



---

*Odbor za ribištvo*

---

25.3.2024

## **DELOVNI DOKUMENT**

o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o zaščiti živali med prevozom in postopki, povezanimi z njim, spremembi Uredbe Sveta (ES) št. 1255/97 in razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005

Odbor za ribištvo

Poročevalka: Caroline Roose

Zaščita živali med prevozom je predmet zakonodaje EU od sedemdesetih letih 20. stoletja, ko je bila sprejeta prva direktiva o zaščiti živali med mednarodnim prevozom. V osemdesetih in devetdesetih letih 20. stoletja ter prvem desetletju 21. stoletja so se pravila o zaščiti živali med prevozom redno posodabljala, pri čemer so se upoštevali najnovejši znanstveni in tehnološki napredek, razvoj prevoza živali ter želja državljanov EU po boljši zaščiti živali.

Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 z dne 22. decembra 2004 o zaščiti živali med prevozom velja že skoraj dvajset let. Evropski parlament je junija 2020 glasoval za ustanovitev preiskovalnega odbora za preiskavo domnevnih kršitev in nepravilnosti pri uporabi te uredbe, januarja 2022 pa je sprejel poročilo o njegovih ugotovitvah in priporočilo. Evropska komisija se je zavezala, da bo uredbo o prevozu živali revidirala, predlog pa je končno objavila decembra 2023.

Nova uredba bo prva, ki bo sprejeta v postopku soodločanja, zato bo Evropski parlament lahko zastopal voljo državljanov, ki si želijo boljše dobrobiti živali v EU. Odboru Evropskega parlamenta za ribištvo je bila dodeljena izključna pristojnost za več delov predloga Komisije, ki so povezani z vodnimi živalmi.

V tem delovnem dokumentu so obravnavani ti elementi.

Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 zajema vse vretenčarje, vključno z vsemi vodnimi vretenčarji, kot so ribe, ne vključuje pa posebnih določb za dobrobit rib in drugih vodnih živali.

Preiskovalni odbor Parlamenta je to jasno navedel v poročilu o zaščiti živali med prevozom.

Evropski parlament v priporočilu, ki ga je sprejel 20. januarja 2022, „priporoča, naj Komisija oblikuje zakonodajne predloge na podlagi najnovejših znanstvenih dognanj o potrebah rib in drugih vodnih živali ter o načinih prevoza, da bi zmanjšali njihovo trpljenje med prevozom; poudarja, da bi morale nove določbe zagotoviti podroben kontrolni seznam za načrtovanje in pripravo pred prevozom, posebne določbe v zvezi s parametri kakovosti vode, gostoto, ravnanjem med natovarjanjem in iztovarjanjem ter nadzorom dobrobiti živali po prevozu; poziva Komisijo, naj zagotovi, da bodo smernice, ki jih objavi, posodobljene v skladu z najnovejšimi znanstvenimi dokazi in skladne z Uredbo (ES) št. 1/2005, ter poziva k posebnim zahtevam za komercialne premike rib“.

Poročevalka pozdravlja posebne določbe o dobrobiti rib in drugih vodnih živali, ki jih je Komisija zdaj vključila v svoj predlog.

### ***Razvoj raziskav o čutenju vodnih živali in njihovih potrebah med prevozom***

Že dolgo je znanstveno dokazano, da so ribe in druge vodne živali čuteča bitja, ki so sposobna občutiti bolečino, ter da prevoz ribam povzroča znaten stres. Pri tem je pomembno, da obstajajo velike razlike v njihovih potrebah po kisiku, pH, slanosti in temperaturi ter v tem, kolikšna odstopanja lahko preživijo, kar je v zvezi s stresom pri prevozu še pomembnejše.

Evropska agencija za varnost hrane (EFSA) je že leta 2004 pripravila podroben pregled<sup>1</sup> biokemičnih učinkov, ki jih ima stres med prevozom na ribe. Pri pregledu literature je ugotovila, da je med prevozom rib stres pomemben dejavnik, ki lahko med drugim povzroči širjenje nalezljivih bolezni. Prevoz je naveden kot glavni stresor za klinični pojav bolezni, ki imajo resne posledice za dobrobit in gospodarske posledice, nastopijo pa lahko, kadar

---

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

mikrobna onesnaževala med ravnanjem z ribami ali zaradi poškodb med prevozom postanejo invazivni patogeni.

EFSA v zvezi s tem navaja tudi, da vode iz zaprtih prevoznih sistemov po prevozu ne bi smeli zavreči brez razkuževanja in da bi bilo treba vsa prevozna sredstva, kot so cisterne in zabojniki, pred naslednjim prevozom razkužiti.

Odziv na stres pri ribah po aktivaciji nevroendokrinega sistema povzroči hitre spremembe v njihovem žilnem sistemu in dihalih, zaradi česar se poveča poraba kisika. Zaradi stresa nastanejo tudi presnovne, hormonske in vedenjske spremembe.

Priporoča se tudi preprečevanje zaporednih stresov, kot je toplotni šok po prevozu.

V ustreznih publikacijah<sup>2</sup> o dobrobiti rib med cestnim prevozom, vključno s publikacijami držav članic, je priznано, da ribe razvijejo zapletene vzorce vedenja, v odziv na stres pa izločajo stresne hormone, kot sta adrenalin in kortizol.

Preiskovalni odbor Evropskega parlamenta o zaščiti živali med prevozom (ANIT) je tematski sektor leta 2021 zaprosil, naj opravi študijo<sup>3</sup>. Z njo je bilo potrjeno, da so ribe čuteči in samozavedajoči se organizmi, ki so sposobni občutiti bolečino in stisko, imajo dolgoročni in kratkoročni spomin ter so sposobni čustvovati. S prevozom rib so povezani postopki, zaradi katerih se znatno poveča stres in poslabša njihova dobrobit, vpliv prevoza na dobrobit pa se nadaljuje še več dni po iztovarjanju. V študiji je poudarjeno tudi, da so ribe zaradi dejavnosti akvakulture pogosto izpostavljene različnim stresorjem (npr. ravnanju z njimi, cepljenju, zbiranju, razvrščanju v velikostne razrede, stradanju, zdravljenju, natovarjanju in prevozu), ki jih prosto živeče ribe ne poznajo, ter da v svojem življenjskem krogu pogosto doživijo številne prevoze, kar pomeni, da so med različnimi prevoznimi postopki izpostavljene raznovrstnim stresorjem.

V študiji so podrobno opisani različni stresorji za glavne vrste iz akvakulture v EU, kot so kopičenje CO<sub>2</sub>, nihanje temperatur, slaba kakovost vode in gostota živali.

Obstoječe znanstvene raziskave so torej jasno pokazale, da so ribe čuteča bitja, stresorji in njihove posledice pa so bili opredeljeni že pred desetletji.

Čeprav v Uredbi št. 1/2005 ni posebnih pravil za vodne živali, so lahko države članice, kot je Italija, in regionalne vlade, kot je Bavarska, na podlagi trdnih znanstvenih dokazov sprejele podrobne smernice za izvajanje te uredbe pri prevozu rib. Zanimiva je tudi uredba Norveške o prevozu živali iz akvakulture, ki prav tako temelji na teh trdnih znanstvenih dokazih.

### ***Ključni vidiki predloga Komisije***

Komisija je vodne živali v predlogu opredelila kot ribe, glavonožce in deseteronožce. Predlog torej ne vključuje vseh mehkužcev ali vodnih sesalcev, kot so kiti in delfini. Razen glavonožcev in deseteronožcev so mehkužci iz področja uporabe Uredbe domnevno izključeni, ker mehkužci, kot so ostrige in klapavice, nimajo osrednjega živčevja, zato ni verjetno, da lahko občutijo bolečino.

Izključitev kitov in delfinov po drugi strani očitno nima znanstvene podlage. Kiti in delfini so zajeti v splošni opredelitvi pojma „živali“, zato bi moral Odbor za ribištvo preučiti možnost,

<sup>2</sup> [https://www.salute.gov.it/imgs/C\\_17\\_publicazioni\\_2848\\_allegato.pdf](https://www.salute.gov.it/imgs/C_17_publicazioni_2848_allegato.pdf)

<sup>3</sup> [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)

da bi jih vključil tudi v opredelitev pojma „vodne živali“. Večina prevozov kitov in delfinov verjetno spada med izjeme iz člena 2(3), zato bi njihova vključitev dopolnila Uredbo in bi bila v nekaterih primerih morda koristna, večjega vpliva pa ne bi imela.

V členu 2(3) je Komisija s področja uporabe celotne zakonodaje izključila prevoz okrasnih rib, kar je pojasnila v uvodni izjavi 16, češ da se te ribe „s hitrimi kurirskimi pošiljkami običajno prevažajo v majhnih škatlah v vrečah z vodo, ki so posebej prilagojene njihovim potrebam, potovanje pa običajno traja manj kot 24 ur“. To pojasnilo nima znanstvene podlage in očitno ne upošteva potreb teh živali, ki so povezane z njihovo dobrobitjo. Odbor za ribištvo bi moral razmisliti, ali naj to izvzetje ohrani, ali naj ga prestavi v predhodni odstavek (člen 2(2)), da se bo za okrasne ribe uporabljal samo člen 4 predlagane uredbe, ali naj ga v celoti črta.

V členu 2 je Komisija predvidela tudi odstopanje od celotne uredbe za neposredne dobave vodnih živali živilskim podjetjem, ki oskrbujejo končne potrošnike. To izvzetje bi veljalo na primer za krape in rake, ki jih v restavracijah, na tržnicah in v supermarketih pogosto prodajajo žive. Tudi to predlagano popolno izvzetje očitno ni podprto z ustreznimi znanstvenimi študijami. Potrebe (vodne) živali, povezane z njeno dobrobitjo, so enake ne glede na namembni kraj. Odbor za ribištvo bi se moral odločiti, ali bo to izvzetje ohranil, ali ga bo prestavil v predhodni odstavek (člen 2(2)), da se bo uporabljal samo člen 4 predlagane uredbe, ali ga bo v celoti črtal. Druga možnost bi bila, da bi se področje uporabe tega odstopanja omejilo, tako da bi se določilo najdaljše trajanje prevoza vodnih živali živilskim podjetjem, ki oskrbujejo končne potrošnike.

V členu 2(2) predloga je določeno, da se za prevoz živali, ki ga opravijo kmetje z lastnimi prevoznimi sredstvi na razdaljah do 50 km, uporablja samo člen 4 predlagane uredbe. To pomeni na primer, da Priloga II ne zajema prevoza med različnimi lokacijami ribogojnice. V členu 4(2)(j) je navedeno, da za vodne živali veljajo preprostejše zahteve („voda v zadostni količini in zadostne kakovosti“), v Prilogi II pa so določeni veliko podrobnejši parametri, kot so kisik, ogljikov dioksid, ravni amonijaka in temperature, ki jih je treba spremljati in vzdrževati v mejah glede na potrebe posamezne vrste živali, pa tudi zahteve glede ravnanja z živalmi.

Študija, izvedena za odbor ANIT, je jasno pokazala, da so različne vrste živali občutljive za različne stresne dejavnike (gl. zgoraj), zato bi bilo treba zelo skrbno razmisliti, ali je primerno, da se za navedene razdalje določijo manj stroge zahteve, vsaj za vodne živali. Če bodo ta potovanja ostala zunaj področja uporabe Uredbe, bo treba to vrzel zapolniti s prihodnjo uredbo o dobrobiti gojenih vodnih živali.

Večina ukrepov, predvidenih za dobrobit vodnih živali, je vključena v Prilogo II k predlagani uredbi. Zdi se, da je večina predlaganih ukrepov v skladu z znanstvenimi priporočili, vendar je treba opozoriti, da številni od teh ukrepov niso podrobno opredeljeni. Tako na primer niso določene podrobne zahteve glede gostote živali ali ustrezne kakovosti vode za vsakega od navedenih parametrov.

V členu 47 predloga je določeno, da lahko Komisija sprejme delegirane akte za posodobitev Priloge II, zlasti v zvezi z zahtevami glede vode, vključno z mejnimi vrednostmi parametrov vode, zahtevami glede spremljanja vode ali zahtevami glede gostote živali.

Pomembno je, da se takšne posodobitve izvedejo hitro, saj je odbor ANIT ugotovil, da so premalo podrobna pravila eden od glavnih vzrokov za neizvajanje. S preveč splošnimi pravili

je povezano tudi tveganje, da jih bodo države članice izvajale različno, kar bo povzročilo neenake konkurenčne pogoje.

Komisija je leta 2021 agenciji EFSA poslala časovni načrt njenih prihodnjih pooblastil na področju dobrobiti rejnih živali. V načrtu je predvideno, da bo EFSA objavila mnenja o gojenih lososih in postrveh (junija 2026), gojenih krapih (junija 2027), gojenih brancinih, oradah in jeguljah (junija 2028), gojenih tunih (decembra 2029) in nekaterih nevretenčarjih, kot so deseteronožci (decembra 2030). Pomembno je, da se priporočila iz teh mnenj kmalu po objavi vključijo v Prilogo II, da bo uredba o prevozu živali še naprej v skladu z najnovejšimi znanstvenimi dokazi.

Komisija je januarja 2024 sprejela sklep o ustanovitvi referenčnega centra EU za dobrobit vodnih živali, ki bo podpiral dejavnosti Komisije in držav članic z znanstvenimi in tehničnimi študijami, usposabljanjem ter razširjanjem rezultatov raziskav in informacij o tehničnih inovacijah. Komisija bi morala referenčni center pooblastiti, da pripravi priporočila za zagotavljanje dobrobiti vodnih živali, ta priporočila pa z delegiranimi akti vključiti v Prilogo II k Uredbi, da bi zagotovila skladno izvajanje Uredbe v vseh državah članicah.

Poročevalka podpira sprejetje predlagane uredbe, predvideva pa morebitne spremembe predloga Komisije. S sprejetjem Uredbe bi omogočili, da se v EU prvič uvedejo posebna pravila o dobrobiti vodnih živali med prevozom.

Sprejetje te uredbe bi bilo poleg tega v skladu s strateškimi smernicami Komisije za bolj trajnostno in konkurenčno akvakulturo EU iz leta 2021, v katerih je navedeno, da ima zagotavljanje dobrobiti rib zaradi nižjih stroškov in bolj kakovostnih proizvodov tudi ekonomske koristi za sektor.