vairāk kā puse no grūtniecības laika.

Attiecībā uz no mātes neatšķirtiņiem teļiem galvenā veterinārārste skaidri norādīja, ka divas nedēļas veciem teļiem brauciena ilgums nedrīkst pārsniegt astoņas stundas.

Tikšanās ar organizācijas "[Animal Protection Denmark](#)" pārstāvjiem

Šīs organizācijas pārstāvji (*Ditte Erichsen* un *Lena Rohn*) iepazīstināja ar informāciju par 225 teļu, kas jaunāki par četrām nedēļām (194 no tiem bija 21 līdz 24 dienas veci), sūtījuma pārvešanu šā gada jūlijā, kam sekoja līdzīgi NVO pārstāvis. Savākšana no deviņām dažādām saimniecībām ar četriem kravas automobiļiem sākās ļoti agri no rīta, un teļi tika savākti no savākšanas centra tikai plkst. 15.30, kad sākās brauciens uz Nīderlandi.

Attiecīgo automobili vadīja tikai viens autovadītājs, un tas nozīmē, ka viņam bija obligāti jāapstājas, un sūtījums nonāca galamērķī Nīderlandē aptuveni plkst. 4.30, proti, aptuveni 24 pēc pirmo dzīvnieku savākšanas no saimniecības. Dzīvnieki netika izkrauti vai baroti gandrīz 24 stundas.

Lai gan tikai 8 % Dānijas teļu tiek eksportēti (43 000 teļu uz Nīderlandi un Beļģiju 2020. gadā), NVO pārstāvis minēja, ka šis piemērs pierādīja, ka netiek ievēroti tiesību akti par teļu pārvadāšanu attiecībā uz barošanu un dzirdināšanu brauciena laikā (tas nedrīkst pārsniegt 8 stundas).

Attiecībā uz no mātes neatšķirtu dzīvnieku definīciju pārstāvji norādīja, ka šajā kategorijā būtu jāiekļauj dzīvnieki, kas nespēj ēst bez cilvēku palīdzības.

NVO puda bažas par grūsnu teļu pārvadāšanu uz Irānu un Azerbaidžānu cauri Krievijai, kā arī uz attāliem Krievijas apgabaliem.

Dati par 2019. gadu liecināja, ka no Dānijas tika izvesti 15 miljoni dzīvnieku, galvenokārt sivēni. No tiem 11 miljoni dzīvnieku tika pārvadāti ar kravas automobiļiem, kas reģistrēti citās dalībvalstīs, un lielākoties tika veikti tāli pārvadājumi, kas ilgst vairāk nekā 8 stundas.

Attiecībā uz priekšlikumiem par izmaiņām tiesību aktos šīs organizācijas pārstāvji norādīja, ka maksimālajam brauciena ilgumam jābūt 8 stundām, ka būtu jāaizliedz pārvadāt no mātes neatšķirtus dzīvniekus un ka nevajadzētu veikt eksportu uz trešām valstīm, kurās nevar nodrošināt tiesību aktu izpildi. Viņi bija skeptiski noskaņoti

attiecībā uz iesniegtajiem pārvadājumu žurnāliem un komentēja, ka Krievijā nebija atļauts izkraut no trešām valstīm ievestus dzīvniekus neapstiprinātās vietās, kas rada šaubas par atpūtas vietu esamību, un ka Vācija un Nīderlande šo šaubu dēļ ir aizliegušas pārvadājumus cauri Krievijai.

Preses konference

Apmeklējuma beigās notikušajā preses konferencē piedalījās Dānijas transporta un lauksaimniecības nozares žurnālisti, kā arī žurnāla "GEO" pārstāvji:

Marlene Goering un fotogrāfs (žurnāls "GEO");
Claus Djørup (*Fagpressebureauet*);
Lasse Ege Pedersen (*Effektivt Landbrug*);
Lars M. Lassen (*Transporttidende*)

Žurnāls "GEO" bija paredzējis kādu laiku pēc apmeklējuma sagatavot plašāku materiālu par komitejas darbu.

Klātesošie deputāti — *Tilly Metz* (vadītāja), *Niels Fuglsang* (S&D) un *Asger Christensen* (RE) — izklāstīja apmeklējuma iemeslus un informēja par komitejas darbu. Žurnālisti uzdeva jautājumus par to, kā izmaiņas pārvadājumu laikos varētu ietekmēt Dānijas dzīvnieku pārvadāšanu/eksportu, kā arī par to, ka Dānijā ir ierobežotas iespējas palielināt gaļas patēriņu, ja būtu jāierobežo eksports.

Žurnālisti lūdza deputātus minēt trīs galvenās likumdošanas izmaiņu prioritātes.

Tilly Metz uzsvēra neaizsargātu dzīvnieku aizsardzību, eksporta uz trešām valstīm pārtraukšanu kaušanas nolūkā un pārvadājumu laika ierobežošanu.

Niels Fuglsang par prioritāti uzskatīja brauciena ierobežošanu līdz 8 stundām, eksporta uz trešām valstīm ierobežošanu un no mātes neatšķirtu dzīvnieku pārvadāšanu.

Asger Christensen kā prioritāti minēja Regulas (EK) Nr. 1/2005 pareizu īstenošanu, grūsnu dzīvnieku aizsardzību un eksporta uz trešām valstīm ierobežošanu (jo īpaši ar kuģiem).

Visi trīs deputāti minēja arī labāku kontroli un transportlīdzekļa uzraudzību, kā arī lielāku skaidrību par atbildību.

Secinājumi

ANIT komitejas delegācija Dānijā tikās un apspriedās ar vairākiem nozares pārstāvjiem, Dānijas iestāžu pārstāvjiem (veterinārajiem inspektoriem un galveno veterinārārsti) un vienas NVO pārstāvjiem.

Deputātiem tika sniegta tieša informācija par pašreizējo dzīvnieku pārvadāšanas praksi Dānijā un par situāciju Regulas (EK) Nr. 1/2005 par dzīvnieku pārvadāšanu īstenošanas jomā, kā arī ierosinājumi regulas uzlabošanai.

Dalībnieki no Dānijas ierosināja skaidru atbildības sadalījumu starp dažādiem nozares dalībniekiem, labāku sankciju sistēmu visā ES un tādu pārvadājumu prasību noteikšanu, kas labāk atbilst pašreizējai situācijai (piemēram, prasības attiecībā uz telpu pārvadāšanas laikā).

Šīs misijas rezultāti bija ļoti noderīgi un palīdzēs ANIT komitejai sagatavot ieteikumus Regulas (EK) Nr. 1/2005 pārskatīšanai. Tādējādi misijas galvenie mērķi tika sasniegti.

IV. ĀRĒJIE PĒTĪJUMI

1. Eiropas Parlamenta Izpētes dienesta (EPRS) veiktie pētījumi		
2020. gada septembris	Priekšizpēte ANIT komitejai	Saite
2021. gada 30. jūnijs	Brīfings par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā: sankcijas par pārkāpumiem	Saite
2021. gada 30. jūnijs	Brīfings par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā: pamatnostādnes un pētniecība	Saite
2021. gada 30. jūnijs	Brīfings par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā: personāla un izpildes kontroles veicēju apmācība	Saite
2021. gada 30. jūnijs	Dzīvnieku aizsardzība pārvadāšanas laikā: dati par dzīvu dzīvnieku pārvadājumiem	Saite

1. Eiropas Parlamenta Izpētes dienesta (EPRS) veiktie pētījumi

2021. gada 10. novembris	Eiropas Parlamenta izmeklēšanas pilnvaras: attiecīgās izmeklēšanas komitejas	Saite
-----------------------------	--	-----------------------

2. Strukturālās un kohēzijas politikas departamenta B pētījumi

2020. gada 27. oktobris	Informācijas pakete izmeklēšanas komitejai par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas laikā (ANIT)	Saite
	<i>Tālāk norādītās četras publikācijas tika sagatavotas komitejas sanāksmei 2021. gada 25. maija darbsemināra laikā un tika apspriestas šajā sanāksmē:</i>	
2021. gada 20. maijs	1) ANIT komitejas pasūtīts pētījums par dzīvnieku labturību uz jūras kuģiem un lauksaimniecības dzīvnieku apstiprināšanas kritērijiem	Saite uz kopsavilkumu Saite uz pētījumu
2021. gada 20. maijs	2) ANIT komitejas pasūtīts pētījums par īpašām labturības vajadzībām dzīvnieku pārvadāšanā: ūdensdzīvnieki	Saite uz kopsavilkumu Saite uz pētījumu

2. Strukturālās un kohēzijas politikas departamenta B pētījumi

2021. gada 20. maijs	3) ANIT komitejas pasūtīts pētījums par īpašām labturības vajadzībām dzīvnieku pārvadāšanā: no mātes neatšķirti dzīvnieki un grūsnas mātītes	Saite uz kopsavilkumu Saite uz pētījumu
2021. gada 31. maijs	4) ANIT komitejas pasūtīts pētījums par dzīvnieku labturības praksi pārvadāšanas laikā trešās valstīs: pārskats	Saite uz kopsavilkumu Saite uz pētījumu
2021. gada 5. jūlijs	ANIT komitejas pasūtīts pētījums par lauksaimniecības dzīvnieku pārvadāšanas modeļiem ES un uz trešām valstīm	Saite uz kopsavilkumu Saite uz pētījumu

