



25.3.2024

MUNKADOKUMENTUM

az állatoknak a szállítás és a kapcsolódó műveletek közbeni védelméről,
valamint az 1255/97/EK tanácsi rendelet módosításáról és a 2005/1/EK tanácsi
rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi
rendeletre irányuló javaslatról

Halászati Bizottság

Előadó: Caroline Roose

Az állatok szállítás közbeni védelmére az 1970-es évek óta vonatkozik uniós jogszabály: ekkor fogadták el ugyanis az első irányelvet az állatok nemzetközi szállítás közbeni védelméről. Az állatok szállítás közbeni védelmére vonatkozó szabályokat az 1980-as, 1990-es és a 2000-es évek során rendszeresen aktualizálták, figyelembe veendő a tudományos és technológiai fejlődést, az állatok szállítási módjainak fejlődését és az uniós polgárok hathatósabb állatvédelem iránti igényét.

Az állatoknak a szállítás és a kapcsolódó műveletek közbeni védelméről szóló, 2004. december 22-i 2005/1/EK tanácsi rendelet csaknem 20 éve hatályban van. 2020 júniusában az Európai Parlament megszavazta, hogy állítsanak fel egy vizsgálóbizottságot az e rendelet alkalmazása során állítólagosan elkövetett jogsértések és hivatali visszaadások kivizsgálására. A vizsgálóbizottság 2022 januárjában jelentést fogadott el az általa feltárt tényekről, valamint elfogadott egy ajánlást is. Az Európai Bizottság felülvizsgálta az állatok szállításáról szóló rendeletet, és javaslatát végül 2023 decemberében tette közzé.

Ez az új rendelet az első olyan jogszabály e témában, amelyet már az együttdöntési eljárással fogadnak el, lehetővé téve ezzel az Európai Parlament számára, hogy képviselje a polgárok arra irányuló akaratát, hogy az Unióban javuljon az állatok jóléte. Az Európai Parlament Halászati Bizottsága kizárólagos hatáskört kapott a bizottsági javaslat több olyan része tekintetében is, amelyek víziállatokkal kapcsolatosak.

Ez a munkadokumentum ezekre az elemekre fókuszál.

A 2005/1/EK rendelet kiterjed az összes gerinces állatra, beleértve az összes gerinces víziállatot, például a halakat, de nem tartalmaz külön rendelkezéseket a halak és más víziállatok jólétének biztosítására. Ez egyértelműen kiderült az állatok szállítás közbeni védelmével foglalkozó európai parlamenti vizsgálóbizottság jelentéséből.

2022. január 20-án elfogadott ajánlásában az Európai Parlament javasolta, hogy „a Bizottság dolgozzon ki jogalkotási javaslatokat a halak és más víziállatok szükségleteire és a szállítási módszerekre vonatkozó legújabb tudományos ismeretek alapján annak érdekében, hogy azok a szállítás közben a lehető legkevésbé szenvedjenek; hangsúlyozza, hogy az új rendelkezéseknek részletes ellenőrző listát kell tartalmazniuk a szállítás előtti tervezésre és előkészületekre, a vízminőségi paraméterekre vonatkozó fajspecifikus rendelkezésekre, a sűrűsége, a be- és kirakodás során történő kezelésre, valamint az állatok jólétének szállítás utáni ellenőrzésére vonatkozóan; felszólítja a Bizottságot annak biztosítására, hogy a kiadott iránymutatásokat a legfrissebb tudományos ismeretek alapján frissítsék, és azok összhangban legyenek az 1/2005/EK rendelettel, továbbá külön rendelkezéseket szorgalmaz a halak üzleti célú szállítására vonatkozásában”.

Az előadó üdvözli, hogy a Bizottság javaslata mostanra már tartalmaz a halak és más víziállatok jólétére vonatkozó különös rendelkezéseket.

A víziállatok érző lény voltára és szállítás közbeni szükségleteikre irányuló kutatások fejlődése

Régóta vannak tudományos bizonyítékok arra vonatkozóan, hogy a halak és más víziállatok érző lények, amelyek képesek érezni a fájdalmat, és hogy a halak szállítás jelentős stresszt okoz az egyedeknek, mivel nagyon eltérőek a szükségleteik a víz oxigéntartalma, pH-értéke, sótartalma és hőmérséklete tekintetében, és – ami a szállítás összefüggésében még fontosabb

– a körülményeik megváltozását is eltérő mértékben képesek túlélni.

Az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság (EFSA) már 2004-ben részletes áttekintést¹ adott arról, hogy a szállítás által okozott stressz milyen biokémiai hatással van a halakra. A szakirodalom áttekintése alapján az EFSA megállapította, hogy a stressz fontos tényező a halak szállítása során, amely többek között fertőző betegségek terjedését is okozhatja. A szállítást elsődleges stresszforrásnak tekintik olyan betegségek klinikai manifesztációja tekintetében, amelyek súlyos állatjóléti és gazdasági következményekkel járhatnak; ilyen betegségek akkor fordulhatnak elő, ha a szennyező mikrobák invazív kórokozókká válnak az állatok kezelése során vagy a szállítás során bekövetkező károsodás következtében. Ennek kapcsán az EFSA azt is kijelentette, hogy a zárt szállítási rendszerekből származó vizet nem szabad a szállítást követően fertőtlenítés nélkül kibocsátani, és minden szállítóeszközt, például akváriumokat vagy konténereket fertőtleníteni kell két szállítás között. A halakban a stresszreakció a neuroendokrin rendszereik aktiválódását követően gyors változásokat eredményez a keringési rendszerben és légzőszervekben, aminek következtében megnő az oxigénfelvételük. A stressz továbbá anyagcsere-, hormonális és viselkedési változásokat is kivált. Az ajánlások arra is kitérnek, hogy kerülni kell a többszörös stresszt, például a szállítást követő hő sokkot.

A halak közúti szállítás közbeni jólétével foglalkozó releváns –többek között tagállami – publikációk² elismerik, hogy a halak viselkedése összetett, és a stresszre stresszhormonok, például adrenalin és kortizol kiválasztásával reagálnak.

Az állatok szállítás közbeni védelmével foglalkozó európai parlamenti vizsgálóbizottság (ANIT) 2021-ben tanulmányt³ kért a tematikus fősztálytól. A tanulmány megerősítette, hogy „a halak érző, öntudattal bíró lények, amelyek képesek érezni a fájdalmat és a negatív stresszt, rendelkeznek hosszú és rövid távú memóriával, és képesek érzelmeket átélni”, valamint hogy a szállításuk során „olyan gyakorlatokat alkalmaznak, amelyek jelentősen növelik náluk a stresszt és hátrányosan érintik a jólétüket”, továbbá hogy „a halak jólétének a szállításból eredő romlása még napokkal a kirakodást követően is fennáll”. A tanulmány hangsúlyozza továbbá, hogy „az akvakultúrában alkalmazott gyakorlatok egy sor olyan stresszforrásnak teszik ki a halakat (mint pl. a halak kezelése, vakcinázása, túlszűfolt helyen tartása, osztályozása, éheztetése, állatorvosi kezelése, rakodása és szállítása), amelyekkel a vadon élő társaik nem szembesülnek”, és „gyakori, hogy élettartamuk során számos alkalommal szállítják őket, ami azt jelenti, hogy a különféle szállítási eljárások során sokféle stresszforrásnak vannak kitéve”.

Részletesebben, a tanulmány bemutat számos olyan stresszforrást, amely a tenyésztett víziállatok EU-ban tartott fontosabb fajait érinti, mint például a szén-dioxid felhalmozódása, a hőmérséklet ingadozása, a rossz vízminőség vagy az állománysűrűség.

Összefoglalva, a tudományos kutatásokból egyértelműen az derül ki, hogy a halak érző lények, és a stresszforrásaikat és azok hatásait már évtizedek óta ismerik.

Annak ellenére, hogy a 2005/1/EK rendelet nem tartalmaz külön szabályokat a víziállatokra

¹ <https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/44>

² https://www.salute.gov.it/imgs/C_17_pubblicazioni_2848_allegato.pdf

³ [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/690875/IPOL_STU\(2021\)690875_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/690875/IPOL_STU(2021)690875_EN.pdf)

vonatkozóan, a bőséges tudományos bizonyítékokra támaszkodva a tagállamok (pl. Olaszország) vagy a regionális kormányok (pl. Bajorország) részletes iránymutatást fogadtak el a 2005/1/EK rendeletnek a halak szállítása során történő alkalmazásával kapcsolatban. Érdemes megvizsgálni a Norvégia által a tenyésztett víziállatok szállítására vonatkozóan elfogadott szabályozást, amely szintén ezen a szilárd tudományos alapon nyugszik.

Az Európai Bizottság javaslatának legfontosabb aspektusai

A Bizottság javaslatában a víziállatok fogalmát úgy határozta meg, hogy abba beletartoznak a halak, a fejlábúak és tízlábú rákfajok. Tehát nem tartozik bele az összes puhatestű és nem tartoznak bele a vízi emlősök sem, mint például a cetfélék. Úgy tűnik, hogy a fejlábúakon és tízlábú rákfajokon kívüli puhatestűeknek a rendelet hatálya alóli kizárása azon a tényen alapul, hogy a puhatestűeknek, például az osztrigának és a kagylóknak nincs központi idegrendszerük, ezért nem valószínű, hogy ezek az állatok érzik a fájdalmat.

Azonban úgy tűnik, hogy a cetfélék kizárása a hatály alól nem igazolható tudományos érvekkel. Mivel a cetfélék beletartoznak az „állatok” általános fogalommeghatározásába, a Halászati Bizottságnak mérlegelnie kell, hogy belefoglalja-e őket a víziállatok fogalommeghatározásába is. Mivel a cetfélék szállítását túlnyomórészt lefedik a 2. cikk (3) bekezdésében felsorolt kivételek, a víziállatok fogalommeghatározásába való belefoglalásuk kiegészítené a rendeletet és egyes esetekben hasznos lenne, de nem járna jelentős hatással.

A 2. cikkben a Bizottság kizárta a díszhalak szállítását a teljes jogszabály hatálya alól (2. cikk, (3) bekezdés). Ezt a Bizottság azzal magyarázza a (16) preambulumbekkezdésben, hogy „a díszhalakat általában kisebb dobozokban szállítják gyorsposta szolgálattal, speciálisan az igényeiknek megfelelő, vízzel töltött zacskókban, és a szállítás időtartama általában kevesebb mint 24 óra”. Ennek a magyarázatnak azonban nincs tudományos alapja, és nem úgy tűnik, hogy a díszhalak jóléte inspirálta volna. A Halászati Bizottságnak mérlegelnie kell, hogy ez a kivétel megmaradjon-e, áttegyék-e az előző bekezdésbe (2. cikk, (2) bekezdés), hogy csak a javasolt rendelet 4. cikke vonatkozzon a díszhalakra, vagy teljes egészében vegyék ki ezt a kivételt a jogszabályból.

A 2. cikkben a Bizottság a teljes rendeletről való eltéréstől rendelkezik a víziállatok végső fogyasztókat kiszolgáló élelmiszeripari vállalkozásoknak történő közvetlen szállítása tekintetében. Ez a mentesség alkalmazandó például azokra a pontyokra vagy rákfélékre, amelyeket gyakran élve árusítanak éttermekben, piacokon vagy áruházakban. Úgy tűnik, hogy ezt a teljes körű mentességre irányuló javaslatot sem támasztja alá elegendő tudományos bizonyíték. Az állatok (többek között a víziállatok) jóléti igényei nem változnak meg a rendeltetési helyüktől függően. A Halászati Bizottságnak el kell döntenie, hogy ez a mentesség megmaradjon-e, áttegyék-e az előző bekezdésbe (2. cikk, (2) bekezdés), hogy csak a javasolt rendelet 4. cikke legyen alkalmazandó, vagy teljes egészében vegyék ki ezt a kivételt a jogszabályból. Egy másik lehetőség, hogy korlátozzák az eltérés hatályát azáltal, hogy meghatározzák a víziállatok végső fogyasztókat kiszolgáló élelmiszeripari vállalkozásoknak történő szállításának maximális időtartamát.

A javaslat 2. cikkének (2) bekezdése szerint a mezőgazdasági termelők saját tulajdonában lévő állatoknak saját tulajdonban lévő szállítóeszközzel végzett, az állattartó gazdaságtól legfeljebb 50 km távolságra történő szállítása csak a 4. cikk hatálya alá tartozik. Ez azt jelenti, hogy a halgazdaságok különböző telephelyei közötti szállítás nem tartozhat a II. melléklet

hatálya alá. A 4. cikk (2) bekezdésének j) pontja szerint a víziállatokra egyszerűbb követelmények vonatkoznak („a víziállatoknak elégséges mennyiségű és minőségű vizet biztosítanak”), míg a II. melléklet sokkal részletesebb előírásokat tartalmaz, mint például a víz oxigén- és szén-dioxid-tartalmának, ammóniaszintjének és hőmérsékletének ellenőrzése és azoknak a fajspecifikus szükségleteknek megfelelő határok között tartása.

Tekintve, hogy az ANIT-bizottság megrendelésére készített tanulmány egyértelműen bizonyította a különböző fajok különböző stresszforrásokra (lásd fent) való érzékenységet, a jelzett távolságokra vonatkozó követelmények gyengítését rendkívül elővigyázatosan kell megvizsgálni, legalábbis a víziállatok tekintetében. Ha ezek a szállítások kívül esnek a rendelet hatályán, ezt a hiányosságot egy új rendelettel kell orvosolni, amely a tenyésztett víziállatok jólétét szabályozná.

A víziállatok jólétére vonatkozóan meghatározott intézkedések legnagyobb részét a javasolt rendelet II. melléklete tartalmazza. Úgy tűnik, hogy a legtöbb javasolt intézkedés összhangban van a tudományos ajánlásokkal. Figyelembe kell venni azonban, hogy ezen intézkedések jelentős része nincs részletesen meghatározva. Például nincsenek részletes előírások az állománysűrűsége vagy arra vonatkozóan, hogy mi tekinthető megfelelő vízminőségnek a fentebb említett paraméterek mindegyike tekintetében.

A javaslat 47. cikke szerint a Bizottság elfogadhat felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat a II. melléklet aktualizálása céljából, beleértve a vízminőségi paraméterek maximális értékeit, a vízmegfigyelési követelményeket és az állománysűrűségeket.

Fontos, hogy ezek aktualizálását gyorsan végezze el, mivel az ANIT-bizottság a részletes szabályok hiányát jelölte meg a végrehajtásbeli mulasztások fő okaként. A nem specifikus szabályok azt a veszélyt is magukban hordozzák, hogy a szabályokat az egyes tagállamokban eltérő módon hajtják végre, és ezért nem lesznek egyenlők a versenyfeltételek.

2021-ben a Bizottság elküldött egy ütemtervet az EFSA-nak, amelyben felvázolta az EFSA tervezett jövőbeli megbízatásait a haszonállatok jóléte terén. Tervei szerint az EFSA véleményeket tesz közzé a tenyésztett lazacokról és pisztrángokról (2026. június), a tenyésztett pontyról (2027. június), a tenyésztett tengeri süllőről, nagyszemű vörösdurbincsről és európai angolnáról (2028. június), a tenyésztett tonhalról (2029. december) és egyes gerinctelen állatokról, például a tizlábú rákfajokról (2030. december). Fontos, hogy az e véleményekben foglalt ajánlásokat az EFSA általi közzétételüket követően rövidesen építsék be a II. mellékletbe annak biztosítása érdekében, hogy az uniós állatszállítási rendelet összhangban legyen a legfrissebb tudományos eredményekkel.

2024 januárjában a Bizottság elfogadott egy határozatot a víziállatok jólétével foglalkozó referenciaközpont létrehozásáról. Ez a referenciaközpont támogatni fogja a Bizottság és a tagállamok tevékenységeit azáltal, hogy tudományos és műszaki tanulmányokat készít, képzést biztosít és terjeszti a technikai innovációkkal kapcsolatos kutatási eredményeket és információkat. Fontos lenne, hogy a Bizottság bízta meg ezt a referenciaközpontot azzal, hogy dolgozzon ki ajánlásokat a víziállatok jólétének biztosítására. Fontos továbbá, hogy a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok formájában beillessze ezeket az ajánlásokat a rendelet II. mellékletébe annak biztosítása érdekében, hogy a rendeletet az összes tagállamban egységesen alkalmazzák.

Mindent összevetve az előadó támogatja a rendeletjavaslat elfogadását, és esetleges módosításokat irányoz elő a bizottsági javaslatához. A rendelet elfogadásának köszönhetően az EU most először fog rendelkezni a víziállatok szállítás közbeni jólétére vonatkozó specifikus

szabályokkal.

E rendelet elfogadása összhangban lenne a Bizottság által 2021-ben elfogadott, a fenntartható és versenyképes uniós akvakultúrára vonatkozó stratégiai iránymutatásokkal, amelyek szerint „a halak jólétet biztosító körülmények között tartása gazdasági haszonnal is jár az iparág számára a költségek csökkentése és a jobb minőségű termékek miatt”.