



31.1.2019

JELENTÉS

az állatoknak az EU-n belüli és azon kívüli szállítás közbeni védelméről szóló
1/2005/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról
(2018/2110(INI))

Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Bizottság

Előadó: Jørn Dohrmann

A vélemény előadói (*):

Karin Kadenbach, Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-
biztonsági Bizottság

Keith Taylor, Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

(*): Társbizottsági eljárás – az eljárási szabályzat 54. cikke

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY	3
INDOKOLÁS	21
VÉLEMÉNY A KÖRNYEZETVÉDELMI, KÖZEGÉSZSÉGÜGYI ÉS ÉLELMISZER- BIZTONSÁGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL	26
VÉLEMÉNY A KÖZLEKEDÉSI ÉS IDEGENFORGALMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL	35
VÉLEMÉNY A PETÍCIÓS BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL	41
INFORMÁCIÓ AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL	49
AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA	50

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

az állatoknak az EU-n belüli és azon kívüli szállítás közbeni védelméről szóló 1/2005/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (2018/2110(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel az állatoknak a szállítás és a kapcsolódó műveletek közbeni védelméről szóló, 2004. december 22-i 1/2005/EK tanácsi rendeletről¹,
- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 13. cikkére, amely megállapítja, hogy az Unió politikáinak kialakításánál és végrehajtásánál az Unió és a tagállamok teljes mértékben figyelembe veszik az állatok mint érző lények kíméletére vonatkozó követelményeket,
- tekintettel az állatoknak a szállítás és a kapcsolódó műveletek közbeni védelméről szóló 1/2005/EK rendelet európai végrehajtási értékelésére és annak vonatkozó mellékleteire, amelyeket az Európai Parlament Kutatószolgálat (DG EPRS)² tett közzé 2018 októberében,
- tekintettel az állatok szállítás közbeni védelméről szóló 2012. december 12-i állásfoglalására³,
- tekintettel az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóságnak (EFSA) az állatok szállítás közbeni védelméről szóló, 2011. január 12-i tudományos véleményére⁴,
- tekintettel az állatok szállítás közbeni védelméről szóló 1/2005/EK tanácsi rendelet hatásáról szóló, az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett 2011. november 10-i bizottsági jelentésre (COM(2011)0700),
- tekintettel az állatok védelmére és az állatjólétre vonatkozó európai uniós stratégiáról (2012–2015) szóló, az Európai Parlamenthez, a Tanácshoz és a Gazdasági és Szociális Bizottsághoz intézett 2012. február 15-i bizottsági közleményre (COM(2012)0006),
- tekintettel a vágási célból az Európai Unióban szállított állatok utaztatására vonatkozó nyolcórás határérték meghatározásáról szóló, 2011. november 30-i 49/2011. számú nyilatkozatára⁵,
- tekintettel a Bíróság 2015. április 23-i ítéletére⁶,
- tekintettel az Európai Számvevőszéknek az Európai Unión belüli állatjólétről szóló

¹ HL L 3., 2005.1.5., 1. o.

² [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/621853/EPRS_STU\(2018\)621853_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/621853/EPRS_STU(2018)621853_EN.pdf)

³ HL C 434., 2015.12.23., 59. o.

⁴ EFSA Journal 2011;9(1):1966

⁵ Elfogadott szövegek, P7_TA(2012)0096.

⁶ A Bíróság (ötödik tanács) 2015. április 23-i ítélete, Zuchtvieh-Export GmbH kontra Stadt Kempten, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259.

31/2018. sz. különjelentésére¹,

- tekintettel eljárási szabályzata 52. cikkére,
 - tekintettel a Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Bizottság jelentésére és a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság, a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság, és a Petíciós Bizottság véleményeire (A8-0057/2019),
- A. mivel az EU, ahogyan azt az Európai Unió működéséről szóló szerződés 13. cikke megállapítja, úgy véli, hogy az állatok nem pusztán áruk, termékek vagy javak, hanem érző lények is, ami azt jelenti, hogy örömet és fájdalmat érezhetnek; mivel az uniós jogszabályok ezt a fogalmat olyan intézkedésekbe ültetik át, amelyek biztosítják, hogy az állatokat olyan körülmények között tartsák és szállítsák, amelyek nem teszik ki őket rossz bánásmódnak, bántalmazásnak, fájdalomnak vagy szenvedésnek; mivel leginkább az Európai Unióban tartják tiszteletben és védik az állatok jólétét, és ez például szolgál a világ többi része számára;
- B. mivel tenyésztés, nevelés, további hizlalás vagy vágás céljából évente több millió állatot szállítanak a tagállamok között, a tagállamokon belül és harmadik országok felé nagy távolságokra; mivel az állatokat hobbiállat-, társállat-tartás és versenyztetés céljából is szállítják; mivel az uniós polgárokat egyre jobban foglalkoztatja az állatjóléti követelmények betartása, különösen az élő állatok szállítása során;
- C. mivel az Állategészségügyi Világszervezettel (OIE) 2008. évi fogalom meghatározása szerint az állatjólét azt jelenti, hogy az állat egészséges, elegendő helye van, nyugodt, megfelelően táplált, biztonságban van, képes a fajnak megfelelő viselkedést tanúsítani, és nem szenved olyan kellemetlen tényezőktől, mint a fájdalom, a félelem és a stressz; mivel az esetek nagy többségében nem ez a helyzet az élő állatok szállítását illetően, különösen, ha nagy távolságokra szállítják őket;
- D. mivel az állatoknak a szállítás és a kapcsolódó műveletek közbeni védelméről szóló 1/2005/EK rendeletet minden élő gerinces állat Unión belüli szállítására kell alkalmazni;
- E. mivel a tagállamok felelősek a rendelet nemzeti szinten történő pontos végrehajtásának és érvényesítésének biztosításáért, ideértve a hatósági ellenőrzéseket is, a Bizottság pedig annak biztosításáért felelős, hogy a tagállamok pontosan végrehajtsák az uniós jogszabályokat;
- F. mivel a tagállamok nem hajtják végre elég szigorúan vagy pontosan az 1/2005/EK rendeletet az EU-n belül, és egyáltalán nem törekszenek az EU-n kívüli végrehajtására;
- G. mivel a Bizottság Egészségügyi és Élelmiszerbiztonsági Főigazgatósága (DG SANTE) 2017-ben számos tagállamban nagy számú szabálytalanságot állapított meg, szükség lenne elindítani a vonatkozó kötelezettségzegési eljárásokat;
- H. mivel a szállítás stresszt jelent az állatok számára, ugyanis számos, a jólétükre nézve

¹ Az Európai Számvevőszék 2018. november 14-i 31/2018. sz. különjelentése: „Állatjólét az Európai Unióban: a gyakorlati végrehajtás elmarad az ambiciózus céloktól”.

káros kihívásnak vannak kitéve; mivel az egyes harmadik országokkal folytatott kereskedelmet illetően az állatok további szenvedésnek vannak kitéve a nagyon hosszú utak miatt, beleértve a dokumentumoknak, a járműveknek és az állatok szállításra alkalmas állapotának ellenőrzése miatti hosszú várakozásokat a határokon;

- I. mivel a tagállami ellenőrzések színvonala és gyakorisága közvetlenül befolyásolja a követelményeknek való megfelelés mértékét; mivel a tagállamok vizsgálati jelentéseinek elemzése hatalmas különbségeket tár fel a tagállamok között egyrészt az ellenőrzések számát tekintve, amelyek éves szinten a nullától a több millióig terjednek, másrészt a szabálytalanságok száma tekintetében, amelyek nullától 16,6% -ig terjednek, ami arra utal, hogy a tagállamok eltérő megközelítést alkalmaznak az ellenőrzések során, például a véletlenszerű és a kockázatalapú stratégiák tekintetében; mivel az ilyen megközelítésbeli különbségek miatt is lehetetlen összehasonlítani a tagállamok adatait;
- J. mivel a járművezetők arra irányuló képzése és oktatása, hogy a szállítandó állatok fajtájának megfelelően óvatosan vezessenek, javítaná az állatok szállítás közbeni jólétét¹;
- K. mivel az állatokkal való megfelelő bánásmód következtében csökkenhet az állatok be- és kirakodásának ideje, kisebb lehet a súlyvesztés, kevesebb sérülés és sebesülés fordulhat elő, valamint javulhat a hús minősége;
- L. mivel alapos tanulmányok igazolják, hogy az állatjólét hatással van a hús minőségére;
- M. mivel az állatok szállítás közbeni jólétének védelme érdekében továbbra is az állatokkal be- és kirakodáskor, illetve szállítás közben történő megfelelő bánásmódot kell elsődleges szempontnak tekinteni;
- N. mivel a szállításra való alkalmasság jelentős tényező az állatok szállítás közbeni jólétének biztosításában, mivel a szállítás során a jóléti kockázatok nagyobbak a sérült, legyengült, vemhes, még el nem választott vagy beteg állatok esetében; mivel bizonytalanság merülhet fel a szállításra való alkalmasság és a vemhesség szakasza tekintetében;
- O. mivel a szabálytalanságok legnagyobb százalékát az alkalmassággal kapcsolatos problémák, a második legnagyobb arányt pedig a dokumentumokkal kapcsolatos kérdések teszik ki;
- P. mivel gyakran előfordul, hogy az illetékesek körében fejetlenség tapasztalható azzal kapcsolatban, hogy mi a teendő az állatok szállításra alkalmatlannak nyilvánítása esetén;
- Q. mivel az illetékesek gyakran bizonytalanok a vemhesség előrehaladottságát illetően;
- R. mivel különösen problematikus a még el nem választott borjak és bárányok szállítása;
- S. mivel leginkább a mezőgazdasági termelők érdekeltek abban, hogy az állataik szállításra alkalmasak maradjanak, és ők azok, akiknek a legtöbb a veszítenivalójuk, ha

¹ <https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/1966>

a szállítás nem felel meg a meglévő szabályoknak;

- T. mivel az ellenőrző állomásoknál történő megállás során gyakran hiányosságok tapasztalhatók az állatok elegendő takarmánnyal és vízzel való ellátása és a 24 órás pihenőidő betartása terén;
- U. mivel a szállító járművek gyakran túlszűfoltak; mivel a legnagyobb problémát az jelenti, hogy a járművek belsejében magas a hőmérséklet és nem megfelelő a szellőztetés;
- V. mivel a közelmúltban több tagállamban is fertőző állatbetegségek törtek ki, például az afrikai sertéspestis, a madárinfluenza, valamint a kiskérődzők és a szarvasmarhafélék megbetegedése; mivel az élő állatok szállítása növelheti e betegségek elterjedésének kockázatát;
- W. mivel a hús és egyéb állati eredetű termékek, valamint a sperma és az embriók szállítása technikai és adminisztratív szempontból egyszerűbb, pénzügyileg pedig előnyösebb az állattenyésztők számára, mint az élő állatok levágás vagy tenyésztés céljából történő szállítása; mivel az Európai Állatorvosok Szövetsége (FVE) hangsúlyozza, hogy az állatokat a születési helyükhöz lehető legközelebb kell tartani, levágásukat pedig a termelés helyéhez lehető legközelebb kell elvégezni; mivel a vidéki területeken megélhetést biztosíthat, ha az állatok tartási helyén vagy annak közelében vágási létesítmények, többek között mobil vágóhidak állnak rendelkezésre;
- X. mivel a jólétük biztosításának az lenne a legjobb módja, ha az állatokat a tenyésztési helyükhöz lehető legközelebb vágják le;
- Y. mivel a vágóhidak eloszlása egyenlőtlen a tagállamok között,
- Z. mivel a piaci verseny biztosításához bizonyos tagállamok és ellátási láncok számára az Unióban fontos az élő állatok további feldolgozás vagy vágás céljából történő szállítása;

Ajánlások

Végrehajtás és érvényesítés

1. megjegyzi, hogy minden évben több millió élő állatot szállítanak vágásra vagy tenyésztési célokból az Unión belül, valamint az Unióból harmadik országokba; úgy véli, hogy a 2005/1/EK rendelet – megfelelő végrehajtása és érvényesítése esetén – kedvező hatást gyakorol az állatok szállítás közbeni jólétére; üdvözli a Bizottság e tárgyban megfogalmazott iránymutatásait, ugyanakkor sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy az Európai Számvevőszék 31/2018. számú különjelentése szerint az iránymutatások, valamint a Bizottság által tervezett intézkedések egy része volt, hogy öt évnyi késedelmet szenvedett; megállapítja, hogy a szállítással kapcsolatban továbbra is fennállnak súlyos problémák, valamint hogy a rendeletben foglaltak érvényre juttatása a jelek szerint elsősorban azokat foglalkoztatja, akik érintettek a rendelet végrehajtásában;
2. rámutat arra a tényre, hogy a Petíciós Bizottsághoz rengeteg olyan petíció érkezik, amely az állatok szállítás közbeni jólétével foglalkozik, és amely gyakran kifogásolja a 2005/1/EK tanácsi rendelet rendszeres, folyamatos és súlyos megsértését mind a

tagállamok, mind a szállítók részéről;

3. sajnálja, hogy az 1/2005/EK rendelet végrehajtása terén a tagállamok által elért általános előrehaladás mértéke nem volt elegendő a rendelet fő célkitűzésének eléréséhez, azaz az állatok szállítás közbeni jólétének javításához, különösen ami a menetlevelek ellenőrzését és a szankciók alkalmazását illeti; felhívja a tagállamokat, hogy érjenek el jelentős mértékű javulást a rendeletnek való megfelelés terén; felhívja a Bizottságot, hogy biztosítsa az állatok szállítására vonatkozó meglévő uniós jogszabályok hatékony és egységes végrehajtását valamennyi tagállamban; sürgeti a Bizottságot, hogy tegyen jogi lépéseket és vessen ki szankciókat a rendeletet nem szabályszerűen alkalmazó tagállamok ellen;
4. hangsúlyozza, hogy a részleges végrehajtás nem elégséges a rendelet átfogó céljának eléréséhez, azaz annak elkerüléséhez, hogy az állatok szállítás közben sérüljenek, indokolatlanul szenvedjenek vagy elpusztuljanak, és hogy ezért nagyobb erőfeszítéseket kell tenni az állatjólétre jelentős hatást gyakorló, súlyos incidensek megelőzésére, valamint a felelősök büntetőeljárás alá vonására;
5. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a 2005/1/EK rendelet kapcsán még számos probléma megoldásra vár, többek között: túlzásfoltosság; nem megfelelő belmagasság; a szükséges pihenők, élelem és víz biztosításának elmulasztása; nem megfelelő szellőztető- és itatóberendezések; rendkívüli hőségben való szállítás; nem megfelelő állapotban lévő állatok szállítása; el nem választott borjak szállítása; élő állatok vemhességi állapotának tisztázása; menetlevél-ellenőrzések mértéke; a jogsértés, a végrehajtás és a szankciók között fennálló kapcsolat; a képzés, az oktatás és a bizonyítványok megszerzésének „vegyes” hatása; nem megfelelő mennyiségű alomanyag biztosítása, miként azt az Európai Számvevőszék 31/2018. számú különjelentésében foglaltak, illetve a Bizottsághoz benyújtott panaszaikban a nem kormányzati szervezetek is megállapították; felszólít arra, hogy a fentiekben említett területeken tegyenek lépéseket a helyzet javítására;
6. felszólítja valamennyi tagállamot annak biztosítására, hogy a szállítást az indulástól a megérkezésig az EU állatjóléti követelményeinek megfelelően tervezzék meg és hajtsák végre, a különböző szállítóeszközöket, valamint az EU és a nem uniós országok földrajzi adottságait figyelembe véve;
7. hangsúlyozza, hogy a rendelet bizonyos területeken történő és egyes tagállamok általi szisztematikus megsértése tisztességtelen versenyhez vezet, ami egyenlőtlen versenyfeltételeket teremt a különböző tagállamok gazdasági szereplői között, ami pedig negatív versenyt idézhet elő a szállítás közbeni állatjólétre vonatkozó előírások tekintetében; felhívja a Bizottságot, hogy mivel a szankciók mértékei egyes tagállamokban akár több mint tízszer magasabbak lehetnek, mint más tagállamokban, alakítsa ki harmonizált uniós szankcionálási rendszert annak biztosítása érdekében, hogy a szankciók hatékonyak, arányosak és visszatartó erejűek legyenek, figyelembe véve az ismételt szabálytalanságokat; felhívja a Bizottságot, hogy a szankciók tagállamok közötti összehangolásához készítsen ütemtervet;
8. sajnálja, hogy a Bizottság figyelmen kívül hagyta a Parlament 2012. december 12-i állásfoglalását, és hangsúlyozza, hogy az 1/2005/EK rendelet 25. cikkének megfelelő, hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókkal járó erőteljes és összehangolt

végrehajtás központi szerepet játszik az állatok szállítás közbeni jólétének javításában, és hogy a tagállamok nem szorítkozhatnak csupán arra, hogy ajánlásokat és instrukciókat adnak ki; felhívja a Bizottságot, hogy intézkedjen az ebben az állásfoglalásban szereplő, arra irányuló felhívással kapcsolatban, hogy ellenőrizze a rendeletet az egyes tagállamokban alkalmazott jogi követelményekkel való összeegyeztethetlenségek tekintetében;

9. úgy véli, hogy a szállítványozó által befolyásolható körülmények között előforduló ismételt szabálytalanságoknak büntetőeljáráshoz kell vezetniük; felhívja a tagállamokat, hogy a rendelet megsértése miatt indítsanak büntetőeljárást, különösen ismételt szabálytalanságok esetén; megjegyzi, hogy a hatékony, arányos és visszatartó erejű szankcióknak magukban kell foglalniuk a járművek elkobzását, valamint az állatok jólétéért és szállításáért felelős személyek kötelező átképzését, és ezt harmonizálni kell az Európai Unióban; úgy véli, hogy a szankcióknál figyelembe kell venni az okozott kárt, a szabálytalanság kiterjedését és időtartamát, valamint a szabálytalanság megismétlődését;
10. felhívja a tagállamokat, hogy használják hatékonyabban a rendelet értelmében rájuk ruházott erőteljes végrehajtási hatásköröket, többek között azon kötelezettségüket, hogy kötelezhetik a szállítványozókat a szabálysértések megismétlődését megakadályozó rendszerek létrehozására, és felfüggeszthetik vagy bevonhatják a szállítványozó engedélyét; felhívja a tagállamokat, hogy vezessenek be megfelelő korrekciós intézkedéseket és szankciókat az állatok szenvedésének megakadályozása és annak érdekében, hogy visszatartsák a gazdasági szereplőket a meg nem feleléstől; felhívja a tagállamokat és a Bizottságot, hogy a rendelet végrehajtása és érvényre juttatása tekintetében törekedjenek arra, hogy egyetlen olyan eset se forduljon elő, amikor nem tartják be a rendeletet;
11. felhívja a Bizottságot, hogy ellenőrző és végrehajtási jelentések alapján, a nemzeti kapcsolattartó pontokkal való konzultációt követően állítsa össze azon fuvarozók listáját, akik ismételen és súlyosan megsértik a rendeletet; kéri a Bizottságot, hogy tegye közzé és rendszeresen frissítse ezeket a listákat, és népszerűsítse a szállításhoz és az irányításhoz kapcsolódó bevált gyakorlatokat;
12. hangsúlyozza, hogy az, hogy a tagállamok nem tartják be a rendeletet, veszélyezteti a rendelet azon célját, hogy megakadályozza a fertőző állatbetegségek előfordulását és elterjedését, mert az állatbetegségek gyors elterjedésének egyik oka a szállítás, beleértve azon állatbetegségeket, amelyek az emberre is átvihetők; megjegyzi, hogy a járművek gyakran nem felelnek meg a módosított 64/432/EGK irányelv 12. cikkében foglalt követelményeknek; úgy véli, hogy a hulladék nem megfelelő tárolása különös veszélyt jelent az antimikrobiális rezisztencia és az állatbetegségek elterjedése tekintetében; felhívja a Bizottságot, hogy dolgozzon ki harmonizált eljárásokat a hajók és tehergépjárművek jóváhagyásának megadására vonatkozóan, és hogy biológiai biztonsági intézkedések és az állatjólét fokozott előmozdítása révén tegyen lépéseket az EU-n belül szállított és a harmadik országokból érkező állatok fertőző betegségei terjedésének megelőzése érdekében;
13. felszólít az illetékes hatóságok közötti fokozott együttműködésre a végrehajtás megerősítése érdekében, olyan technológia alkalmazásával, amely valós idejű

visszajelzési kört képez a kiindulás helye szerinti tagállam, az érkezés helye szerinti tagállam és bármely tranzitország között; kéri a Bizottságot, hogy fejlesszen ki földrajzi helymeghatározó rendszereket az állatok helyzetének és szállító járműben való szállításuk időtartamának, valamint a szállítási menetrendeknek való meg nem felelés nyomon követése érdekében. úgy véli, hogy amennyiben jó állapotban útnak indított állatok rossz állapotban érkeznek meg, teljes körű vizsgálatot kell indítani, és ismétlődés esetén a szállítási láncban részt vevő felelős feleket a törvényvel összhangban haladéktalanul szankcionálni kell, továbbá az állatok tulajdonosának/a mezőgazdasági termelőnek a nemzeti jog szerinti kártérítésre jogosultnak kell lennie a bevétel tekintetében bekövetkező bármilyen veszteségért; úgy véli továbbá, hogy az illetékes hatóságoknak szigorúan szankcionálniuk kell a szállítás szervezőjét és a menetlevelet az indulás helye szerinti tagállamban ellenőrző tisztviselőt, amennyiben a menetlevél hamis vagy félrevezető információkat tartalmaz;

14. úgy véli, hogy a végrehajtás különösen nehéz azokban az esetekben, amikor egy szállítás több tagállamon is keresztül megy, és amikor a különböző végrehajtási feladatokat (a menetlevelek jóváhagyása, szállítmányozói engedélyek, képesítési bizonyítvány és járműjóváhagyási igazolás) több tagállam végzi el; felhívja a tagállamokat, hogy az általuk feltárt jogsértésekről a rendelet 26. cikkében előírtaknak megfelelően értesítsék az összes többi érintett tagállamot a szabálysértések megismétlődésének megakadályozása és az optimalizált kockázatértékelés lehetővé tétele érdekében;
15. kéri a Bizottságot, hogy rendszeresen nyújtson be jelentéseket a Parlamentnek a jelenlegi rendelet végrehajtásáról és érvényesítéséről, beleértve a jogsértések tagállamok, állatfajok és a jogsértés típusa szerinti csoportosítását a tagállamonkénti élőállat-szállítás volumenéhez viszonyítva;
16. üdvözli azokat az eseteket, amikor a kormányok, a tudósok, a vállalkozások, az ipar képviselői és az illetékes nemzeti hatóságok együttműködtek a bevált gyakorlatok meghatározása érdekében, hogy biztosítsák a jogszabályokban, többek között az „Állatszállítási Útmutató” honlapján meghatározott követelményeknek való megfelelést; felszólítja a Bizottságot, hogy terjessze az élő állatok szállítása terén bevált gyakorlatokat a tagállamok körében, támogassa az uniós állatjóléti platformot, és ösztönözze a párbeszédet és a bevált gyakorlatok cseréjét valamennyi szereplő között; felhívja a Bizottságot, hogy dolgozzon ki új állatjóléti stratégiát a 2020–2024 közötti időszakra, és támogassa az állatszállítás terén megvalósuló innovációt;
17. kéri a Bizottságot, hogy továbbra is működjön együtt az Állategészségügyi Világszervezettel (OIE), az EFSA-val és a tagállamokkal az 1/2005/EK rendelet végrehajtásának és megfelelő érvényre juttatásának támogatásában, az állatok szállítás alatti jólétének kérdésére vonatkozó párbeszéd előmozdítása és elmélyítése érdekében, a következőkre összpontosítva:
 - az állatok szállítás alatti jólétére vonatkozó uniós szabályok jobb alkalmazása az információk és a bevált gyakorlatok megosztásán, illetve az érintettek közvetlen bevonásán keresztül;
 - a járművezetőket és a szállítmányozó vállalatokat célzó képzések támogatása;

- az EU összes nyelvére lefordított állatszállítási útmutatók és tájékoztatók jobb terjesztése;
 - a vállalkozások önkéntes kötelezettségvállalásainak kialakítása és felhasználása az állatok szállítás alatti jólétének javítása érdekében;
 - az információk és a bevált gyakorlatok nemzeti hatóságok közötti megosztásának és fokozott használatának elősegítése a szállítmányozó vállalatok és járművezetők által elkövetett szabálysértések számának csökkentése érdekében;
18. felszólítja a Bizottságot, hogy értékelje a rendeletnek és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK rendeletnek¹ a vezetési idő és a pihenőidő tekintetében történő megfelelését;
19. emlékeztet arra, hogy a Szerződések őreként a Bizottság feladata, hogy nyomon kövesse, hogy helyesen alkalmazzák-e az uniós jogszabályokat; felhívja az európai ombudsmant, hogy vizsgálja meg, hogy a Bizottság következetesen elmulasztotta-e a jelenlegi rendelet betartásának biztosítását, és hogy okolható-e hivatali visszásság elkövetéséért;

Adatgyűjtés, ellenőrzés és nyomon követés

20. sajnálja, hogy az adatgyűjtés tekintetében eltérő tagállami megközelítések miatt nehéz koherens elemzést végezni a rendelet végrehajtásáról; felhívja a Bizottságot, hogy minden szállítás tekintetében határozzon meg a nyomonkövetési rendszerekre vonatkozó közös minimumszabályokat annak érdekében, hogy lehetővé váljon a harmonizáltabb adatgyűjtés és az ellenőrzött paraméterek értékelése; felhívja a tagállamokat, hogy fokozzák arra irányuló erőfeszítéseiket, hogy a Bizottság számára harmonizált, átfogó és hiánytalan adatokat tudjanak szolgáltatni a közlekedési ellenőrzésekről és a szabálytalanságok szintjéről; kéri a tagállamokat, hogy végezzenek előre be nem jelentett ellenőrzéseket és dolgozzanak ki és alkalmazzanak kockázatalapú stratégiát annak érdekében, hogy vizsgálati tevékenységeik pontosabban célozhassák a nagy kockázatot jelentő szállítmányokat, így maximalizálva korlátozott vizsgálati erőforrásaik hatékonyságát;
21. megjegyzi, hogy a Számvevőszéknek az Európai Unió belüli állatjólétről szóló 2018. évi különjelentése szerint a Bizottság elismerte, hogy a tagállamok által szolgáltatott adatok nem teljesek, következetesek, megbízhatóak vagy kellően részletesek ahhoz, hogy lehetővé tegyék az uniós szintű megfeleléssel kapcsolatos következtetések levonását;
22. hangsúlyozza, hogy az ellenőrzéseket az Unió egész területén egységesen kell elvégezni, az egyes tagállamokban évente szállított állatok számának megfelelő arányban, a belső piac jó működésének biztosítása és megőrzése, valamint az EU-n belüli verseny torzulásainak elkerülése érdekében; felhívja továbbá a Bizottságot, hogy növelje az Élelmiszerügyi és Állategészségügyi Hivatal (FVO) által végzendő, be nem jelentett helyszíni vizsgálatok számát, középpontba helyezve az állatjólétet és az állatok szállítását; úgy véli, hogy az eltérő adatgyűjtési módszerek és ellenőrzési

¹ HL L 102., 2006.4.11, 1. o.

mechanizmusok megnehezítik az egyes tagállamok esetén a szabályok betartására vonatkozó pontos kép felállítását; felszólítja ezért a Bizottságot, hogy az Élelmiszerügyi és Állategészségügyi Hivatal ellenőrzési jelentéseivel előállított és a tagállamok által a többéves nemzeti ellenőrzési terveikkel (MANCP-k) kapcsolatban adott válaszokban található adatokat fokozottabban elemezze, és ezekkel kapcsolatban alakítson ki harmonizáltabb jelentési struktúrát; elismeri, hogy az Egészségügyi és Élelmiszerbiztonsági Főigazgatóság ellenőrzései fontos információforrásul szolgálnak a Bizottság számára a jelenlegi rendelet helyes végrehajtásának értékeléséhez; felhívja a Bizottságot, hogy az Európai Számvevőszék ajánlásával összhangban évente legalább hét be nem jelentett látogatást hajtson végre;

23. kéri a Bizottságot, hogy adjon iránymutatást a tagállamoknak arra vonatkozóan, hogyan használhatják a TRACES rendszert az élőállat-szállítási vizsgálatokkal kapcsolatos kockázatelemzések előkészítésének támogatására, a Számvevőszék 2018. évi különjelentésében tett ajánlásának megfelelően, amely megjegyzi, hogy a közlekedési vizsgálatokért felelős tagállami hatóságok ritkán használták a TRACES rendszer információit a vizsgálatok kiválasztásához; kéri egy hatékonyabb és átlátható nyomkövetési rendszer létrehozását, beleértve a TRACES révén összegyűjtött információk nyilvános hozzáférhetővé tételét; kéri továbbá az Élelmiszerügyi és Állategészségügyi Hivatal által végzett éves vizsgálatok számának növelését;
24. felszólítja a tagállamokat az ellenőrzés fokozására a termelési lánc egészében, valamint különösen az állatszállítmányok berakodás előtti hatékony és szisztematikus vizsgálatára annak érdekében, hogy megszüntessék a rendeletet megsértő és az állatok szárazföldön vagy tengeren történő szállításának körülményeit rontó olyan gyakorlatokat, mint a túlterhelt szállítóeszközök vagy arra alkalmatlan állatok hosszú utakra való továbbengedése vagy a szállított állatok pihenésére, takarmányozására és itatására alkalmatlan felszerelésekkel ellátott ellenőrző állomások további használatának engedélyezése;
25. aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy egyes tagállamokban kevés ellenőrzést végeznek, és egyáltalán nem vagy csak kevés jogsértésről számolnak be; kétségbe vonja az ellenőrző rendszerek és a jelentéstétel helyességét; felhívja azon tagállamokat, amelyek jelenleg kevés ellenőrzést hajtanak végre vagy egyáltalán nem végeznek ellenőrzést, hogy hajtsanak végre kellő számú ellenőrzést és azokról nyújtsanak be átfogó jelentéseket a Bizottságnak;
26. felhívja a tagállamokat, hogy az 1/2005/EK rendelet követelményei betartásának ellenőrzése érdekében vizsgálják meg az állatok járműre rakodását az Európán belüli szállítások esetében is;
27. egyetért a Bizottsággal abban, hogy követendő gyakorlat az illetékes hatóságok számára az, hogy a berakodási szakaszban minden nem uniós országba irányuló szállítmányt megvizsgáljanak¹; úgy véli, hogy az Unión belüli szállítmányok egy részét is helyénvaló lenne megvizsgálni a berakodási szakaszban a civil szervezetek bejelentései és az ÉÁH ellenőrzések nyomán feltárt szabálysértésekkel arányosan; úgy véli, hogy az

¹ Európai Bizottság, Egészségügyi és Élelmiszerbiztonsági Főigazgatóság, 2017.: A Hollandiában 2017. február 20. és 2017. február 24. között elvégzett, az állatoknak a Unión kívülre történő szállítására közbeni jólétének értékelését célzó ellenőrzésről szóló végleges jelentés.

illetékes hatóságoknak a berakodási szakaszban ellenőrizniük kellene, hogy teljesülnek-e a rendeletnek az alapterületre és a belmagasságra vonatkozó előírásai, megfelelően működnek-e a szellőztető- és a vízrendszerek, megfelelően működnek-e az itatóberendezések és azok megfelelnek-e a szállított állatfaj számára, nem rakodnak-e fel szállításra alkalmatlan állatokat, valamint hogy a járművek elegendő takarmányt és almot visznek-e magukkal az útra;

28. felhívja a tagállamokat annak biztosítására, hogy az egyes fajok szükségleteinek megfelelően elegendő számú hozzáférhető, tiszta és működő itató legyen, és hogy a víztartály meg legyen töltve és elegendő mennyiségű friss alom legyen;
29. felhívja a tagállamokat annak biztosítására, hogy az illetékes hatóságok ellenőrizzék, hogy a menetlevelek valószínű információkat tartalmaznak-e, így megfelelnek a rendelet 14. cikke (1) bekezdésében foglaltaknak;
30. felhívja a tagállamokat annak biztosítására, hogy a szállító járművek megfelelnek a rendelet I. mellékletének VII. fejezetében a férőhelyekre vonatkozóan meghatározott minimumkövetelményeknek, és hogy magas hőmérséklet esetén nagyobb férőhelyet hagyjanak az állatok számára;
31. felszólítja a tagállamokat annak biztosítására, hogy a járművek belső magassága megfeleljen a minimumkövetelményeknek, és hogy a padló vagy a jármű fala és a válaszfalak között ne legyenek hézagok;
32. elismeri, hogy történt némi előrelépés az EU-ban az állatok szállítása terén, de aggályának ad hangot amiatt, hogy számos jelentés számol be arról, hogy nem megfelelő járműveket használnak élő állatok mind szárazföldi, mind pedig tengeri szállítására, és felszólít a hasonló gyakorlatok ellenőrzésének és szankcionálásának fokozására; elismeri, hogy a rendelet 20. és 21. cikkében rögzített, az állatszállító hajókkal történő szállításra vonatkozó követelményeket gyakran figyelmen kívül hagyják; felhívja a tagállamokat, hogy ne engedélyezzék olyan járművek és haszonállatszállító hajók használatát, amelyek nem felelnek meg a rendelet rendelkezéseinek, és meg nem felelés esetén a már kiadott engedélyeket vonják vissza; kéri a tagállamokat, hogy legyenek szigorúbbak mind a járművek tanúsítási és jóváhagyási eljárásai, mind pedig a járművezetők képesítési bizonyítványainak kiadása tekintetében;
33. ezért felszólít arra, hogy a járművek és hajók engedélyezésére vonatkozóan harmonizált és kötelező előírásokat vezessenek be, és hogy az engedélyezést egy központi uniós hatóság állítsa ki; mivel e hatóságnak kell felelősséget vállalnia annak meghatározásáért, hogy a szállítóeszköz alkalmas-e a járművek állapota és felszerelésük jellege (pl. a megfelelő műholdas navigációs rendszer fedélzeti jelenléte) tekintetében az állatok szállítására;
34. kéri a fuvarozókat, hogy járművezetőik és kísérőik a rendelet IV. mellékletének megfelelő képzése révén biztosítsák az állatokkal szembeni megfelelő bánásmódot;
35. elismeri, hogy egyes tagállamokban vannak olyan hajók és kikötők, amelyek megfelelnek az előírt követelményeknek, de kiemeli, hogy a tengeri szállítás során többnyire rosszak a feltételek, különösen a be- és a kirakodás tekintetében; felszólítja a tagállamokat, hogy legyenek szigorúbbak a hajókra vonatkozó tanúsítási és jóváhagyási

eljárásaik során, javítsák az állatszállító hajók és az állatok egészségi állapotának előzetes ellenőrzését, és a rendeletnek megfelelően ellenőrizzék a rakodási műveleteket; felszólítja a tagállamokat, hogy nyújtsák be a Bizottságnak ellenőrzési létesítményeik részletes tervét; felszólítja a Bizottságot, hogy készítsen el, frissítsen és tegyen közzé egy listát azokról a kikötőkről, amelyekben megfelelő állatellenőrzési létesítmények találhatóak; továbbá kéri az illetékes hatóságokat, hogy egyetlen olyan útvonaltervet se hagyjanak jóvá, amely ilyen létesítményekkel nem rendelkező kikötőket érint; kéri a tagállamokat, hogy alakítsák át kikötőiket és gondoskodjanak hajóik megfelelő karbantartásáról a tengeri állatszállítás állatjóléttel kapcsolatos feltételeinek javítása érdekében;

36. kéri a Bizottságot, hogy az (EU) 2016/429 rendelet¹ 133. cikkének (2) bekezdésével összhangban hagyja jóvá az exportellenőrzések innovatív alternatíváit, például a platformvizsgálatokat, amelyek állatjóléti szempontból fejlődést jelentenek, mivel alacsonyabb állománysűrűséget eredményeznek, és az állatok kirakodását sem igénylik, ami csökkenti a várakozási időt;
37. megjegyzi, hogy a tagországokon keresztül történő szállítás állat-egészségügyi bizonyítványokhoz kötésének előírása negatív ösztönzőként hat, hogy a lehető legközelebbi célállomások helyett belföldi célállomásokot válasszanak; kéri a Bizottságot, hogy az (EU) 2016/429 rendelet 144. cikkének (1) bekezdésében foglalt hatásköreit kihasználva fogadjon el felhatalmazáson alapuló jogi aktust, hogy eltérést biztosítson az olyan szállítmányok számára, amelyek betegségterjesztési kockázata alacsony;

Szállítási idő

38. kitarthatja, hogy a szállítás időnek valamennyi szállított állat esetében a lehető legrövidebbnek kell lennie, figyelembe véve a földrajzi eltéréseket tagállami szinten, valamint a rendelet (5) preambulumbekkezdésében foglaltaknak megfelelően, amely kimondja, hogy „az állatok jóléte érdekében az állatok nagy távolságokon való szállítását [...] a lehető legrövidebbre kell korlátozni”, valamint a (18) preambulumbekkezdésével összhangban, amely kimondja, hogy „a nagy távolságokon való szállítás a rövid távolságokon való szállításnál károsabb hatással lehet az állatok jólétére”;
39. kitarthatja, hogy az állatok szállítási ideje – a be- és kirakodási idő figyelembevételével – vegye tekintetbe a fajspecifikus állatorvosi javaslatokat, függetlenül attól, hogy a szállításra szárazföldön, tengeren vagy légi úton kerül-e sor;
40. sajnálatát fejezi ki a rendelet azon megsértései miatt, melyek az el nem választott, még tehen élő állatokra, például a borjakra, bárányokra, kecskegidákra, csikókra és malacokra vonatkozó konkrét szabályok alkalmazásának elmaradásával vagy nem megfelelő alkalmazásával kapcsolatosak, és részletesebb intézkedések bevezetésére szólít fel annak biztosítása érdekében, hogy ezen állatok jóléte teljes körűen biztosított legyen szállításuk során;

¹Az Európai Parlament és a Tanács 2016. március 9-i (EU) 2016/429 rendelete a fertőző állatbetegségekről és egyes állategészségügyi jogi aktusok módosításáról és hatályon kívül helyezéséről („állategészségügyi rendelet”).

41. kéri a tagállamokat annak biztosítására, hogy az el nem választott állatokat legalább egy órára kirakodják, hogy elektrolitokat vagy tejpótlókat kaphassanak, valamint hogy az ilyen állatokat ne szállítsák összesen nyolc óránál hosszabb ideig;
42. rámutat, hogy a szállítástervezési dokumentumok gyakran csak helységneveket említenek, és nem adják meg az ellenőrzési, ellátási és gyűjtőhelyszínek pontos címeit, ami jelentősen megnehezíti az ellenőrzéseket;
43. figyelembe véve a 2012. december 12-i parlamenti állásfoglalást, kéri az állatok szállítási idejének a lehető legrövidebbre csökkentését, valamint különösen a hosszú és a nagyon hosszú szállítási idők és az uniós határokon túlra történő szállítás elkerülését alternatív stratégiák alkalmazásával, például gazdaságilag életképes és méltányosan elosztott helyi vagy mobil vágóhidak haszonállat-gazdaságok közelében történő kialakítása, rövid forgalmazási láncok és a közvetlen értékesítés előmozdítása, tenyészállatok szállítása helyett sperma vagy embrió felhasználása, illetve hasított testek és húskészítmények szállítása, továbbá a tagállamokban az állatok saját mezőgazdasági üzemben történő levágását megkönnyítő jogalkotási és nem jogalkotási kezdeményezések alkalmazása révén; felszólítja a Bizottságot, hogy egyértelműen határozza meg valamennyi élő állatfaj szállítására, valamint a még el nem választott állatok szállítására vonatkozó, adott esetben alacsonyabb utazási időt;
44. megjegyzi, hogy a különféle előírások, valamint a változó piaci feltételek és politikai döntések a kis vágóhidakat gazdaságilag életképtelenné tették, ami összesített számuk csökkenését eredményezte; sürgeti a Bizottságot és a tagállami helyi hatóságokat, hogy szükség esetén támogassák és mozdítsák elő a mezőgazdasági üzemekben működő vágóhidak építését, gazdaságilag életképes helyi vagy mobil vágóhidak és húsfeldolgozó létesítmények kialakítását a tagállamokon belül annak érdekében, hogy az állatokat a tartási helyükhöz lehető legközelebb vágják le, ami a vidéki munkahelyek fenntartásának érdekét is szolgálja; felhívja a Tanácsot és a Bizottságot, hogy dolgozzanak ki stratégiát az állattenyésztés regionálisabb jellegű modellje felé történő elmozdulásra, amelynek keretében – figyelembe véve a földrajzi különbségeket, amikor csak kivitelezhető – az állatok ugyanabban a régióban születnek, mint ahol a hizlalásuk és levágásuk történik, ahelyett, hogy rendkívül nagy távolságokra szállítanák őket;
45. sürgeti a Bizottságot, hogy vizsgálja meg, miként lehet a mezőgazdasági termelőket, a vágóhidakat és a húsfeldolgozó ágazatot arra ösztönözni, hogy a hosszadalmas szállítások elkerülése és a kibocsátáscsökkentés érdekében a legközelebbi létesítményben vágassák le az állatokat; felhívja a Bizottságot, hogy a magas szintű állatjóléti normák biztosítása mellett mozdítsa elő az innovatív, például a mobil vágás lehetővé tételét;
46. úgy véli, hogy bizonyos esetekben a szállítás engedélyezett időtartamának semmilyen – a rendelet I. mellékletének V. fejezetében jelenleg rögzített– csökkentése nem lenne megvalósítható, és ezt tekintetbe kell venni olyan esetekben, ahol a földrajzi körülmények és a vidéki elszigeteltség az állatok további feldolgozás vagy levágás céljából történő szárazföldi és/vagy tengeri szállítását teszi szükségessé;
47. kéri a tagállamokat, hogy az állatok szükségtelen szenvedésének elkerülése érdekében szükség szerint engedélyezzék a közvetlenül a haszonállat- és hizlalógazdaságokban történő kényszervágást abban az esetben, ha egy állat szállításra alkalmatlan és az

elsősegélynyújtás eredménytelennek bizonyul;

48. megjegyzi, hogy egy állat társadalmi és gazdasági értéke kihathat szállítási előírásaira; hangsúlyozza, hogy a lótenyésztési ágazatban a tenyészállatok szállítási előírásai magas színvonalúak;
49. felhívja a Bizottságot, hogy dolgozzon ki stratégiát, amely biztosítja az állatok élve történő szállításáról az elsősorban hús és vágott testek, illetve a szaporítóanyagok kereskedelmére való áttérést, tekintettel az élőállat-szállítás környezeti, állatjóléti és élelmiszer-biztonsági hatásaira; úgy véli, hogy bármilyen stratégiának kezelnie kell azokat a gazdasági tényezőket, amelyek az élőállat-szállításról hozott döntéseket befolyásolják; kéri a Bizottságot, hogy e stratégiába vonja be a harmadik országokba történő szállítmányozást is;
50. felhívja a tagállamokat, hogy tegyék hozzáférhetővé az állatok rituális vágását a vágóhidakon, mivel az élőállat-kivitel nagy része a közel-keleti piacokra irányul;
51. elismeri az élő állatokra és a húsról alkalmazott eltérő díjszabások által okozott jelenlegi piaci torzulást, ami erőteljesen ösztönzi az élőállat-kereskedelmet; sürgeti a Bizottságot, kereskedelmi partnereivel együtt, hogy vizsgálja meg ezt a torzulást az élőállat-kereskedelem csökkentése céljából, valamint azért, hogy szükség esetén ezt húsértékesítéssel váltsa ki;
52. emlékeztet arra, hogy a hatályos rendelet értelmében már kötelező pihenőt tartani a háziló-félék és a házi szarvasmarha-, juh-, kecske-, illetve sertésfélék szállítására meghatározott maximális szállítási időtartamot követően, amennyiben a szállítási idő meghaladja a nyolc órát;

Állatjólét

53. felszólítja az illetékes tagállami hatóságokat annak biztosítására, hogy a hatósági állatorvosok jelen legyenek az uniós kilépési helyeken, hogy ellenőrizzék az állatok alkalmasságát arra, hogy folytassák útjukat, és hogy a szállító járművek és/vagy hajók megfelelnek-e a rendelet követelményeinek; megjegyzi különösen, hogy a rendelet 21. cikke előírja az állatorvosok számára a járművek ellenőrzését, mielőtt azok elhagyják az Unió területét, annak biztosítása érdekében, hogy a járművek nem túlszűfoltak, elegendő belmagassággal és alommal rendelkeznek, elegendő takarmányt és vizet szállítanak, és a szellőztető és vízellátó berendezések megfelelően működnek.
54. ösztönzi a vészhelyzeti intézkedési tervek alkalmazását minden szállítás esetében – beleértve többek között a pótteherautókat és a vészhelyzeti központokat – annak érdekében, hogy a szállító hatékonyan tudjon reagálni a vészhelyzetekre, és csökkenteni tudja a késések vagy balesetek tenyésztés vagy levágás céljából szállított állatokra gyakorolt hatását, ahogy azt a hosszú távú fuvarozók vonatkozásában a rendelet már most is előírja;
55. hangsúlyozza, hogy az állatjóléti jogszabályoknak a tudományon és a legújabb technológián kell alapulniuk; sajnálatát fejezi ki, hogy az EFSA ajánlásai és a Parlament 2012. évi állásfoglalásában megfogalmazott kérés ellenére a Bizottság nem frissítette az állatszállításra vonatkozó szabályokat a legújabb tudományos eredményekkel; felhívja

ezért a Bizottságot, hogy a legújabb tudományos ismeretek és technológiák alapján frissítse az egyedi szükségletekre vonatkozó szabályokat, különös tekintettel többek között arra, hogy a légkondicionálás valamennyi járműben elegendő szellőztetést és hő- és nedvességszabályozást biztosítson, valamint különösen az el nem választott állatok esetében megfelelő ivóvíz- és folyékonytáp-rendszerek legyenek, csökkentett állománysűrűség és meghatározott, elégséges minimális belmagasság legyen kialakítva, továbbá a járművek az egyes fajok szükségleteihez igazodjanak; rámutat, hogy véleményében az EFSA arra a következtetésre jut, hogy az állatok jólétét a szállítás időtartamán kívül más tényezők is befolyásolják, így például a megfelelő be- és kirakodás, valamint a járművek kialakítása;

56. aggodalmát fejezi ki azokkal a szállításokkal kapcsolatban, amelyek során az állatokat fogyasztásra alkalmatlan, szennyezett vízzel itatják, valamint az állatok nem férnek hozzá ivóvízhez a meghibásodott vagy nem megfelelően elhelyezett vízellátó berendezések miatt; hangsúlyozza, hogy az élőállat-szállításra használt járműveken gondoskodni kell arról, hogy elegendő vizet adjanak a szállítás során az állatoknak, és minden esetben annyi vizet kell biztosítani, hogy az megfeleljen a szállított állat fajtájára és számára vonatkozóan meghatározott követelményeknek;
57. üdvözli, hogy a Bizottság kötelezettséget vállalt arra, hogy állatokra vonatkozó állatjóléti mutatókat dolgoz ki, amelyek célja a jobb jóléti eredmények előmozdítása a szállított állatok számára; úgy véli, hogy ezeket a mutatókat késedelem nélkül ki kell fejleszteni, hogy azokat a jelenlegi jogszabályi követelmények kiegészítéseként lehessen alkalmazni;
58. felhívja a Bizottságot annak biztosítására, hogy az állatok szállítás közbeni jólétéről szóló jogszabályok jövőbeni felülvizsgálatai objektív és tudományosan megalapozott mutatókon alapuljanak, hogy ily módon elkerülhetőek legyenek az állattenyésztési ágazatokra indokolatlan gazdasági hatást gyakorló önkényes döntések;
59. hangsúlyozza, hogy gazdálkodóknak az uniós jog értelmében jogi felelősséget kell vállalniuk annak biztosítására vonatkozóan, hogy szállított állataiknak nem okoznak sérülést, veszélyt vagy bármilyen szükségtelen szenvedést;
60. hangsúlyozza, hogy a jogsértések gyakran az élő állatok hosszú távú közúti szállítására használt járművek elégtelen szellőztető rendszerei miatt következnek be, és hogy ezekben a helyzetekben az állatokat olyan kis terekbe zsúfolják össze, amelyek hőmérséklete rendkívül magas, jóval magasabb a rendeletben meghatározott hőmérséklet-tartományoknál és toleranciaértékeknél;
61. kéri a Bizottságot annak biztosítására, hogy a kábítást minden tagállamban kivétel nélkül elvégzik vallási rituális vágások előtt;
62. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy nem minden esetben biztosítanak elegendő helyet ahhoz, hogy biztosított legyen a megfelelő szellőzés az élő állatok szállítására használt járművön belül, valamint hogy az állatok természetes mozgása akadályozott, ami gyakran arra kényszeríti őket, hogy hosszabb időn át természetellenes testtartást vegyenek fel, ami a rendelet 6. cikkében és I. melléklete II. fejezetének 1.2. pontjában meghatározott műszaki szabályok egyértelmű megsértése;

63. úgy véli, hogy kötelezővé kell tenni, hogy az élő állatok tengeri szállítására használt hajókon állatorvos legyen jelen, továbbá hogy jelentést készítsenek és számon tartásuk a szállítás során elhullott állatokat, valamint vészhelyzeti terveket dolgozzanak ki minden olyan, a tengeren előforduló helyzetre, amely negatívan befolyásolhatja a szállított állatok jólétét;
64. megjegyzi, hogy a különböző tagállamokban a mezőgazdasági termelők, a szállítványozók és az illetékes hatóságok eltérően értelmezik és hajtják végre az 1/2005/EK rendeletet, különösen ami az állatok szállításra alkalmas állapotát illeti; felszólítja a Bizottságot, hogy vizsgálja felül a rendeletet, hogy szükség esetén pontosabban meghatározza benne a szállításra vonatkozó követelményeket; sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az egyenlő feltételek összefüggésében biztosítsák, hogy a jövőben a rendeletet Unió-szerte összehangolt és egységes módon hajtják végre és alkalmazzák, különösen ami az állatok szállításra alkalmas állapotát illeti;
65. felhívja a Bizottságot, hogy dolgozzon ki teljes körű meghatározást arra vonatkozóan, hogy mit jelent a szállításra való alkalmasság, valamint hogy készítse el az állatok szállításra való alkalmasságának felmérésére szolgáló gyakorlati útmutatásokat; felhívja a tagállamokat, hogy indítsanak figyelemfelkeltő és tájékoztató tevékenységeket, többek között szilárd, rendszeres és kötelező képzéseket, oktatást és tanúsítást a járművezetők, szállítók, kereskedők, gyűjtőközpontok, vágóhidak, állatorvosok, határőrök és minden egyéb, az állatok szállításában részt vevő gazdasági szereplő számára annak érdekében, hogy csökkenjen a tagállamokban az alkalmassággal kapcsolatos szabálytalanságok magas száma; kéri a fuvarozókat, hogy járművezetőik és kísérőik a rendelet IV. mellékletének megfelelő képzése révén biztosítsák az állatokkal szembeni megfelelő bánásmódot;
66. fokozott odafigyelést kér annak biztosítása érdekében, hogy ne szállítsanak beteg, gyenge, túl könnyű állatokat, szoptató állatokat, vemhes nőstényeket és a szükséges elválasztási időt el nem érő nőstényeket.
67. hangsúlyozza, hogy az 1/2005/EK rendelettel összhangban a nagy távolságokon szállított állatoknak már kötelező megfelelő időközönként és fajuknak és koruknak megfelelően vizet, takarmányt és pihenési lehetőséget biztosítani; sürgeti a Bizottságot, hogy hatékonyabb ellenőrzést végezzen e jogi előírások tagállamok általi teljes körű és összehangolt betartásának biztosítása érdekében;
68. hangsúlyozza annak szükségességét, hogy a tagállamok biztosítsák az állatszállítás megfelelő megszervezését az időjárás, a viszonyok és a szállítás típusának figyelembe vétele mellett; felhívja a tagállamokat annak biztosítására, hogy a menetleveleket és az útterveket csak akkor hagyják jóvá, ha az időjárás-előrejelzés szerint a szállítás teljes ideje alatt nem várható 30°C feletti hőmérséklet;
69. hangsúlyozza, hogy amikor az állatokat 24 órás pihenőidőre ki kell rakodni harmadik országokban, a szervezőnek azonosítani kell egy pihenőhelyet, amely az uniós ellenőrző állomásokkal egyenértékű létesítményekkel rendelkezik; felhívja az illetékes hatóságokat, hogy rendszeresen vizsgálják meg ezeket a létesítményeket, és ne hagyják jóvá az utazási naplókat, ha nem igazolták, hogy a javasolt pihenőhely az uniós létesítményekkel egyenértékű létesítményekkel rendelkezik;

70. felhívja a tagállamokat annak biztosítására, hogy a szállítási terv tartalmazza egy ellenőrző állomáson történő foglалás igazolását, beleértve a takarmány, víz és friss alom biztosítását; felhívja a Bizottságot, hogy határozza meg a pihenőhelyek helyszíneire és létesítményeire vonatkozó követelményeket;
71. elismeri, hogy az alacsonyabb állománysűrűség és az állatok pihenését szolgáló útmegszakítások negatív gazdasági hatással vannak a fuvarozókra, ami kihathat a szállított állatok megfelelő kezelésére; kéri a Bizottságot, hogy mozdítsa elő a megfelelő kezelésükre vonatkozó ösztönzőket;
72. kéri a tagállamokat, hogy biztosítsák a vemhességi idők gazdaságokban való nyilvántartásának javítását;
73. kéri a Bizottságot, hogy tudományos eredmények alapján fogalmazzon meg iránymutatásokat a ketrecben szállított állatok itatására és a csirkék szállításának magas szintű jólétet elősegítő feltételeire vonatkozóan;
74. emlékeztet, hogy a tagállamoknak az életük és tenyésztési ciklusuk végén járó állatok jólétének megfelelő megoldásokat kell találniuk;

Gazdasági segítség

75. felhív az állatjóléti kifizetésekre irányuló vidékfejlesztési intézkedés szélesebb körű alkalmazására az 1305/2013/EU rendelet¹ 33. cikkének megfelelően, amely a vonatkozó kötelező követelményeken túlmutató, magas szintű állatjóléti normák támogatását írja elő;
76. kéri, hogy a KAP közlő reformja tartsa fenn és erősítse meg a KAP-kifizetések és az 1/2005/EK rendeletben meghatározott normákat teljes mértékben tiszteletben tartó vagy meghaladó, jobb állatjóléti feltételek közötti kapcsolatot;
77. szorgalmazza, hogy a támogató intézkedések a vágóhidak tagállamokon belüli olyan, kiegyensúlyozott eloszlását biztosítsák, amely tükrözi egy adott régió haszonállat-állományának méretét;

Harmadik országok

78. aggodalmát fejezi ki, amiért folyton-folyvást arról szóló beszámolók hallhatók, hogy bizonyos harmadik országokban problémák tapasztalhatók az állatok szállításával és jólétével kapcsolatban; megjegyzi, hogy bizonyos harmadik országokban – ahová az EU állatokat küld – a vágás az állatok szélsőséges és elnyújtott szenvedésével jár, és rendszeresen megsérti az OIE (Nemzetközi Állatjárványügyi Hivatal) nemzetközi szabványait az állatok levágás során való jólétére vonatkozóan; miközben elismeri, hogy a harmadik országokban gyakran élő állatokra irányul a kereslet, felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy segítsék elő az élő állatok helyett a hús vagy hasított test harmadik országokba történő szállításának, valamint a sperma vagy embriók tenyészállatok helyett történő szállításának irányába történő elmozdulást;

¹HL L 347., 2013.12.20., 347. o.

79. kéri a Bizottságot, hogy a harmadik országokkal folytatott kétoldalú kereskedelmi tárgyalások során követelje meg az Európai Unió állatjóléti szabályainak való megfelelést, továbbá a Kereskedelmi Világszervezet keretében szálljon síkra az idevágó uniós rendelkezések nemzetközi elterjesztése mellett;
80. sajnálja, hogy egyes harmadik országok által alkalmazott előírások nem olyan szigorúak, mint az Unión belüliek; felhívja a Bizottságot, hogy erősítse meg az Unió kereskedelmi partnereivel szemben támasztott meglévő követelményeket, különösen az állatok kereskedelme és szállítása tekintetében, hogy azok legalább olyan szigorúak legyenek, mint az uniós előírások; kéri a harmadik országokba exportáló tagállamokat, hogy a helyi hatóságokkal közösen munkálkodjanak az állatjóléti szabványok javításán;
81. felszólít az Európai Unió Bírósága által a C-424/13. számú ügyben hozott ítélet következetes és maradéktalan tiszteletben tartására, melyben a Bíróság úgy ítélkezett, hogy az állatok olyan, nagy távolságon való szállítása esetén, amely az Unió területén kezdődik, majd annak területén kívül folytatódik, az indulás engedélyezéséhez a fuvarozónak a megfelelés tekintetében hiteles menetlevelet kell benyújtania, külön figyelmet fordítva a hőmérséklet-előrejelzésekre; felszólítja az illetékes hatóságokat, hogy azokat a menetleveleket, amelyek esetében az állatokat a Bíróság ítélete értelmében 24 órás pihenőidőre ki kell rakodni egy Unión kívüli országban, csak abban az esetben engedélyezzék, ha a szállításszervező olyan pihenőhelyet határozott meg, amely az ellenőrző állomásokkal egyenértékű létesítményekkel rendelkezik; ezzel kapcsolatban emlékeztet arra is, hogy 2009-ben készült az egyetlen lista a harmadik országokon át vezető útvonalak mentén található, állatok elhelyezésére szolgáló létesítményekről, és e listáról gyakran hiányoznak a pontos címek, ami az uniós jog által előírt szükséges vizsgálatok elvégzését jelentősen megnehezíti; felszólítja a kilépési helyen lévő hatósági állatorvosokat, hogy mielőtt a járművek elhagyják az Európai Uniót – az 1/2005 rendeletnek megfelelően – ellenőrizzék, hogy betartják-e a rendelet rendelkezéseit;
82. ezzel kapcsolatban emlékeztet továbbá az uniós jog megsértését bejelentő személyek (visszaélést bejelentő személyek) védelméről szóló irányelvre irányuló bizottsági javaslatra (COM(2018)0218), különösen az állatorvosi ellenőrzésekkel kapcsolatban;
83. helyteleníti, hogy a szárazföldön és a kikötőkben a határátlépések gyakran elhúzódnak, valamint felhívja a figyelmet a fokozott fájdalomra és szenvedésre, amelyet e késedelmek az állatoknak okoznak; felszólítja a harmadik országokkal határos tagállamokat, hogy biztosítsanak pihenőhelyeket, ahol az állatokat ki lehet rakodni, valamint takarmányt, vizet, pihenést és állatorvosi ellátást lehet nyújtani, annak érdekében, hogy a menetleveleket helyesen ki lehessen tölteni, valamint hogy elegendő számú személyzettel rendelkező, kifejezetten erre a célra szolgáló sávot nyissanak a szállított állatok számára, hogy csökkenjen a várakozási idő anélkül, hogy aláásnák a határokon végzett egészségügyi és vámellenőrzések minőségét; kéri továbbá a tagállamokat, hogy jobban működjenek együtt a haszonállat-szállítmányok tervezése terén annak elkerülése érdekében, hogy egyszerre túlságosan nagyszámú állat érkezzen meg a határellenőrzési pontra;
84. felhívja a Bizottságot, hogy fokozza az együttműködést és a kommunikációt – többek között a további kölcsönös segítségnyújtást és a gyorsított információcserét – a

tagállamok és a harmadik országok illetékes hatóságai között a nem megfelelő igazgatással kapcsolatos állatjóléti és állatbetegségekkel kapcsolatos problémák csökkentése érdekében azáltal, hogy gondoskodik arról, hogy az exportőrök teljes mértékben megfelelnek az adminisztratív előírásoknak; kéri a Bizottságot, hogy nemzetközi szinten támogassa az állatok kíméletes szállítását, és kezdeményezésekkel növelje a tudatosságot a nem uniós országok körében;

85. kéri a Bizottságot, hogy gyakoroljon nyomást az olyan tranzitországokra, amelyek az élő állatok szállítását szükségtelenül késleltető bürokratikus és biztonsági akadályokat támasztanak;
86. felszólítja a tagállamokat és a Bizottságot, hogy a harmadik országokba irányuló vízi és tengeri utak során fordítsanak különös figyelmet az állatjóléti jogsértésekre, és vizsgálják meg a jogszabályok, például azon rendelkezés esetleges megsértését, hogy tilos az elhullott állatokat a Földközi-tengerbe dobni (gyakran a füljelzőik levágást követően), amelynek hátterében az áll, hogy a rendeltetési kikötőkben gyakran nincs lehetőség a tetemek ártalmatlanítására;
87. felhívja a figyelmet az állatok nemzetközi szállítás közbeni védelméről szóló európai egyezmény aláírására irányuló 2004/544/EK tanácsi határozatra¹, amely szerint a szállítás az alábbiak bármelyike lehet: két tagállam között egy uniós kívüli országon áthaladó, egy tagállam és egy uniós kívüli ország közötti, valamint közvetlenül két tagállam között zajló szállítás;
88. hangsúlyozza, hogy abban az esetben, ha a harmadik országok állatszállítási előírásait nem hangolják össze az uniós előírásokkal, és ezen előírások végrehajtása nem elegendő a rendeletnek való maradéktalan megfelelés biztosításához, a harmadik országokba irányuló élőállat-szállítást e különbségeket csökkentő, kétoldalú egyezményekkel kell szabályozni, és ha ez nem valósítható meg, be kell tiltani;
89. emlékezteti a tagállamokat, hogy a kialakult ítélkezési gyakorlat² szerint a bevezethetnek szigorúbb nemzeti szabályokat az állatok szállítás közbeni védelme érdekében, amennyiben az ilyen szabályok megfelelnek az 1/2005/EK rendelet fő célkitűzésének;
90. kéri a Bizottságot, hogy az élő állatok szállításának vonatkozásában mozdítsa elő a bevált módszerek cseréjét és a szabályozások egyenértékűségét célzó intézkedéseket harmadik országokkal;
91. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezen állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, a Számvevőszéknek, az Európai Környezetvédelmi Ügynökségnek, az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

¹HL L 241., 2004.7.13, 21. o.

²A Bíróság (első tanács) 2004. október 14-i ítélete – C-113/02. számú ügy – Az Európai Közösségek Bizottsága kontra Holland Királyság, valamint a Bíróság (harmadik tanács) 2008. május 8-i ítélete – C-491/06. számú ügy – Danske Svineproducenter.

INDOKOLÁS

Bevezetés

Ez a jelentés az állatok szállítás közbeni védelmét és jólétét szabályozó 1/2005/EK rendelet végrehajtásának állapotáról nyújt tájékoztatást. Számos szakpolitikai ajánlás került megfogalmazásra, amelyek célja a még mindig elégtelen, és a tagállamok között jelentősen eltérő végrehajtás javítása.

Főbb megállapítások¹

1. Elégtelen végrehajtás

1.1. A végrehajtás elemzéséhez szükséges adatok hiányos, következetlen és megbízhatatlan volta

Az adatgyűjtés tekintetében nagymértékben eltérő tagállami megközelítések megnehezítik a rendelet végrehajtásának koherens elemzését. Továbbá, ahogy a Számvevőszéknek az Európai Unión belüli állatjólétről szóló 2018. évi különjelentése rámutat, a Bizottság elismerte, hogy a tagállamok által szolgáltatott adatok nem teljeseek, következetesek, megbízhatóak vagy kellően részletesek ahhoz, hogy lehetővé tegyék az uniós szintű megfeleléssel kapcsolatos következtetések levonását².

A TRACES (uniós online platform, amelynek segítségével felügyelik az állatok EU-n belüli, határokon átnyúló, nagy távolságokra történő szállítását) olyan információkat és jelentéstételi eszközöket tartalmaz, amelyeket a hatóságok az állatok szállításának célzott ellenőrzésére használhatnak. Amint azt a különjelentésében is jelzi, a Számvevőszék megállapította, hogy a szállítások ellenőrzéséért felelős tagállami hatóságok a célzott ellenőrzésekhez csak ritkán használták a TRACES-ben levő információkat.

Emellett, a szállításra való alkalmasságra vonatkozóan meghatározott iránymutatásoknak való tagállami megfelelés rögzítése csak nemrégiben eredményezett elemezhető adatokat (csak a 2014-re, 2015-re, valamint nemrégiben a 2016-ra vonatkozó adatokat tették közzé), így az állatok szállítás közbeni jólétének alakulásával kapcsolatosan nem állnak rendelkezésre nyilvános adatok és megfelelő mutatók. Kifejezetten szembeűnő, ahogy a tagállamok vizsgálati jelentéseinek egy elemzéséből kiderül, hogy a tagállamok között óriási különbségek vannak egyrészt az ellenőrzések számát tekintve, amelyek éves szinten nullától (!) több millióig (!) terjednek, másrészt a szabálytalanságok száma tekintetében, amelyek nullától 16,6% -ig terjednek. Ez arra utal, hogy a tagállamok eltérő megközelítést alkalmaznak az ellenőrzések során, például a véletlenszerű és a kockázatalapú stratégiák tekintetében.

¹ A megállapítások elsősorban az Európai Parlament Kutatószolgálatá által megrendelt két tanulmányon alapulnak. Ezek az alábbi címen jelentek meg: „Az 1/2005/EK rendelet végrehajtása (2009–2015), különös tekintettel az adatrögzítésre” és „Az állatok szállítás közbeni védelméről szóló 1/2005/EK rendelet I. mellékletében az állatok szállításra való alkalmasságára vonatkozóan meghatározott műszaki szabályoknak való megfelelés”.

²A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a tenyésztés céljából tartott állatok védelméről szóló 98/58/EK tanácsi irányelv végrehajtásáról (COM(2016)0558), és az állatok szállítás közbeni jólétével foglalkozó nemzeti kapcsolattartó pontok üléseinek jegyzőkönyve.

A harmonizáltabb adatgyűjtés és az ellenőrzött paraméterek értékelése érdekében nyilvánvalóan közös minimumszabályokra van szükség.

1.2. A hosszú és nagyon hosszú utak számának növekedése

Tenyésztés vagy vágás céljából évente több millió állatot szállítanak a tagállamok között és harmadik országok felé nagy távolságokra. A szállítás stresszt okoz az állatoknak, mivel több órán keresztül számos kihívás elé állítja őket, ami többek között minimális alapterületet, hőmérséklet-változásokat, élelmiszerhez és vízhez való korlátozott hozzáférést, valamint járműmozgást jelent. A szállítás során felmerülő veszélyek közé olyan aspektusok tartoznak, mint a vezetés minősége, megfelelő felszerelés megléte, közúti és időjárási viszonyok váratlan megváltozása, ezért előfordulhat, hogy a szállításra alkalmasnak minősített állatok a szállítás során megbetegszenek vagy sérülést szenvednek. Mindazonáltal megállapítást nyert, hogy az állatok ellenőrzése a szállítás előtt és után sokkal gyakoribb, mint a szállítás során végzett ellenőrzések. A legtöbb ellenőrzés a vágóhidakon történik, és leginkább a rövid távolságra történő szállításokra vonatkozik.

Az előadó aggályának ad hangot amiatt, hogy megdöbbenően sok jelentés számol be arról, hogy nem megfelelő járműveket használnak élő állatok mind szárazföldi, mind pedig tengeri szállítására. Különösen a harmadik országokkal folytatott kereskedelmet illetően az állatok további szenvedésnek vannak kitéve a nagyon hosszú utak miatt, beleértve a határokon a dokumentumok, járművek és állatok ellenőrzése miatti hosszú várakozásokat. A tengeri szállítás során uralkodó rossz körülmények is aggodalomra adnak okot. A tagállamoknak szigorúbban kell eljárniuk a hajókat érintő tanúsítási és jóváhagyási eljárások során, valamint alaposabban kell ellenőrizniük az állatok egészségi állapotát berakodás előtt. Az előadó továbbá úgy véli, hogy a Bizottságnak rendelkezésre kell bocsátania egy listát azokról a kikötőkről, amelyekben megfelelő állatellenőrzési létesítmények találhatóak.

Ezenkívül minden szállítás esetében vészhelyzeti intézkedési tervek alkalmazására van szükség annak érdekében, hogy a szállító hatékonyan tudjon reagálni a vészhelyzetekre, és csökkenteni tudja a késések vagy balesetek állatokra gyakorolt hatását.

2. Erőteljesebb és összehangolt végrehajtásra van szükség

2.1. Hatékony és visszatartó erejű szankciók

A hatékony és visszatartó erejű szankciókkal történő erőteljesebb és összehangolt végrehajtás központi szerepet játszik az állatok szállítás közbeni jólétének javításában. Sajnálatos módon a szankciók rendszerét illetően úgy tűnik, hogy a Bizottság figyelmen kívül hagyta a Parlament 2012. december 12-i állásfoglalását. A Bizottság figyelmen kívül hagyta továbbá a Parlament arra irányuló felhívását, hogy ellenőrizze a rendeletet az egyes tagállamokban alkalmazott jogi követelményekkel való összeegyeztethetlenségek tekintetében.

A rendelet végrehajtásának javítása érdekében az ismételt szabálytalanságoknak büntetőeljáráshoz, szankciókhoz és a járművek elkobzásához, valamint az állatok jólétéért és szállításáért felelős személyek kötelező átképzéséhez kell vezetniük.

Emlékeztetni kell arra, hogy a rendelet erőteljes végrehajtási hatásköröket ruház a tagállamokra, többek között a tekintetben, hogy kötelezhetik a szállítmányozókat a szabálysértések megismétlődését megakadályozó rendszerek létrehozására, és

felfüggeszthetik vagy bevonhatják a szállítványozó engedélyét.

2.2. A legújabb technológia alkalmazása a menetlevelek ellenőrzésére

Az illetékes hatóságoknak együtt kell működniük annak érdekében, hogy a technológia használata révén megerősítsék a végrehajtást. Konkrétan, a technológia segítségével valós idejű visszajelzési kört tudnának képezni a kiindulás és dokumentáció helye szerinti tagállam és az érkezés helye szerinti tagállam között. Azokban az esetekben, amikor jó állapotban útnak indított állatok rossz állapotban érkeznek meg, az exportőr vállalatot azonnal meg kell büntetni.

3. A rendelet naprakészé tétele a legújabb tudományos ismereteknek és technológiának megfelelően

Az állatjóléti jogszabályoknak a tudományon és a legújabb technológián kell alapulniuk. Sajnos, az EFSA ajánlásai és a Parlament 2012-ben elfogadott állásfoglalásában megfogalmazott kérés ellenére a Bizottság nem frissítette az állatszállításra vonatkozó szabályokat a legújabb tudományos eredményekkel. A Bizottságnak a lehető leghamarabb naprakészé kell tennie e szabályokat, különös tekintettel arra, hogy valamennyi járműben elegendő szellőztetés és hűtés, valamint különösen az el nem választott állatok esetében megfelelő ivóvízrendszerek legyenek, és meghatározott minimális belmagasság legyen kialakítva.

3.1. A szállításra való alkalmasság fogalmának meghatározása

Az állatok berakodásakor a szállításra való alkalmasság kiválasztási kritériumként való alkalmazása jelentős szerepet játszik az állatok szállítás közbeni jólétének biztosításában, mivel a szállítás során a jóléti kockázatok nagyobbak a sérült vagy beteg állatok esetében. Alapvető fontosságú, hogy minden állatot a berakodás előtt ellenőrizzenek a szállításra való alkalmasság megállapítása érdekében, és hogy a szállításra nem megfelelő állapotú állatokat a származási helyen gondozzák. A Bizottság által több tagállamban 2007 és 2017 között végzett ellenőrzések szinte mindig az alkalmasságra vonatkozó szabályok be nem tartására utalnak. A szabálytalanságok legnagyobb hányadéért az alkalmasság kérdése felelős (második helyen a dokumentációval kapcsolatos problémák állnak). Továbbá, mint már említettük, a szállításra való alkalmasságra vonatkozóan meghatározott iránymutatásoknak való tagállami megfelelés rögzítése csak nemrégiben eredményezett elemezhető adatokat, így nem állnak rendelkezésre nyilvános adatok és megfelelő mutatók.

A Bizottságnak teljes körű meghatározást kell kidolgoznia arra vonatkozóan, hogy mit jelent a szállításra való alkalmasság, valamint megbízható képzeteket kell biztosítania a mezőgazdasági termelők, a járművezetők és az állatorvosok számára annak érdekében, hogy csökkenjen a tagállamokban az alkalmassággal kapcsolatos szabálytalanságok magas szintje.

4. Gazdasági segítség

A KAP a termelői kifizetések odaítélését az állatjólét minimális szintjéhez köti, a vidékfejlesztési politika pedig magasabb szintű normák követésére ösztönzi a mezőgazdasági termelőket. Konkrétan az 1305/2013/EU rendelet 33. cikke rendelkezik az állatjóléti kifizetésekre irányuló vidékfejlesztési intézkedésről, amely a vonatkozó kötelező követelményeken túlmutató, magas szintű állatjóléti normák támogatását írja elő. A

Számvevőszék azonban 2018-as különjelentésében rámutat, hogy ezt az intézkedést nem használták elég széles körben a különböző tagállamokban. Valójában tíz tagállam egyáltalán nem használta azt.

A KAP közlő reformjának fenn kell tartania és meg kell erősítenie a KAP-kifizetések és az 1/2005/EK rendeletben meghatározott normákat teljes mértékben tiszteletben tartó vagy meghaladó, jobb állatjóléti feltételek közötti kapcsolatot.

5. A szállítási idő csökkentése

Emlékeztetni kell az 1/2005/EK rendelet (5) preambulumbekzdésére, amely kimondja, hogy az „állatok jóléte érdekében az állatok nagy távolságokon való szállítását [...] a lehető legrövidebbre kell korlátozni”.

5.1. Az élőállat-szállítás alternatív stratégiái

Általános megközelítésként a lehető legnagyobb mértékben csökkenteni kell az állatok szállítási idejét, különös tekintettel a hosszú és nagyon hosszú szállítási időkre. Ezt egyrészt olyan alternatív stratégiák alkalmazása révén lehet a legjobban elérni, mint például gazdaságilag életképes helyi vágási létesítmények kialakítása, tenyészállatok szállítása helyett sperma vagy embrió felhasználása, illetve hasított testek és húskészítmények szállítása, másrészt a tagállamokban az állatok gazdaságban történő levágásának megkönnyítésére irányuló jogalkotási kezdeményezések alkalmazása.

Figyelembe kell venni, hogy a hús és egyéb állati termékek szállítása technikailag könnyebb és etikailag racionálisabb, mint az élő állatok kizárólag vágási célból történő szállítása. Ennek fényében a Bizottságnak szükség esetén támogatnia kell a gazdaságilag életképes vágóhidakat a tagállamokon belül annak érdekében, hogy az állatokat a tartási helyükhöz lehető legközelebb vágassák le. Stratégiát kell kidolgozni az állatok élve történő szállításáról a kizárólag hús és vágott testek kereskedelmére való áttérésre, tekintettel az élőállat-szállítás környezeti, állatjóléti és élelmiszer-biztonsági hatásaira.

5.2. A harmadik országok állatszállítási előírásainak összehangolása az EU-éival

Mivel a harmadik országok által alkalmazott normák nem olyan magasak, mint az EU-n belül, a Bizottságnak meg kell erősítenie az Unió kereskedelmi partnereivel szemben támasztott meglévő követelményeket, különösen az állatok kereskedelme tekintetében. Fokozni kell továbbá az együttműködést és a kommunikációt a tagállamok és a harmadik országok illetékes hatóságai között a nem megfelelő igazgatással kapcsolatos állatjóléti problémák csökkentése érdekében.

Megdöböntöek az arról szóló beszámoló, hogy az állatok a határokon rendkívül hosszú és fájdalmas várakozási időnek vannak kitéve. A helyzet javítása érdekében javasolja a harmadik országokkal határos tagállamoknak, hogy a várakozási idő csökkentése érdekében a vámvizsgálatnál nyissanak külön sávokat kifejezetten az állatszállítmányok számára. Továbbá, a tagállamoknak és a Bizottságnak különös figyelmet kell fordítaniuk a harmadik országokba irányuló tengeri utazások során előforduló állatjóléti szabálytalanságokra.

Az Európai Unió Bírósága által a C-424/13. sz. ügyben hozott ítéletben foglaltaknak következetesen és teljes mértékben eleget kell tenni. A Bíróság úgy ítélkezett, hogy az állatok

olyan, nagy távolságon való szállítása esetén, amely az Unió területén kezdődik, majd annak területén kívül folytatódik, az indulás engedélyezéséhez a szállítványozónak az 1/2005/EK rendeletnek való megfelelés ellenőrzése céljából hiteles és pontos menetlevelet kell benyújtania.

Az előadó úgy véli, hogy abban az esetben, ha a harmadik országok állatszállítási előírásait nem hangolják össze az EU-éival, meg kell tiltani a harmadik országokba irányuló élőállat-szállítást.

Következtetések és ajánlások

Az előadó véleménye szerint az alábbi kulcsfontosságú szakpolitikai ajánlásokat kellene megvalósítani:

- a lehető legnagyobb mértékben csökkenteni kell az állatok szállítási idejét, különös tekintettel a hosszú és nagyon hosszú szállítási időkre; ezt olyan alternatív stratégiák alkalmazása révén lehet a legjobban elérni, mint például gazdaságilag életképes helyi vágási létesítmények kialakítása, tenyészállatok szállítása helyett sperma vagy embrió felhasználása, illetve hasított testek és húskészítmények szállítása;
- a Bizottságnak frissítenie kell a legújabb tudományos ismereteken és technológián alapuló szabályokat;
- a Bizottságnak teljes körű meghatározást kell kidolgoznia arra vonatkozóan, hogy mit jelent a szállításra való alkalmasság, valamint képzéseket kell biztosítani a mezőgazdasági termelők, a járművezetők és az állatorvosok számára annak érdekében, hogy csökkenjen az alkalmassággal kapcsolatos szabálytalanságok magas szintje;
- a KAP közelgő reformjának fenn kell tartania és meg kell erősítenie a KAP-kifizetések és az 1/2005/EK rendeletben meghatározott normákat teljes mértékben tiszteletben tartó vagy meghaladó, jobb állatjóléti feltételek közötti kapcsolatot;
- javasolt, hogy abban az esetben, ha a harmadik országok állatszállítási előírásait nem hangolják össze az EU-éival, meg kell tiltani a harmadik országokba irányuló élőállat-szállítást.

13.12.2018

VÉLEMÉNY A KÖRNYEZETVÉDELMI, KÖZEGÉSZSÉGÜGYI ÉS ÉLELMISZER- BIZTONSÁGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Bizottság részére

az állatoknak az EU-n belüli és azon kívüli szállítás közbeni védelméről szóló 2005/1/EK
rendeletre vonatkozó végrehajtási jelentésről
(2018/2110(INI))

A vélemény előadója (*): Karin Kadenbach

(*) Társbizottsági eljárás – az eljárási szabályzat 54. cikke

JAVASLATOK

A Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság felhívja a Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Bizottságot, mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

1. megjegyzi, hogy minden évben több millió élő állatot szállítanak vágásra vagy tenyésztési célokból az Unión belül, valamint az Unióból harmadik országokba; úgy véli, hogy a 2005/1/EK rendelet¹ – megfelelő végrehajtása és érvényesítése esetén – kedvező hatást gyakorol az állatok szállítás közbeni jólétére; üdvözli a Bizottság e tárgyban megfogalmazott iránymutatásait, ugyanakkor sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy az iránymutatások, valamint a Bizottság által tervezett intézkedések egy része volt, hogy öt évnyi késedelmet szenvedett²; megállapítja, hogy a szállítással kapcsolatban továbbra is fennállnak súlyos problémák, valamint hogy a rendeletben foglaltak érvényre juttatása a jelek szerint elsősorban azokat foglalkoztatja, akik érintettek a rendelet végrehajtásban;
2. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy – miként azt az Európai Számvevőszék 31/2018. számú

¹ A Tanács 2005/1/EK rendelete (2004. december 22.) az állatoknak a szállítás és a kapcsolódó műveletek közbeni védelméről, valamint a 64/432/EGK és a 93/119/EK irányelv és az 1255/97/EK rendelet módosításáról (HL L 3., 2005.1.5., 1. o.).

² Az Európai Számvevőszék 2018. november 14-i 31/2018. számú, „Állatjólét az Európai Unióban: a gyakorlati végrehajtás elmarad az ambiciózus céloktól” című különjelentése.

különjelentésében¹ foglaltak, illetve a Bizottsághoz benyújtott panaszaikban a nem kormányzati szervezetek is megállapították – a 2005/1/EK rendelet kapcsán még számos probléma megoldásra vár, többek között a túlsúfolás, a nem megfelelő belmagasság, a szállítás közbeni pihenők, élelem és víz előírások szerinti biztosításának elmulasztása, a nem megfelelő szellőztető- és itatóberendezések, a rendkívüli hőségben végzett, illetve a szállításra alkalmatlan állatok és az el nem választott borjak szállítása, az élő állatok vemhességi állapotának tisztázása, a menetlevél-ellenőrzések mértéke, a jogsértés, a végrehajtás és a szankciók között fennálló kapcsolat, a képzés, az oktatás és a bizonyítványok megszerzésének „vegyes” hatása, valamint a nem megfelelő mennyiségű alomanyag biztosítása kapcsán; felszólít arra, hogy a fentiekben említett területeken tegyenek lépéseket a helyzet javítására;

3. felhívja a tagállamokat és a szállítványozókat, hogy jelentős mértékben javítsák a 2005/1/EK rendeletben foglaltak érvényesítését és betartását, továbbá sürgeti a Bizottságot, hogy az állatok jólétének védelme, illetve a tisztességes verseny szavatolása érdekében indítson kötelezettségzegési eljárásokat azon tagállamok ellen, amelyekről megállapítást nyer, hogy nem tartják tiszteletben a rendeletet;
4. egyetért a Bizottsággal abban, hogy követendő gyakorlat az illetékes hatóságok számára az, hogy a berakodási szakaszban minden nem uniós országba irányuló szállítványt megvizsgáljanak²; úgy véli, hogy az Unión belüli szállítványok egy részét is helyénvaló lenne megvizsgálni a berakodási szakaszban; megjegyzi, hogy az illetékes hatóságoknak a berakodási szakaszban ellenőrizniük kellene, hogy teljesülnek-e a rendeletnek az alapterületre és belmagasságra vonatkozó előírásai, megfelelően működnek-e a szellőztető- és a vízrendszerek, megfelelően működnek-e az itatóberendezések és azok megfelelnek-e a szállított állatfaj számára, nem rakodnak-e fel szállításra alkalmatlan állatokat, valamint hogy a járművek elegendő takarmányt és almot visznek-e magukkal az útra;
5. aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy az állatok állatszállító hajókba történő berakodását gyakran durván végzik; felszólítja az illetékes hatóságokat az állatok alapos, berakodás előtti vizsgálatára, hogy ily módon egyfelől bizonyossá váljon, hogy az állatok a szállítás folytatására alkalmas állapotban vannak, másfelől pedig ellenőrizték, hogy a berakodási műveleteket a 2005/1/EK rendelet 20. cikkével összhangban, durva bánásmód alkalmazása nélkül, valamint botok és elektromos ösztökék rendszeres használata nélkül hajtják végre; felszólítja az illetékes hatóságokat, hogy ne hagyjanak jóvá menetleveleket azokban a kikötőkben, amelyek nem alkalmaznak az állatoknak a berakodás előtti megfelelő vizsgálatát lehetővé tévő létesítményeket;
6. hangsúlyozza, hogy az állatok szállítás közbeni szenvedése komoly aggodalmat és felháborodást vált ki a társadalomban; megjegyzi, hogy az Európai Bizottság 2017. szeptember 21-én több mint 1 millió aláírást kapott a „#StopTheTrucks” elnevezésű kampány támogatásaképpen, amelynek keretében az európai állampolgárok a nagy távolságra történő szállítások beszüntetését szorgalmazzák;

¹ Az Európai Számvevőszék 2018. november 14-i 31/2018. számú, „Állatjólét az Európai Unióban: a gyakorlati végrehajtás elmarad az ambiciózus céloktól” című különjelentése.

² Európai Bizottság, Egészségügyi és Élelmiszerbiztonsági Főigazgatóság, 2017.: A Hollandiában 2017. február 20. és 2017. február 24. között elvégzett, az állatoknak a Unión kívülre történő szállítása közbeni jólétének értékelését célzó ellenőrzésről szóló végleges jelentés.

7. véleménye szerint a 2005/1/EK rendelet végrehajtásának hiányosságai egyértelmű például szolgálnak arra, hogy többet kell tenni az állatjólétre jelentős hatást gyakorló, súlyos incidensek megelőzése, valamint a jogsértést elkövetők büntetőeljárás alá vonása érdekében;
8. felhívja a Bizottságot, hogy vizsgálja felül a 2005/1/EK rendeletet – annak (11) preambulumbekzdésének megfelelően – a jelenlegi tudományos ismeretekkel való összhang megteremtése érdekében;
9. emlékeztet arra, hogy az európai parlamenti képviselők számos kérdést, levelet és panaszt intéztek a Bizottsághoz, amelyekben egyfelől rávilágítottak a rendelet kapcsán elkövetett szisztematikus jogsértésekre, másfelől pedig elítélték az Unión belül és a harmadik országokba szállított élő állatok számára stresszt, fájdalmat, gyötrelmet és szenvedést okozó elfogadhatatlan körülményeket;
10. sajnálatát fejezi ki a rendeletet érintő azon jogsértések miatt, amelyek az el nem választott, még tejen élő állatokra – például borjakra, bárányokra, kecskegidákra, malacokra és csikókra – vonatkozó szabályok megfelelő alkalmazásának elmulasztásával kapcsolatosak, és részletesebb intézkedések bevezetésére szólít fel annak biztosítása érdekében, hogy ezen állatok jóléte teljes körűen biztosított legyen szállításuk során;
11. kitar amellet, hogy az állatok szállítási idejét – a berakodási idővel együtt számítva, valamint az állatorvosok fajspecifikus ajánlásait figyelembe véve – nyolc órára korlátozzák, függetlenül attól, hogy a szállításra szárazföldön, tengeren vagy légi úton kerül-e sor; meggyőződése, hogy az el nem választott állatok szállítása nem tarthat négy óránál hosszabb ideig;
12. sajnálatosnak tartja, hogy az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság (EFSA) egyértelmű ajánlásai ellenére a rendelet egyes részei nem állnak összhangban az állatjóléttel kapcsolatos jelenlegi tudományos ismeretekkel, noha azt a rendelet maga is követelményként írja elő; ebből adódóan a következők tekintetében felszólít a szabályok aktualizálására és javítására:
 - szellőztetés és hűtés minden járműben/hajóban,
 - megfelelő itatórendszerek, különösen a még el nem választott állatok esetében,
 - a szállításra nem alkalmas állapotban lévő állatok szállítása,
 - nagyobb minimális belmagasság,
 - kisebb állománysűrűség;
13. hangsúlyozza, hogy a 2005/1/EK rendelettel összhangban a nagy távolságra történő szállítások során az állatok számára megfelelő időközönként és fajuknak és koruknak megfelelően vizet, takarmányt és pihenési lehetőséget kell biztosítani; sürgeti a Bizottságot, hogy hatékonyabban kövesse nyomon e jogi előírások tagállamok általi teljes körű és összehangolt betartását;
14. sajnálatosnak tartja, hogy gyakran komoly késések tapasztalhatók a határokon, ahol a

pihenést szolgáló, vízellátási és állategészségügyi létesítmények hiánya szintén súlyosbíthatja az állategészségügyi és állatjóléti problémákat, többek között az állatok szenvedésével és elhullásával járhat; felhívja a tagállamokat, hogy gondoskodjanak arról, hogy a szállításszervezők gondosabban szervezzék meg szállításaikat, továbbá hangsúlyozza, hogy javítani kell a különböző tagállamok nemzeti hatóságai közötti kommunikációt, hogy ily módon elkerülhető legyen az állatokat szállító tehergépjárművek feltorlódása a határokon;

15. megjegyzi, hogy a végrehajtás különösen nehéz azokban az esetekben, amikor a szállítmány több tagállamon is áthalad, és a menetlevelek jóváhagyása, a szállítmányozó engedélyének, illetve a járművezető képesítési bizonyítványának kiadása különböző tagállamok felelősségi körébe tartozik; felszólítja a tagállamokat, hogy az általuk feltárt jogsértésekről mielőbb értesítsék a többi érintett tagállamot; megjegyzi, hogy a 2005/1/EK rendelet 26. cikke erős végrehajtási jogkörökkel ruházza fel a tagállamokat, amelyek révén többek között visszavonhatják vagy felfüggeszthetik a szállítmányozók engedélyét súlyos jogsértés elkövetése esetén, kötelezhetik a szállítmányozókat, hogy hozzanak létre a jogsértés újbóli előfordulását megakadályozó rendszereket, valamint olyan további ellenőrzések alá vethetik a szállítmányozókat, amelyek állatorvosi jelenlétet igényelnek az állatok berakodásánál; aggodalmának ad hangot amiatt, hogy számos tagállamban nem megfelelő módon élnek e jogkörökkel, valamint hogy azok gyakorlását nem követik nyomon; felhívja a jogsértésekről értesített tagállamokat, hogy kellő időben tegyenek intézkedéseket a jogsértések megismétlődésének megelőzése érdekében;
16. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy bár az élőállat-szállítmányok száma az Unióban nőtt, az illetékes nemzeti hatóságok által a 2005/1/EK rendelet alapján elvégzett ellenőrzések száma összességében csökkent¹; felhívja a tagállamokat, hogy az állatok jólétének biztosítása érdekében jelentősen növeljék az élőállat-szállítások tekintetében az ellenőrzések minimális számát;
17. aggodalmát fejezi ki a harmadik országokbeli szállítási körülmények miatt; felhívja a tagállamokat és a szállítmányozókat, hogy szigorúan tartsák be a Bíróság ítéletét², amely szerint a 2005/1/EK rendelet hatálya a harmadik országokba irányuló kiviteltre is kiterjed, és a rendelet egészen addig a pontig alkalmazandó, amíg a szállítmány el nem éri a végső célállomást; felhívja tagállamokat, hogy az uniós kilépési helyeken végezzenek további ellenőrzéseket annak vizsgálata érdekében, hogy minden állat a szállítás Unión kívüli folytatására alkalmas állapotban van-e;
18. felhívja a Bizottságot, hogy gondoskodjon arról, hogy a tagállamok növeljék az élőállat-szállítások hivatalos ellenőrzéseinek számát, illetve szigorítsák ezen ellenőrzéseket, valamint hogy részletes és átlátható módon beszámoljanak az ellenőrzések eredményeiről; e célból sürgeti a Bizottságot, hogy tegye nyilvánosan hozzáférhetővé a TRACES rendszert;
19. hangsúlyozza, hogy a járművezetők képzése, oktatása, valamint képesítési minősítése

¹ Az Európai Parlament Kutatószolgálatának (EPRS) „Az állatoknak a szállítás és a kapcsolódó műveletek közbeni védelméről szóló 2005/1/EK rendelet – Európai végrehajtási értékelés” című, 2018. évi tanulmánya, 31. o.

² A Bíróság 2015. április 23-i ítélete, Zuchtvieh-Export GmbH kontra Stadt Kempten, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259.

fontos szereppel bír az állatok szállítás közbeni jólétének javítása szempontjából; felhívja a tagállamokat, hogy – a Bizottság segítségével – biztosítsák a megfelelő és összehangolt képzéseket az érintett piaci szereplők számára;

20. felszólítja a tagállamok illetékes hatóságait, hogy biztosítsák a hatósági, annak ellenőrzésével megbízott állatorvosok jelenlétét az uniós kilépési helyeken, hogy az állatok szállítására használt járművek a túlsúlyosság elkerülését biztosító, kellő méretű boksztartalmazzanak-e, a szállított állatok fajának és számának megfelelő mennyiségű almot, takarmányt és vizet visznek-e magukkal, valamint hogy az állatoknak szánt szellőztető- és édesvízrendszerek jól működnek-e;
21. sürgeti a Bizottságot, hogy vizsgálja meg, miként lehet a mezőgazdasági termelőket, a vágóhidakat és a húsfeldolgozó ágazatot arra ösztönözni, hogy a hosszadalmas szállítások elkerülése és a kibocsátás-csökkentés érdekében a legközelebbi vágóhelyen vágassák le az állatállományukat; felhívja a Bizottságot, hogy a magas szintű állatjóléti normák biztosítása mellett mozdítsa elő az innovatív, például a mobil vágást lehetővé tevő megoldásokat e tekintetben;
22. meglátása szerint az élő állatok szállításának hússzállítással történő felváltása jelentősen javíthatja az állatjólétet, valamint csökkentheti a kapcsolódó szállítási forgalmat, ami a környezetre is pozitív hatást gyakorolna; felhívja a tagállamokat és a szállítmányozókat, hogy dolgozzanak ki stratégiákat az élő állatok szállításának a húskészítmények, illetve vágott testek szállításával történő felváltására;
23. felhívja a Bizottságot, hogy határozza meg a pihenőhelyek helyszíneire és létesítményeire vonatkozó követelményeket;
24. sajnálatosnak tartja, hogy vannak olyan állatszállító járművek és hajók, amelyeket indokolatlanul hagytak jóvá mint állatok szállítására alkalmas járművet, illetve hajót; elismeri, hogy a 2005/1/EK rendelet 20. és 21. cikkében rögzített, az állatszállító hajókkal történő szállításra vonatkozó követelményeket gyakran figyelmen kívül hagyják; felszólítja a tagállamokat, hogy ne adják meg, illetve ne újítsák meg a jóváhagyást azon állatszállító járművek és/vagy hajók tekintetében, amelyek nem felelnek meg a 2005/1/EK rendelet követelményrendszerének, továbbá hogy az állatszállító hajók berakodás előtt kötelezően elvégzendő ellenőrzése során alapos módon járjanak el;
25. megjegyzi, hogy a mezőgazdasági termelők, a szállítmányozók és az illetékes hatóságok a különböző tagállamokban eltérően értelmezhetik a 2005/1/EK rendeletet, különösen ami az állatok szállításra való alkalmasságát illeti; felhívja a Bizottságot, hogy vizsgálja felül a rendeletet a szállításra vonatkozó követelmények – tisztázandó pontok tekintetében történő – egyértelműsítése érdekében;
26. hangsúlyozza, hogy kötelezővé kell tenni az állatorvosi jelenlétet a tengeri élőállatszállításra használt hajók fedélzetén, továbbá hogy jelentést készítsenek és nyilvántartást vezessenek a tengeri szállítás során elhullott állatok számáról, és hogy vészhelyzeti terveket dolgozzanak ki minden olyan, a tengeren előforduló helyzetre, amely negatívan befolyásolhatja a szállított állatok jólétét;
27. sajnálatosnak tartja, hogy a Bizottság szerint a tagállamok által jelentett adatok nem minden esetben teljeseek, következetesek, megbízhatóak, illetve kellően részletesek ahhoz,

hogy azokból következtetéseket lehessen levonni az uniós szintű megfelelőségről; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy dolgozzanak ki megbízható mutatókat és állítsanak elő nyilvános adatokat az állatok élőállat-szállítás közbeni jólétének mérésére vonatkozóan;

28. sürgeti a Bizottságot, hogy a tagállamokkal együtt teremtsen nagyobb összhangot a jogsértéseket követő szankciók mértékei között, mivel azok egyes tagállamokban akár több mint tízszer magasabbak lehetnek, mint más tagállamokban; emlékeztet arra, hogy a szankcióknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük; felhívja a Bizottságot, hogy a szankciók tagállamok közötti összehangolásához készítsen ütemtervet;
29. magasabb uniós beruházási rátát javasol a kistermelői, helyi állattenyésztés fejlesztése terén, valamint az állati eredetű termékek jelenleg fokozott mértékű fogyasztásának kiváltása érdekében az egészséges, növényi alapú étrendek népszerűsítése terén;
30. felhívja a Bizottságot, hogy az ellenőrzési és végrehajtási jelentések alapján állítsa össze azon piaci szereplők feketelistáját, amelyek sorozatosan és súlyosan megsértik a rendeletet; felhívja a Bizottságot, hogy e feketelistákat gyakran frissítse és tegye közzé, valamint hogy segítse elő a szállítás és a szabályozás terén a bevált gyakorlatok példáinak tagállamok közötti cseréjét;
31. megjegyzi, hogy a borjakat 14 napos koruktól lehet szállítani; úgy véli, hogy a nagyon fiatal állatok szükségletei – többek között a borjak azon természetes igénye, hogy anyjuk szoptassa őket – nem elégíthetők ki a szállítások során, és ezért felhívja a Bizottságot, hogy e gyakorlatnak vessen véget;
32. felhívja a Bizottságot annak biztosítására, hogy az állatok szállítás közbeni jólétéről szóló jogszabályok jövőbeni felülvizsgálatai objektív és tudományosan megalapozott mutatókon alapuljanak, hogy ily módon elkerülhetők legyenek az állattenyésztési ágazatokra indokolatlan gazdasági hatást gyakorló önkényes döntések;
33. felhívja a Bizottságot, hogy értékelje a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL 1973/1978.) megsértésének lehetséges eseteit;
34. felhívja a Bizottságot, hogy értékelje az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény), a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv¹, valamint 2005/1/EK rendelet 19. cikke megsértésének lehetséges eseteit;
35. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a szállítások ellenőrzéséért felelős tagállami hatóságok – részben a felhasználói hozzáférés egyes korlátai miatt – ritkán használják fel a TRACES rendszerben szereplő információkat célzott ellenőrzésekhez, hogy nyomon kövessék az állatok Unión belüli, nagy távolságra történő és határokon átnyúló szállítását²; felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy ösztönözzék, egyszersmind egyszerűsítsék az interaktív keresőeszköz használatát;

¹ HL L 131., 2009.5.28, 57. o.

² Az Európai Számvevőszék 2018. november 14-i 31/2018. számú, „Állatjólét az Európai Unióban: a gyakorlati végrehajtás elmarad az ambíciózus céloktól” című különjelentése.

36. felszólít arra, hogy a szállítások hosszától függetlenül alkalmazzanak GPS-alapú nyomkövető rendszert;
37. megjegyzi, hogy a szállítási ellenőrzések tekintetében a tagállami hatóságok általában átruházzák a helyi hatóságokra a kockázatelemzési feladatok elvégzését¹; sürgeti a tagállamokat, hogy vezessenek be a helyi kockázatelemzések meglétének, minőségének és végrehajtásának ellenőrzésére szolgáló rendszereket;
38. felszólítja a Bizottságot, hogy évente tegyen jelentést a Parlamentnek az állatok szállítás közbeni védelmével kapcsolatos intézkedéseiről;
39. sürgeti a Bizottságot, hogy értékelje az állatoknak az Unióból harmadik országokba, tengeren történő szállítása során elkövetett lehetséges jogsértéseket, például az elhullott állatoknak a hajókról a Földközi-tengerbe történő (gyakran a füljelzőik levágást követő) ürítését, amelynek hátterében az áll, hogy a rendeltetési kikötőkben gyakran nincs lehetőség a tetemek ártalmatlanítására.

¹ Az Európai Számvevőszék 2018. november 14-i 31/2018. számú, „Állatjólét az Európai Unióban: a gyakorlati végrehajtás elmarad az ambiciózus céloktól” című különjelentése.

**INFORMÁCIÓ A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT
BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL**

Az elfogadás dátuma	6.12.2018
A zárószavazás eredménye	+ : 40 - : 4 0 : 3
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Angélique Delahaye, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Jytte Guteland, Anneli Jäätteenmäki, Benedek Jávor, Karin Kadenbach, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Pavel Poc, Julia Reid, Frédérique Ries, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Caterina Chinnici, Albert Deß, Eleonora Evi, Christophe Hansen, Martin Häusling, Anja Hazekamp, Jan Huitema, Norbert Lins, Ulrike Müller, James Nicholson, Sirpa Pietikäinen, Gabriele Preuß, Keith Taylor

A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

40	+
ALDE	Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Ulrike Müller, Frédérique Ries
ECR	Urszula Krupa, Jadwiga Wiśniewska
EFDD	Eleonora Evi, Sylvie Goddyn
GUE/NGL	Stefan Eck, Anja Hazekamp
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Angélique Delahaye, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Julie Girling, Françoise Grossetête, Christophe Hansen, Giovanni La Via, Norbert Lins, Sirpa Pietikäinen, Adina Ioana Vălean
S&D	Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Caterina Chinnici, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Jo Leinen, Susanne Melior, Pavel Poc, Gabriele Preuß, Damiano Zoffoli
Verts/ALE	Marco Affronte, Bas Eickhout, Martin Häusling, Benedek Jávor, Davor Škrlec, Keith Taylor

4	-
PPE	Albert Deß, Elisabetta Gardini, Miroslav Mikolášik, Annie Schreijer-Pierik

3	0
ALDE	Jan Huitema
ECR	James Nicholson
EFDD	Julia Reid

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás

4.12.2018

VÉLEMÉNY A KÖZLEKEDÉSI ÉS IDEGENFORGALMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Bizottság részére

az állatoknak az EU-n belüli és azon kívüli szállítás közbeni védelméről szóló 2005/1/EK rendeletre vonatkozó végrehajtási jelentésről
(2018/2110(INI))

A vélemény előadója (*): Keith Taylor

(*) Társbizottsági eljárás – az eljárási szabályzat 54. cikke

JAVASLATOK

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság felhívja a Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

1. helyteleníti, hogy a 2005/1/EK rendeletet nem megfelelően hajtják végre, ami rendszeres, komoly állatjóléti problémákat eredményez a szállítás során; úgy véli, hogy a rendeletben megfogalmazott követelményeknek nem tesznek kellő mértékben eleget; kéri a Bizottságot, hogy rendszeresen nyújtson be a Parlamentnek a jelenlegi rendelet végrehajtásáról és érvényesítéséről szóló, konkrét adatokat tartalmazó jelentéseket;
2. hangsúlyozza, hogy a szállítás az állatok életének egyik legérzékenyebb pillanata, és hogy még a legjobban megtervezett szállítás is stresszt okoz az állatok számára; úgy véli ezért, hogy a szállított állatoknak a lehető legmagasabb szintű és legszigorúbb jogi védelemben kell részesülniük;
3. kéri a nyolc óránál hosszabb utak betiltását, a szállítási módtól függetlenül, valamint hogy korlátozzák négy órára a levágásra szánt állatok szállítási idejét; úgy véli, hogy az el nem választott állatokat nem szabad négy óránál hosszabb ideig szállítani;
4. előnyösebbnek tartja egy olyan, hatékonyabb, gazdaságos és etikus szállítási rendszer alkalmazását, amely a húszállítást helyezi előtérbe az állatok vágóhidra szállítása helyett;
5. előnyben részesíti az állatok levágásának és a húsfeldolgozásnak a tenyésztés helyéhez

legközelebb történő megvalósítását, és ezért felhívja a Bizottságot, hogy mozdítsa elő a regionális és/vagy mobil vágóhidak fejlesztését;

6. rámutat arra, hogy az utak mintegy 70-80%-a a levágásra szánt állatokat érinti, és hogy a rosszul elvégzett vagy túlzottan hosszadalmas szállításból eredő gazdasági veszteség nagyon magas lehet, és jelentősen csökkentheti az állatok jólétét;
7. elismeri, hogy számos probléma az utazás megkezdése előtt feltárható és orvosolható, ezért sürgeti a tagállamokat, hogy vizsgálják meg a nem uniós tagállamokba szánt valamennyi szállítmányt, illetve a berakodásnál legalább egy minimális számú járművet, a nem kormányzati szervezetek és az Élelmiszerügyi és Állategészségügyi Hivatal által bejelentett jogsértések számának arányában; kéri az állatok járműre, illetve hajóra történő be- és kirakodását segítő megfelelő létesítmények és megfelelően képzett személyzet biztosítását;
8. elismeri az élő állatokra és a húsrá alkalmazott eltérő díjszabások által okozott jelenlegi piaci torzulást, ami erőteljesen ösztönzi az élőállat-kereskedelmet; sürgeti a Bizottságot, kereskedelmi partnereivel együtt, hogy vizsgálja meg ezt a torzulást az élőállat-kereskedelem csökkentése céljából, valamint azért, hogy szükség esetén ezt húsértékesítéssel váltsa ki;
9. sajnálatát fejezi ki a harmadik országok határain végzett határellenőrzések állapota miatt, ahol a létesítmények hiánya miatt az állatok hosszas várakozásra kényszerülnek, túlhevülnek, és ennek következtében számos állat elpusztul vagy szörnyű szenvedéseknek van kitéve;
10. egyetért az Európai Unió Bíróságának C-424/13 számú ítéletével, amely szerint az uniós kereskedőknek egészen az úticél eléréséig tartaniuk kell magukat a rendelethez, akkor is, ha a szállítmány már elhagyta az Uniót; úgy gondolja, hogy amíg a rendelet betartása nem biztosítható, be kell tiltani az élőállat-szállítást; kéri a Bizottságot, hogy nemzetközi szinten támogassa az állatok kíméletes szállítását, és kezdeményezésekkel növelje a tudatosságot a nem uniós országok körében;
11. hangsúlyozza annak szükségességét, hogy a tagállamok biztosítsák az állatszállítás megfelelő megszervezését az időjárási viszonyok és a szállítás típusának figyelembe vétele mellett;
12. hangsúlyozza, hogy amikor az állatokat 24 órás pihenőidőre ki kell rakodni harmadik országokban, a szervezőnek azonosítani kell egy pihenőhelyet, amely az uniós ellenőrző állomásokkal egyenértékű létesítményekkel rendelkezik; felhívja az illetékes hatóságokat, hogy rendszeresen vizsgálják meg ezeket a létesítményeket, és ne hagyják jóvá az utazási naplókat, ha nem igazolták, hogy a javasolt pihenőhely az uniós ellenőrző állomásokkal egyenértékű létesítményekkel rendelkezik;
13. felhívja a hatósági állatorvosokat az uniós kilépési helyeken, hogy ellenőrizzék az állatok alkalmasságát arra, hogy folytassák útjukat, és hogy a szállító járművek és/vagy hajók megfelelnek-e a rendelet követelményeinek;
14. kiemeli, hogy javítani szükséges a tengeri szállítás körülményeit, a jelenlegi rendeletben megállapítottaknak megfelelően és kéri, hogy

- a tagállamok és az illetékes hatóságok szigorúbban járjanak el a hajókat érintő tanúsítási és jóváhagyási eljárások során, valamint alaposabban ellenőrizték az állatok szállításra való alkalmasságát berakodás előtt;
 - a tagállamok bocsássanak a Bizottság rendelkezésére az ellenőrző létesítményeikre vonatkozó részletes terveket, mielőtt bármely kikötőt az állatszállítás kilépési helyeként használnának, a Bizottság – a tagállamoktól kapott információk alapján – állítson össze egy listát azokról a kikötőkről, amelyekben megfelelő állatellenőrzési létesítmények találhatóak;
 - minden tengeri szállítás során legyen jelen egy állatorvos (vagy legalább egy állat-egészségügyi szakember);
15. kiemeli továbbá, hogy a közúti szállítás körülményei rendkívül rosszak, és kéri, hogy
- a tagállamoknak szigorúbban járjanak el a járművek tanúsítása és jóváhagyása, valamint a járművezetőknek szóló képesítési bizonyítványok megadása során;
 - az illetékes hatóságoknak biztosítsák, hogy ne legyen hézag az alsó válaszfal és a jármű padozata, sem a válaszfal külső széle és a jármű fala között, valamint hogy elegendő mennyiségű tiszta alom álljon rendelkezésre;
 - a gazdasági szereplők biztosítsák a járművezetők alapos képzését, amely alapvető fontosságú az állatokkal való helyes bánásmód biztosításához a IV. mellékletnek megfelelően;
16. megjegyzi, hogy az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság (EFSA) egyértelmű ajánlásai ellenére a rendelet egyes részei nincsenek összhangban a jelenlegi tudományos ismeretekkel; megismétli arra vonatkozó felhívását, hogy a jogszabályok és az EFSA által azonosított legújabb tudományos eredmények között fennálló hézagokra vonatkozóan aktualizálják a szabályokat; kiemeli különösen a következők fontosságát:
- elegendő mértékű szellőzés és hűtés minden járműben;
 - megfelelő itatórendszer, különösen a még el nem választott állatok esetében;
 - elégséges és meghatározott minimális belmagasság;
 - kisebb állománysűrűség;
17. felhívja a tagállamokat, hogy érjenek el jelentős mértékű javulást az 1/2005 rendeletnek való megfelelés terén; ragaszkodik ahhoz, hogy azok a tagállamok, amelyek a rendelet megfelelő végrehajtásának megsértését tárják fel, alkalmazzák a rendelet 26. cikkében előírt erős végrehajtási hatásköreiket annak érdekében, hogy megelőzzék az ilyen jogsértések megismétlődését; felszólítja különösen a tagállamokat, hogy hozzanak kiigazító intézkedéseket és alkalmazzanak szankciókat az állatok szenvedésének és a tisztességtelen versenynek a megakadályozása érdekében, ideértve a szállító engedélyének felfüggesztését vagy visszavonását is, és erről tájékoztassák a Bizottságot;

18. kéri a Bizottságot mint a Szerződések őrét, hogy lépjen fel azon érintett tagállamokkal szemben, amelyek rendszeresen elmulasztják végrehajtani és érvényre juttatni a rendeletet, valamint térképezze fel a szankcionálási rendszereket annak biztosítására, hogy a büntetések hatásosak, arányosak és visszatartó erejűek legyenek;
19. kéri a Bizottságot, hogy a nemzeti kapcsolattartó pontokkal folytatott konzultációt követően, ellenőrzések és végrehajtási jelentések alapján állítsa össze azon fuvarozók feketelistáját, akik ismételten és súlyosan vétének a rendelet ellen; kéri a Bizottságot, hogy tegye közzé és rendszeresen frissítse ezeket a listákat, és népszerűsítse a szállításhoz és az irányításhoz kapcsolódó bevált gyakorlatokat;
20. kéri a Bizottságot, hogy továbbra is működjön együtt az Állategészségügyi Világszervezettel (OIE), az EFSA-val és a tagállamokkal az 1/2005 rendelet végrehajtásának és megfelelő érvényre juttatásának támogatásában, az állatok szállítás alatti jólétének kérdésére vonatkozó párbeszéd előmozdítása és elmélyítése érdekében, a következőkre összpontosítva:
 - az állatok szállítás alatti jólétére vonatkozó uniós szabályok jobb alkalmazása az információk és a bevált gyakorlatok megosztásán, illetve az érintettek közvetlen bevonásán keresztül;
 - a járművezetőket és a szállítmányozó vállalatokat célzó képzésének támogatása;
 - az EU összes nyelvére lefordított állatszállítási útmutatók és tájékoztatók jobb terjesztése;
 - a vállalkozások önkéntes kötelezettségvállalásainak kialakítása és felhasználása az állatok szállítás alatti jólétének javítása érdekében;
 - az információk és a bevált gyakorlatok nemzeti hatóságok közötti megosztásának elősegítése a szállítványozó vállalatok és járművezetők által elkövetett szabálysértések számának csökkentése érdekében;
21. sajnálja, hogy alacsony és elégtelen az ellenőrzések, illetve hatósági ellenőrzések száma, és úgy véli, hogy növelni kell az Élelmiszerügyi és Állategészségügyi Hivatal által végzett éves ellenőrzések számát; szorgalmazza egy hatékonyabb és átláthatóbb nyomon követési rendszer kialakítását, így a kereskedelmi ellenőrző és szakértői rendszeren (TRACES) keresztül gyűjtött információkhoz való nyilvános hozzáférést is; határozottan kéri a Bizottságot, hogy támogasson az állatok helymeghatározási rendszerének műszaki megvalósíthatóságára és pénzügyi fenntarthatóságára vonatkozó tanulmányokat, hogy lehetővé váljon helyzetük és járművekben való szállításuk időtartamának nyomon követése, valamint a szállítási időkre vonatkozó előírások esetleges megsértésének felderítése;
22. sürgeti a Bizottságot, hogy hagyjon jóvá és terjesszen elő az állatoknak a szállítás és a kapcsolódó műveletek közbeni védelméről szóló 1/2005/EK rendelet felülvizsgálatára irányuló javaslatot abból a célból, hogy jobb mechanizmusokat hozzon létre annak biztosítására, hogy a tagállamok betartsák az élő állatok szállítás alatti védelmére vonatkozó szabályokat.

**INFORMÁCIÓ A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT
BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL**

Az elfogadás dátuma	3.12.2018
A zárószavazás eredménye	+ : 27 - : 5 0 : 1
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Keith Taylor, István Ujhelyi, Marita Ulvskog, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Kosma Złotowski
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Evžen Tošenovský
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)	Lieve Wierinck

**A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG
NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA**

27	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Lieve Wierinck
ECR	Peter van Dalen, Mark Demesmaecker, Peter Lundgren, Evžen Tošenovský, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto
GUE/NGL	Tania González Peñas, Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Dieter-Lebrecht Koch, Markus Pieper
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, István Ujhelyi, Marita Ulvskog, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

5	-
PPE	Wim van de Camp, Deirdre Clune, Andor Deli, Innocenzo Leontini, Renaud Muselier

1	0
PPE	Massimiliano Salini

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás

23.10.2018

VÉLEMÉNY A PETÍCIÓS BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Bizottság részére

az állatoknak az EU-n belüli és azon kívüli szállítás közbeni védelméről szóló 2005/1/EK rendeletre vonatkozó végrehajtási jelentésről
(2018/2110(INI))

A vélemény előadója: Ángela Vallina

JAVASLATOK

A Petíciós Bizottság felhívja a Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

1. rámutat arra a tényre, hogy a Petíciós Bizottsághoz rengeteg olyan petíció érkezik, amely az állatok szállítás közbeni jólétével foglalkozik, és amely gyakran kifogásolja a 2005/1/EK tanácsi rendelet¹ rendszeres, folyamatos és súlyos megsértését mind a tagállamok, mind a szállítók részéről;
2. sajnálatosnak tartja, hogy a Bizottság nem lép fel kellő szigorral a 2005/1/EK rendelet súlyos és szisztematikus megsértésének azon esetei ellen, amelyekre egyes nem kormányzati szervezetek 2007 óta közel 200 konkrét és részletes jelentésben közvetlenül felhívták a figyelmét;
3. felhívja a figyelmet az európai parlamenti képviselők által a Bizottsághoz intézett számtalan parlamenti kérdésre és panaszlevélre, amelyek ráirányítják a figyelmet a 2005/1/EK rendelet szisztematikus megsértésének eseteire, amelyek komoly szenvedést és súlyos megpróbáltatásokat okoznak az állatoknak szállítás közben; határozottan bírálja a Bizottság által a 2005/1/EK rendelet élő állatok harmadik országokba való szállítására tekintetében történő betartásával kapcsolatban rendelkezésre bocsátott statisztikákat, amelyek összeállítására az állatszállító járművek szisztematikus ellenőrzése nélkül került sor;
4. elítéli ezt a helyzetet, és elfogadhatatlannak tartja, hogy 13 évvel a 2005/1/EK rendelet hatálybalépése után továbbra is számtalanszor bebizonyosodik, hogy az állatokat annak

¹ HL L 3., 2005.1.5., 1. o.

rendelkezéseit be nem tartva, rossz körülmények között, nem megfelelő és túlsúlyolt szállítóeszközökön szállítják, ami indokolatlan szenvedést okoz az állatoknak, valamint súlyos kockázattal jár az állatok és az emberek egészségére nézve egyaránt;

5. rámutat arra, hogy a 2005/1/EK rendelet megsértésének leggyakoribb esetei a túlsúlyoltsággal és a szállítójárművekben az állatok számára biztosított hely elégtelenségével kapcsolatosak, aminek következtében arra kényszerülnek, hogy hosszú időn keresztül természetellenes helyzetben álljanak, valamint az itatási és etetési időre, az utazás hosszára és a pihenőidőkre vonatkozó szabályok betartásának elmulasztásához, a szellőztető és vízellátó berendezések hiányosságaihoz, a szélsőséges időjárási körülmények közötti szállításhoz, az arra alkalmatlan állatok szállításához, valamint a nem elegendő mennyiségű alomhoz és takarmányhoz kapcsolódnak;
6. nagy aggodalommal állapítja meg, hogy a hosszú utakon az állatok vagy fogyasztásra alkalmatlan, fertőzött vizet kapnak, vagy a vízellátó berendezések hibás működése vagy rossz elhelyezése miatt gyakran nem jutnak vízhez, illetve előfordul, hogy a szállított állatokat a fajukkal vagy méretükkel arányban nem álló mennyiségű vízzel látják el;
7. megállapítja, hogy a 2005/1/EK rendelet bejelentett megsértései, amelyek a hosszú utakon használt állatszállító járművek nem megfelelő szellőzőrendszereivel kapcsolatosak, arra utalnak, hogy a járművekben olyan szélsőséges hőmérséklet is uralkodhat, amely jóval meghaladja a jogszabályban előírt határértékeket, és szörnyű szenvedést okoz az állatoknak; rámutat arra, hogy az állatszállító járművek belső hőmérsékletét mérő érzékelőket bizonyos esetekben manipulálták;
8. megjegyzi, hogy miközben a Bizottság tisztában van azzal, hogy bizonyos tagállamok elmulasztják jelenteni azokat az eseteket, amelyekben az állatszállításra használt járművek belső hőmérséklete meghaladja a 35°C-ot, hivatalosan bejelentette, hogy nem végez szisztematikus ellenőrzéseket a járművek belső hőmérséklete tekintetében, ami lehetetlenné teszi, hogy pontos képet kapjunk az állatszállítás körülményeiről;
9. felszólítja valamennyi tagállamot annak biztosítására, hogy a szállítást az indulástól a megérkezésig az EU állatjóléti követelményeinek megfelelően tervezzék meg és hajtsák végre, a különböző szállítóeszközöket, valamint az EU és a nem uniós országok földrajzi adottságait figyelembe véve;
10. felszólítja a tagállamokat, hogy szélsőséges időjárási körülmények esetén tiltsák meg az állatok nagy távolságra történő szállítását, különösen ha az indulási helyen, a célállomáson vagy az útvonalon az előrejelzések 30°C feletti hőmérsékletet jósolnak; hangsúlyozza, hogy az út hosszán kívül egyéb tényezők is szerepet játszanak az állatok jólétének biztosításában, például a megfelelő be- és kirakodás, a megfelelő táplálás, a járművek kialakítása és felszereltsége, valamint a konténerekben szállított állatok száma;
11. hangsúlyozza, hogy a berakodás során az illetékes hatóságoknak – többek között az EU külső határain tevékenykedő hatósági állatorvosoknak – ellenőrizniük kell, hogy betartják-e a 2005/1/EK rendeletnek az állatok egészségügyi állapotára, valamint a bokszokban rendelkezésre álló térre és a bokszok magasságára vonatkozó előírásait, hogy a szellőztető és vízellátó rendszerek jól működnek-e, és megfelelnek-e a szállított állatok méretének és fajának, valamint hogy visznek-e magukkal elegendő takarmányt

- és almot; úgy véli, hogy azokban az esetekben, amelyekben a 2005/1/EK rendelet előírja, hogy az állatokat egy ellenőrző állomáson vagy 24 órás pihenés céljából egy harmadik országban ki kell rakodni, az illetékes hatóságoknak csak azután lenne szabad jóváhagyniuk a menetlevelet, hogy ellenőrizték és megerősítést kaptak arról, hogy a szállításszervező foglалással rendelkezik egy ellenőrző állomáson vagy talált olyan pihenőhelyet, amely az ellenőrző állomással egyenértékű lehetőségeket biztosít, és minden esetben lehetővé teszi az állatok jólétének teljes mértékű tiszteletben tartását;
12. mélységesen sajnálja, hogy az állatok hajókra történő berakodása során gyakran alkalmaznak kegyetlen bánásmódot, például elektromos pálcát és ösztökét, valamint olyan berakodást szolgáló berendezéseket, amelyek nem garantálják teljes mértékben az állatok jólétét;
 13. aggodalmának ad hangot amiatt, hogy az el nem választott állatok tekintetében nem tartják be a 2005/1/EK rendelet előírásait; úgy véli, hogy részletesebb és szigorúbb intézkedéseket kell hozni annak biztosítása érdekében, hogy az ilyen típusú szállítás valamennyi sajátos igényét ki lehessen elégíteni;
 14. aggályának ad hangot amiatt, hogy számos jelentés számol be arról, hogy nem megfelelő járműveket használnak élő állatok mind szárazföldi, mind pedig tengeri szállítására, és felszólít a hasonló gyakorlatok ellenőrzésének fokozására; felszólítja a Bizottságot, hogy végezzen kutatást arra vonatkozóan, miként alkalmazhatók az új és létező technológiák az élő állatokat szállító járműveken a hőmérséklet és a páratartalom szabályozására, nyomon követésére és nyilvántartására, ezen tényezők ugyanis – az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság (EFSA) ajánlásaival összhangban – elengedhetetlenek ahhoz, hogy a szállítás során ellenőrizni és óvni tudják az állatok meghatározott kategóriáinak jólétét;
 15. helyteleníti, hogy az EFSA egyértelmű ajánlásai ellenére a rendelet egyes részei nincsenek összhangban a jelenlegi tudományos ismeretekkel, és kéri a szabályok aktualizálását a következőket illetően: elegendő mértékű szellőzés és hűtés minden járműben; a különböző fajú és életkorú, és különösen a még el nem választott állatok vízzel való ellátására alkalmas, megfelelő itatórendszerek; meghatározott minimumkövetelmények a belmagasságra vonatkozóan;
 16. szorgalmazza, hogy kevesebb állatot szállítsanak nagy távolságra, és tartsák a minimumon az állatszállítások időtartamát és gyakoriságát; úgy véli, hogy számos, az élő állatok hosszadalmas szállításával összefüggő súlyos probléma – különösen az EU-ból nem uniós országokba történő szállítás esetén – megoldható lenne, ha az élő állatok helyett a húst vagy a vágott testeket szállítanák;
 17. felszólít a nyolc órát meghaladó szállítások betiltására;
 18. szorgalmazza adott esetben a helyi feldolgozást támogató erőforrások mobilizálását, valamint a rövidebb ellátási láncok kialakítását;
 19. erősen helyteleníti, hogy több tagállamban hiányosan és nem egységesen hajtják végre a rendeletet, és ezen tagállamok nem képesek az uniós jog folytonos megsértését hatékonyan és egységesen nyomon követni és szankcionálni, ezáltal lehetővé téve egyes szállítók számára, hogy illegálisan tevékenykedjenek; mélységes aggodalmának ad

hangot amiatt, hogy számos tagállam nem képes megfelelően és hatékonyan kihasználni a 2005/1/EK rendelet 26. cikkében ráruházott hatásköröket, például azt, hogy kötelezheti az érintett szállítványozót, hogy hozzon létre olyan rendszereket, amelyek megakadályozzák a feltárt szabálytalanságok újbóli előfordulását, további ellenőrzéseket hajthat végre, az állatok berakodásánál állatorvos jelenlétét írhatja elő, valamint felfüggesztheti vagy visszavonhatja a szállítványozók engedélyét vagy a szállítóeszköz típusbizonyítványát; felszólítja a Bizottságot – az ellenőrzés és a szankcionálás harmonizálásának a tagállamokban jellemző hiányára való tekintettel – a jelenlegi rendelkezések 2005/1/EK rendeletben, különösen annak (11) preambulumbekzdésében, valamint 30. cikkének (1) bekezdésében lefektetettek szerinti felülvizsgálatának megfontolására, a hatékony és visszatartó erejű szankcionálási mechanizmusok EU-szerte történő egységes bevezetésének és előírásának biztosítása érdekében;

20. felszólítja a tagállamokat az ellenőrzés fokozására a termelési lánc egészében, valamint különösen az állatszallítványok berakodás előtti hatékony és szisztematikus vizsgálatára annak érdekében, hogy megszüntessék a 2005/1/EK rendeletet megsértő és az állatok szárazföldön vagy tengeren történő szállításának körülményeit rontó olyan gyakorlatokat, mint a túlterhelt szállítóeszközök vagy arra alkalmatlan állatok hosszú utakra való továbbengedése vagy a szállított állatok pihenésére, takarmányozására és itatására alkalmatlan felszerelésekkel ellátott ellenőrző állomások további használatának engedélyezése;
21. felszólítja a tagállamokat a már meglévő szabályok végrehajtásának javítására azáltal, hogy biztosítják a navigációs rendszerek hatékony alkalmazását, amelyeket akkor használnak, amikor az állatokat nyolc óránál hosszabb ideig kell szállítani, lehetővé téve ezáltal az illetékes hatóságok számára az ilyen szállítás során megtett út és a pihenőidők pontosabb ellenőrzését;
22. felszólítja a tagállamokat, hogy a 2005/1/EK rendeletben foglalt rendelkezések megsértésének észlelésekor nyújtsanak be részletes és szisztematikus értesítést a 26. cikkben meghatározottak alapján; felszólítja az ilyen értesítéseket kézhez vevő tagállamokat, hogy az ilyen jogsértések megisméltődésének megelőzése érdekében hatékonyan, következetesen és kellő időben lépjenek fel; úgy véli, hogy amennyiben megvalósítható, a tagállami illetékes hatóságoknak fényképeket is kellene csatolniuk a vonatkozó jogsértésekről szóló értesítésekhez;
23. hangsúlyozza, hogy az állat-egészségügyi határállomásokon tevékenykedő hatóságok közötti eredménytelen koordináció az operatív struktúrák és eljárások elégtelenségével párosulva ahhoz vezetett, hogy az állatszallító járműveknek indokolatlanul hosszú ideig kell várakozniuk, ami a szélsőséges belső hőmérsékletre és a szellőztetés hiányára való tekintettel rendkívül negatív hatással jár az állatok jólétére, egyértelműen sértve a 2005/1/EK rendeletet;
24. rendkívül fontosnak tartja, hogy a nemzeti hatóságok következetesen és maradéktalanul tartsák magukat a 2005/1/EK rendelet 19. cikkéhez az állatokat szállító hajók jóváhagyási igazolásának kibocsátásakor, és tagadják meg a menetlevelek jóváhagyását, amennyiben azok olyan kikötők használatára engednek következtetni, amelyek nem rendelkeznek az állatok szisztematikus vizsgálatához szükséges felszerelésekkel;

25. úgy véli, hogy kötelezővé kellene tenni a képezített és független állatorvosok jelenlétét az állatok hajóval történő szállítása során, az állatok szállítás közbeni elpusztulását be kellene jelenteni és nyilván kellene tartani, valamint konkrét és részletes cselekvési tervet kellene kidolgozni az állatok jólétét hátrányosan befolyásoló vészhelyzetek esetére;
26. felszólítja a Bizottságot, hogy hozzon intézkedéseket valamennyi tagállam illetékes hatóságai közötti együttműködés és kommunikáció javítására annak érdekében, hogy jobban fel lehessen hívni az élő állatok szállításában részt vevő különböző szereplők figyelmét az állatjóléti szempontokra, és meg lehessen osztani a bevált gyakorlatokat;
27. helyteleníti, hogy az EU-n kívüli szállítás során az esetek nagy többségében még mindig egyáltalán nem tartják be a rendeletet a Bíróság azon határozatai ellenére sem, amelyek megkövetelik, hogy a szállítók a nem uniós országokba történő szállítás során az út teljes időtartama alatt tartsák magukat a rendeletben foglalt rendelkezésekhez; szorgalmazza a harmadik országokba irányuló állatszállítmányokra vonatkozó nyilvántartások harmonizálását;
28. felszólít az Európai Unió Bírósága ítélezési gyakorlatának következetes és maradéktalan tiszteletben tartására, beleértve a 2015. április 23-i, C-424/13. számú ügyet¹, amelyben a Bíróság úgy ítélezett, hogy ahhoz, hogy az állatok olyan, nagy távolságon való szállítását, amely az Unió területén kezdődik, majd annak területén kívül folytatódik, a kiindulási helyen jóvá lehessen hagyni, a szállítmányozónak az Unió és a szóban forgó harmadik ország területén a 2005/1/EK rendeletnek való megfelelés ellenőrzése céljából hiteles és pontos menetlevelet kell benyújtania; megjegyzi, hogy ellenkező esetben az illetékes hatóságokat fel kell hatalmazni arra, hogy a szállítás teljes időtartama alatt a rendeletnek való megfelelés biztosítása érdekében előírják a szállítással kapcsolatos intézkedések módosítását;
29. szorgalmazza a jogszabályok jobb betartását a tagállamokban, valamint az Unió területén kívülre állatokat szállító szállítmányozók körében is, ott ugyanis általában sokkal rosszabb az állatjóléttel kapcsolatos helyzet, mint az Unión belül;
30. helyteleníti, hogy az Unió külső partnerei által elért normák nem olyan magasak, mint az Unión belüliek; kéri a Bizottságot, hogy szigorítsa az Unió kereskedelmi partnereivel, mégpedig a nemzetközi gazdasági partnerekkel szembeni követelményeket, különösen ami a nem uniós országokból importált állatokat illeti; úgy véli, hogy kihatással lehet a gazdaságra, ha az alacsonyabb szintű normákkal rendelkező külső partnerek az uniós piacra exportálnak;
31. felhívja a figyelmet az állatok nemzetközi szállítás közbeni védelméről szóló európai egyezmény aláírására irányuló 2004/544/EK tanácsi határozatra², amely szerint a szállítás az alábbiak bármelyike lehet: két tagállam között egy uniós kívüli országon áthaladó, egy tagállam és egy harmadik ország közötti, valamint közvetlenül két tagállam között zajló szállítás;

¹A Bíróság (ötödik tanács) 2015. április 23-i ítélete, Zuchtvieh-Export GmbH kontra Stadt Kempten, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259.

² HL L 241., 2004.7.13., 21. o.

32. sajnálattal veszi tudomásul az Elnökök Értekezletének parlamenti plenáris ülési szavazás nélkül hozott azon döntését, miszerint nem állítják fel az Unión belüli és azon kívüli szállítás közbeni állatjóléttel foglalkozó parlamenti vizsgálóbizottságot, annak ellenére sem, hogy számos, különböző képviselőcsoporthoz tartozó parlamenti képviselő támogatta azt; ezért javasolja az Európai Parlamentnek, hogy a következő parlamenti ciklus elején állítsa fel az állatok Unión belüli és azon kívüli szállításával foglalkozó parlamenti vizsgálóbizottságot, hogy megfelelően ki lehessen vizsgálni és nyomon lehessen követni az állatszállítás során alkalmazott kegyetlen bánásmódot;
33. sürgetve kéri a Bizottságot – az említett rendszeres végrehajtási problémák miatt – a rendelet minden szinten és minden tagállamban való betartásának hatékony nyomon követésére, ezenkívül a rendelet esetleges be nem tartására irányuló szükséges vizsgálatok azonnali megkezdésére, és a vétkes tagállamok ellen kötelezettségszegési eljárás indítására.

**INFORMÁCIÓ A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT
BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL**

Az elfogadás dátuma	8.10.2018
A zárószavazás eredménye	+ : 24 - : 0 0 : 0
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Margrete Auken, Beatriz Becerra Basterrechea, Pál Csáky, Miriam Dalli, Rosa Estaràs Ferragut, Eleonora Evi, Peter Jahr, Rikke-Louise Karlsson, Jude Kirton-Darling, Svetoslav Hristov Malinov, Notis Marias, Ana Miranda, Miroslavs Mitrofanovs, Marlene Mizzi, Virginie Rozière
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Urszula Krupa, Sven Schulze, László Tőkés, Ángela Vallina, Rainer Wieland
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)	Javier Couso Permuy, Rosa D'Amato, Anja Hazekamp, Barbara Kudrycka

**A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG
NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA**

24	+
ALDE	Beatriz Becerra Basterrechea
ECR	Urszula Krupa, Notis Marias
EFDD	Rosa D'Amato, Eleonora Evi
GUE/NGL	Javier Couso Permuy, Anja Hazekamp, Ángela Vallina
NI	Rikke-Louise Karlsson
PPE	Pál Csáky, Rosa Estaràs Ferragut, Peter Jahr, Barbara Kudrycka, Svetoslav Hristov Malinov, Sven Schulze, László Tőkés, Rainer Wieland
S&D	Miriam Dalli, Jude Kirton-Darling, Marlene Mizzi, Virginie Rozière
VERTS/ALE	Margrete Auken, Ana Miranda, Miroslavs Mitrofanovs

0	-

0	0

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodik

INFORMÁCIÓ AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL

Az elfogadás dátuma	24.1.2019
A zárószavazás eredménye	+ : 22 - : 12 0 : 4
A zárószavazáson jelen lévő tagok	John Stuart Agnew, Clara Eugenia Aguilera García, Eric Andrieu, Daniel Buda, Jacques Colombier, Michel Dantin, Paolo De Castro, Albert Deß, Jørn Dohrmann, Herbert Dorfmann, Norbert Erdős, Luke Ming Flanagan, Karine Gloanec Maurin, Martin Häusling, Anja Hazekamp, Esther Herranz García, Ivan Jakovčić, Philippe Loiseau, Mairead McGuinness, Ulrike Müller, James Nicholson, Maria Noichl, Marijana Petir, Jens Rohde, Bronis Ropé, Maria Lidia Senra Rodríguez, Czesław Adam Siekierski, Tibor Szanyi, Marc Tarabella, Marco Zullo
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Angélique Delahaye, Stefan Eck, Fredrick Federley, Maria Heubuch, Anthea McIntyre, Momchil Nekov, Annie Schreijer-Pierik, Vladimir Urutchev, Thomas Waitz
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)	Krzysztof Hetman, Stanisław Ożóg

AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

22	+
ALDE	Fredrick Federley, Ivan Jakovčić, Ulrike Müller, Jens Rohde
ECR	Jørn Dohrmann
EFDD	Marco Zullo
ENF	Jacques Colombier, Philippe Loiseau
GUE/NGL	Stefan Eck, Luke Ming Flanagan, Anja Hazekamp, Maria Lidia Senra Rodríguez
PPE	Czesław Adam Siekierski
S&D	Eric Andrieu, Karine Gloanec Maurin, Momchil Nekov, Maria Noichl, Tibor Szanyi, Marc Tarabella
VERTS/ALE	Martin Häusling, Bronis Ropé, Thomas Waitz

12	-
ENF	John Stuart Agnew
PPE	Daniel Buda, Michel Dantin, Angélique Delahaye, Albert Deß, Norbert Erdős, Mairead McGuinness, Marijana Petir, Annie Schreijer-Pierik, Vladimir Urutchev
S&D	Clara Eugenia Aguilera García, Paolo De Castro

4	0
ECR	Anthea McIntyre, James Nicholson, Stanisław Ożóg
PPE	Herbert Dorfmann

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás