

Преглед 03

BG

Транспортиране на живи животни в ЕС — предизвикателства и възможности



ЕВРОПЕЙСКА
СМЕТНА
ПАЛАТА

2023

Съдържание

	Точки
Кратко изложение	I—X
Въведение	01—12
Обхват и подход на прегледа	13—17
Фактори, оказващи влияние върху транспортирането на животни	18—62
Регулаторни фактори	19—38
Законодателството на ЕС в областта на транспортирането на животни не се прилага по еднакъв начин в държавите членки	20—23
Общата селскостопанска политика не е съсредоточена върху аспекти, свързани с хуманното отношение към животните по време на транспортиране	24—28
Не е въведен общ стандарт за етикетиране на месо	29—36
В най-новите стратегии на ЕС се предлага да се изгради по-устойчива продоволствена система	37—38
Икономически фактори	39—62
Специализация в сектора на животновъдството	40—43
Повишаване на концентрацията в сектора на кланиците	44—49
Разходите за отглеждане на животни и клане се различават в отделните държави членки	50—53
Транспортните разходи и цената на месото не отразяват причиненото на животните страдание	54—57
Предпочитанията на потребителите биха могли да окажат влияние върху транспортирането на животни	58—62
Тенденции при транспортирането на животни	63—79
Не е налична изчерпателна централизирана информация относно транспортирането на животни на равнище ЕС	63—66
Тенденции при транспортирането на животни във и извън ЕС	67—73
Използване на нови технологии за подобряване на мониторинга на транспортирането на животни	74—79

Предизвикателства и възможности

80—86

Приложение

Приложение I — Основни документи, анализирани от ЕСП

Съкращения

Речник на термините

Одитен екип

Кратко изложение

I Всяка година милиарди живи животни се транспортират по различни причини в рамките на Европейския съюз и се внасят или изнасят от него с шосеен, морски, железопътен и въздушен транспорт, например за разплод, угодяване или клане. В ЕС е прието законодателство относно защитата на животните по време на транспортиране. Слабостите, установени от Европейската комисия, и академичните проучвания в тази област показват, че настоящите стандарти за хуманно отношение не винаги се спазват. Възникват също така въпроси доколко тези стандарти са подходящи.

II В настоящия преглед на Европейската сметна палата (ЕСП) се посочват основните фактори, които играят роля при транспортирането на живи животни, и се излагат тенденциите в тази област. Той дава възможност за принос към дебата относно транспорта на животни във връзка с предстоящото преразглеждане на законодателството на ЕС, свързано с хуманното отношение към животните. Настоящият документ не е одитен доклад. Той представлява преглед, който се основава главно на публично достъпна информация или специално събрани за тази цел материали, както и на предишна одитна работа на ЕСП.

III Няколко взаимосвързани фактора — главно икономически и регулаторни — оказват влияние върху транспортирането на селскостопански животни в рамките на ЕС и до държави извън него. Законодателството на ЕС в тази област не се прилага по еднакъв начин от държавите членки и съществува риск превозвачите да се възползват от пропуските, възникващи в резултат на различията в националните системи за налагане на санкции. Общата селскостопанска политика подкрепя животновъдството, за да се гарантират стабилни доставки на храни на достъпни цени, и стимулира действия за насърчаване на по-високо равнище на хуманно отношение към животните в стопанствата, но засега не се фокусира върху благосъстоянието на животните по време на транспортиране.

IV При транспортирането на животни икономическите фактори са от най-голямо значение. При единен пазар операторите, като например земеделските стопани и производителите на месо, се стремят да намалят разходите, да увеличат максимално приходите и да постигнат възможно най-големи икономии от мащаба, като използват разликите в разходно отношение между държавите членки. Отрицателните последици от транспортирането върху състоянието на животните могат да бъдат ограничени чрез намаляване на броя

и продължителността на пътуванията, подобряване на условията за живите животни по време на транспортиране и намиране на алтернативи на транспортирането.

V Благосъстоянието на животните по време на транспортиране не се взема предвид в разходите за транспорт и в цената на месото. Научни изследвания и проучвания на Комисията сочат, че поради липсата на данни е трудно да бъдат разработени системи от стимули, с които да се насърчат транспортните дружества да предотвратят проблеми, свързани с благосъстоянието на животните, и да се сведе до минимум извличането на икономически ползи от неспазването на съответните правила.

VI Потребителите могат да играят важна роля за насърчаване на необходимите промени. Респондентите в проучванията на Комисията твърдят, че вземат предвид хуманното отношение към животните при закупуването на месни продукти, но са готови да плащат по-високи цени само ако са информирани, че се полагат грижи за благосъстоянието на животните. Въпреки това големият брой различни схеми за етикетиране, особено на национално равнище, и липсата на конкретна информация затрудняват извършването на информиран избор от потребителите.

VII Европейският зелен пакт и стратегията „От фермата до трапезата“ насърчават прехода към по-устойчива продоволствена система. Този преход изисква структурни промени във веригата на доставки и в моделите на консумация на хранителни продукти. В по-общ план се наблюдава връзка между обема на консумираното месо и броя на транспортираните живи животни. Чрез своите рекламни кампании и програми за финансиране Комисията помага на земеделските стопани в ЕС и на хранително-вкусовата промишленост да продават своите продукти, включително месо (прясно, охладено и замразено) и месни заготовки.

VIII Държавите членки въвеждат информация относно превоза на животни в националните бази данни за идентификация и регистрация. Данни относно движенията между държавите членки или вноса в ЕС се вписват в база данни на Комисията. Тези бази данни са създадени за въвеждане на информация относно идентификацията на животните, регистрацията на стопанствата и здравното сертифициране с цел контрол на заболяванията и понастоящем не са адаптирани за предоставяне на изчерпателна централизирана информация на Комисията относно транспортирането на животни. Новите технологии биха могли да подобрят мониторинга на транспортирането на животни по отношение на

осъществяват превози, а също и по отношение на доброто състояние на животните по време на транспортиране. Чрез цифровите инструменти биха могли да се оптимизират планирането и логистиката при транспортирането на животни.

IX ЕСП изтъкна също така няколко предизвикателства за създателите на политики в ЕС и за заинтересованите страни, а именно:

- намиране и прилагане на алтернативи на транспортирането на животни;
- предоставяне на по-добра информация с цел да се помогне на потребителите да направят информиран избор;
- насърчаване на структурни промени за постигане на по-устойчива продоволствена система;
- определяне на финансовото измерение на причинените страдания на животните по време на транспортиране, което да се взема предвид в разходите за транспорт и в цената на месото;
- осигуряване на централизирана обобщена информация относно транспортирането на животни на равнище ЕС и използване на нови технологии за наблюдението му, както и за оценката на хуманните условия за животните по време на транспортиране и стимулирането на логистичната оптимизация.

X ЕСП установи следните възможности в анализираната област, които могат да бъдат взети предвид при предстоящото преразглеждане на законодателството на ЕС:

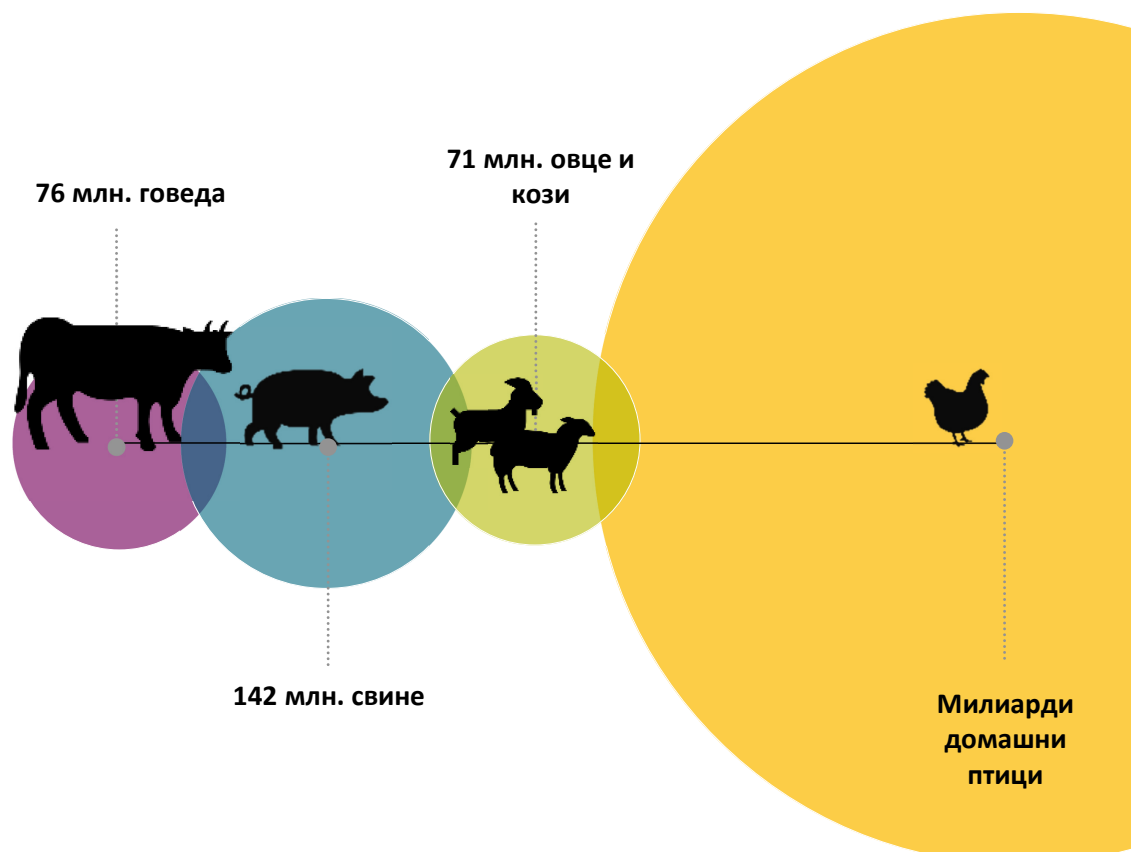
- насърчаване на транспортирането на месо вместо живи животни и използването на местни и мобилни кланици;
- увеличаване на прозрачността и постигане на по-голяма хармонизация при етикетиранието на месото, например чрез система на ЕС за етикетиранието за съответствие със стандартите за хуманно отношение към животните;
- осигуряване на подходящи стимули на производителите, ползвателите и потребителите с цел насърчаване на устойчиво поведение;
- разработване на методология за определяне на финансовото измерение на причинените на животните страдания и отразяване на този фактор в транспортните разходи и в цената на месото;

- използване на потенциала на ИТ и усъвършенстването на технологиите за проследяване на всички превози на животни, включително на такива в рамките на същата държава; използване на камери и сензори за оценка и наблюдение на благосъстоянието на животните по време на транспортиране и използване на цифрови устройства за оптимизиране на планирането и логистиката на превозването на животни.

Въведение

01 През 2021 г. земеделските стопани в ЕС са отгледали 76 млн. говеда, 142 млн. свине, 60 млн. овце, 11 млн. кози, както и милиарди домашни птици и други видове животни, вариращи от зайци до коне (вж. [фигура 1](#))¹.

Фигура 1 — Селскостопански животни, отглеждани в ЕС през 2021 г.



Източник: ЕСП въз основа на данни на Евростат и Службата на Европейския парламент за парламентарни изследвания (EPRS).

02 По време на жизнения си цикъл тези животни могат да бъдат превозвани от едно стопанство в друго с цел разплод или угояване, както и да бъдат транспортирани до кланици. В повечето случаи те остават в рамките на същата държава, но могат да пътуват и до друга държава членка или извън ЕС. Изминатите разстояния и продължителността на пътуванията могат да варират значително².

¹ Евростат, [Livestock population in numbers](#); Служба на Европейския парламент за парламентарни изследвания (EPRS), [EU trade and transport of live animals](#) (2020 г.), стр. 1.

² EPRS, [EU trade and transport of live animals](#) (2020 г.), стр. 1.

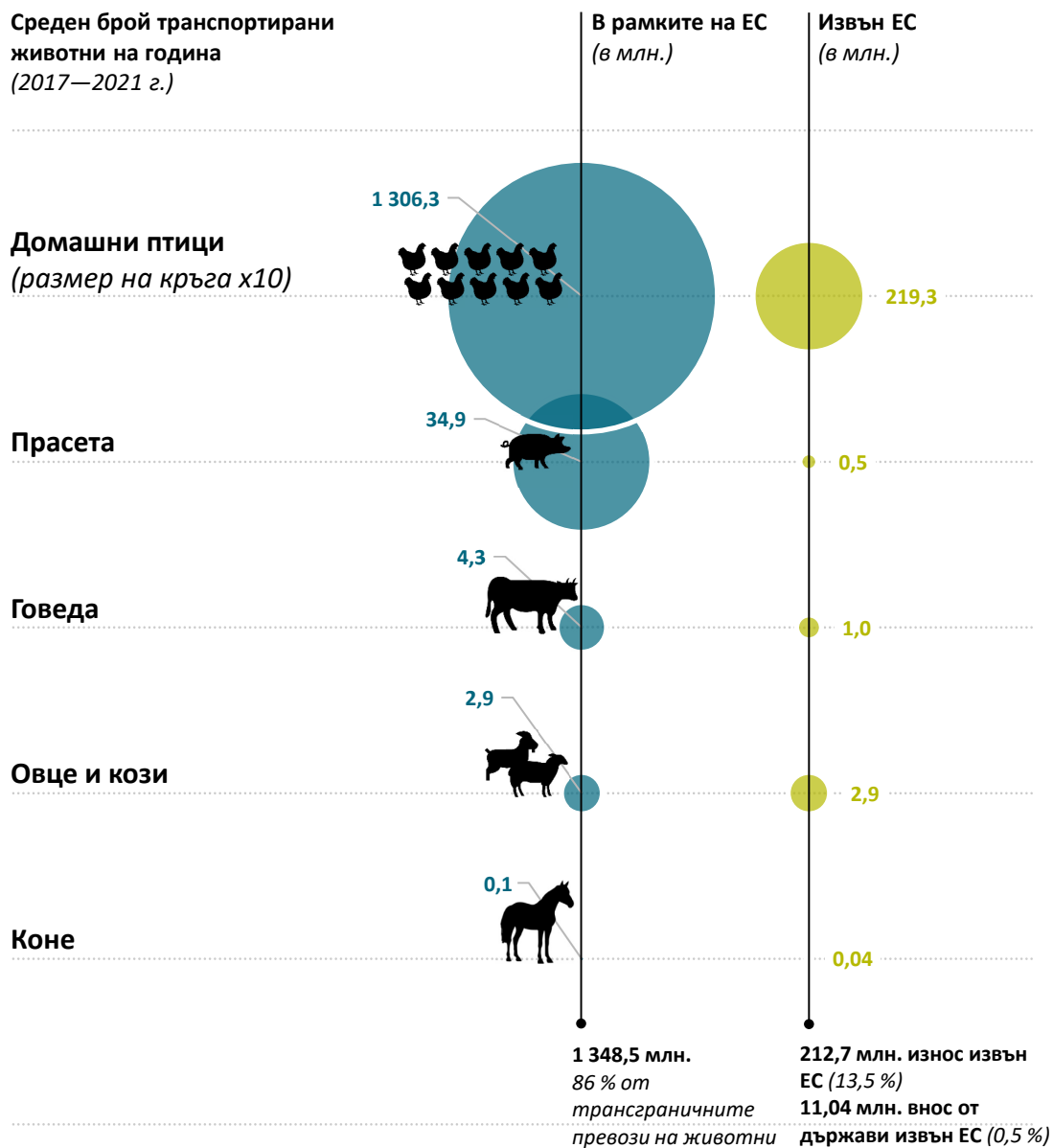
03 Европейската комисия (Евростат) определя следните видове транспортиране на животни:

- вътрешен транспорт, т.е. в рамките на дадена държава членка;
- транспорт в рамките на ЕС, т.е. между държави членки;
- транспорт извън ЕС, т.е. към или от държави извън ЕС³.

04 През периода 2017—2021 г. в трансграничния транспорт на животни (както по отношение на броя животни, така и по отношение на теглото) 86 % е делът на превозите в рамките на ЕС, 13,5 % е делът на износа извън ЕС, а 0,5 % — на вноса от държави извън ЕС. Броят на живите животни, транспортирани между държавите членки, както и към или от държави извън ЕС, е 1,6 млрд. (вж. [фигура 2](#)).

³ Евростат, [Statistics explained](#).

Фигура 2 — Видове транспортирани живи животни между държавите членки и към или от държави извън ЕС през периода 2017—2021 г.



Забележка: Данни относно вътрешния транспорт (в рамките на отделните държави членки) не са включени в COMEXT.

Източник: ЕСП, въз основа на данни от COMEXT.

05 Животните могат да бъдат превозвани чрез шосеен, морски, въздушен и железопътен транспорт. Транспортирането, независимо от вида си, е източник на стрес за животните и следователно може да има отрицателно въздействие върху благосъстоянието им⁴. Животните са подложени на стрес при товарене и разтоварване и по време на превоза могат да страдат от глад, жажда, горещина, липса на достатъчно пространство и възможност за почивка⁵. Доброто състояние на животните зависи от разстоянието, продължителността и условията по време на пътуването (напр. осигурената на животните площ, микроклиматичните и пътните условия и вниманието, с което водачите се отнасят към тях)⁶.

06 През последните години се увеличава загрижеността на гражданите на ЕС за хуманното отношение към животните, а неправителствените организации (НПО) обръщат внимание на лошите условия, на които са подложени понякога животните по време на транспортиране⁷. Всичко това повдига не само въпроси относно ефективността на правилата на ЕС, но и относно основателността да се транспортират живи животни продължително време или на дълги разстояния.

07 През 2019 г. Съветът⁸ изтъква необходимостта от подобряване на условията за животните, транспортирани на дълги разстояния, и насърчава Комисията да преразгледа и актуализира действащото законодателство на ЕС относно транспортирането на животни. Европейският парламент също призовава Комисията да преразгледа законодателството⁹ (вж. [каре 1](#)).

⁴ Европейски орган за безопасност на храните (ЕОБХ), [Welfare of cattle during transport](#) (2022 г.), стр. 16.

⁵ Генерална дирекция за вътрешни политики на ЕС на Европейския парламент (IPOL), [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021 г.), стр. 7; ЕОБХ, [Welfare of cattle during transport](#) (2022 г.), стр. 5.

⁶ ЕОБХ, [Welfare of cattle during transport](#) (2022 г.), стр. 91.

⁷ Eurogroup for Animals (EFA), [Live animal transport](#) (2021 г.); Animals' Angels, [The myth of enforcement](#) (2016 г.).

⁸ Съвет, [Conclusions on animal welfare](#) (2019 г.), точка (7).

⁹ Европейски парламент, [Резолюция относно защитата на животни по време на транспортиране](#) (2012 г.), точка 23; Европейски парламент, [Резолюция относно прилагането на Регламент \(ЕО\) № 1/2005 на Съвета](#) (2019 г.), точка 68.

Каре 1

Проучване на Европейския парламент относно защитата на животните по време на транспортиране

През юни 2020 г. Европейският парламент създава Анкетна комисия за защитата на животните по време на транспортиране (ANIT), за да разследва предполагаеми нарушения при прилагането на правилата на ЕС за транспортиране на животни.

През декември 2021 г. тази комисия представя своя доклад, в който се заключава, че разпоредбите на ЕС в тази област не отчитат напълно различните потребности на животните и невинаги се спазват от държавите членки¹⁰.

През януари 2022 г. Европейският парламент приема окончателна препоръка, в която призовава Комисията и държавите членки да увеличат усилията си за гарантиране на спазването на изискванията за хуманно отношение към животните по време на транспортиране и да актуализират правилата на ЕС. По-специално Парламентът призовава за налагане на ограничения на продължителността на пътуванията и за извършване на проверки на износа на живи животни за държави извън ЕС и се изразява в полза на приоритизирането на транспорта на месо вместо живи животни.

Източник: [Уебстраница на комисията ANIT](#).

08 През май 2020 г. Комисията представя своята стратегия „От фермата до трапезата“, в която се ангажира да преразгледа действащото законодателство на ЕС в областта на хуманното отношение към животните, включително правилата за транспортиране на животни, с цел i) привеждане на законодателството в съответствие с най-новите научни доказателства, ii) разширяване на обхвата му, iii) улесняване на прилагането му и iv) осигуряване на по-високо равнище на хуманно отношение към животните. Комисията възнамерява да отправи предложение за преразглеждане на законодателството в областта на хуманното отношение към животните до края на 2023 г.¹¹

¹⁰ Европейски парламент, [Доклад относно разследването на предполагаеми нарушения и лошо администриране при прилагането на правото на Съюза във връзка със защитата на животните по време на транспортиране във и извън Съюза \(2021 г.\)](#).

¹¹ [Уебстраница на Комисията относно процеса на преразглеждане](#).

09 Комисията отговаря за предлагането на ново законодателство на ЕС и за наблюдението на прилагането му от държавите членки. Тя извършва контрол в държавите членки и проверява дали законодателството на ЕС се изпълнява и прилага правилно. Комисията може също така да предприеме правни действия срещу държави членки, които не транспонират и не прилагат правилно законодателството на ЕС¹².

10 Държавите членки отговарят за прилагането на правилата на ЕС на национално равнище, включително за извършване на официални инспекции и предприемане на подходящи мерки за правоприлагане¹³. Те определят правилата за санкциите, приложими при нарушения, свързани с неспазване на законодателството, и предприемат необходимите мерки, за да гарантират прилагането на правилата¹⁴. Държавите членки докладват на Комисията за резултатите от своите инспекции на годишна база¹⁵.

11 Европейският орган за безопасност на храните (ЕОБХ) е агенция на ЕС, създадена през 2002 г., която предоставя научни консултации относно рисковете, свързани с хранителната верига „от фермата до трапезата“, включително хуманното отношение към животните по време на транспортиране.

12 Генералната дирекция за вътрешни политики на ЕС на Европейския парламент (IPOL) подкрепя Парламента в упражняването и развитието на неговите законодателни и контролни правомощия в областта на вътрешните политики, включително транспортирането на животни.

¹² ЕСП, [Специален доклад № 31/2018](#) „Хуманно отношение към животните в ЕС — преодоляване на разминаването между амбициозните цели и практическото изпълнение“, фигура 2.

¹³ ЕСП, [Специален доклад № 31/2018](#) „Хуманно отношение към животните в ЕС — преодоляване на разминаването между амбициозните цели и практическото изпълнение“, фигура 2.

¹⁴ Член 25 от [Регламент \(ЕО\) № 1/2005](#).

¹⁵ Член 27, параграф 2 от [Регламент \(ЕО\) № 1/2005](#).

Обхват и подход на прегледа

13 В настоящия преглед на Европейската сметна палата (ЕСП) се посочват основните фактори, оказващи влияние върху транспортирането на живи животни, с фокус върху ролята на политиките на ЕС и икономическите фактори, и се излагат тенденциите в транспортирането на животни. С използвания в текста термин „живи животни“ се обозначават следните сухоземни животни: говеда, свине, домашни птици, овце и кози и коне (независимо дали са предназначени за производство на месо, за разплод или за състезания). В обхвата на прегледа не се включват домашни любимци, лабораторни и циркови животни, както и животни в зоологическите градини.

14 Настоящият документ не е одитен доклад. Той представлява преглед, който се основава главно на публично достъпна информация и на специално събрани за тази цел материали, както и на доклада на ЕСП относно хуманното отношение към животните от 2018 г.¹⁶ Одиторите направиха преглед на съответното законодателство на ЕС, включително на общата селскостопанска политика, правилата за етикетиране и хигиенните правила. Те разгледаха публикации, свързани с темата на прегледа, изготвени от Европейския парламент, Комисията, държавите членки, върховни одитни институции, академични институции, неправителствени организации и професионални сдружения (вж. [приложение I](#)). Извършеният от ЕСП анализ на факторите, оказващи влияние върху транспортирането на животни, се фокусира върху причините, поради които селскостопанските животни се превозват в рамките на ЕС и към държави извън него.

15 ЕСП анализира информация от базите данни TRACES и COMEXT на ЕС и набори от данни на Евростат. Използвани бяха предимно данни от периода 2017—2021 г. Тъй като не са налични публично достъпни данни за вътрешния за държавите членки транспорт, извършеният от ЕСП анализ не обхваща този аспект и включва само транспорта във и извън ЕС, като това е посочено на всяка от съответните фигури.

¹⁶ ЕСП, [Специален доклад № 31/2018](#) „Хуманно отношение към животните в ЕС — преодоляване на разминаването между амбициозните цели и практическото изпълнение“.

16 ЕСП проведе интервюта със служители на Комисията, консултира се с професионални сдружения в секторите на земеделието и производството на месо и неправителствени организации в областта на защитата на животните. Академични експерти предоставиха информация на ЕСП, която послужи като основа за нейния анализ на въздействието на икономическите фактори върху транспортирането на животни. За да придобият по-добра представа за проблемите, одиторите се включиха в информационно посещение в Полша, с цел да се срещнат с националните органи и да разгледат съоръжения, свързани с транспортирането на животни (т.е. кланица и контролен пункт, където животните спират за почивка при пътувания с голяма продължителност).

17 Публикуването на настоящия преглед в началото на 2023 г. дава възможност за своевременен принос към текущия дебат относно транспортирането на животни във връзка с предстоящото преразглеждане от Комисията на законодателството на ЕС в областта на хуманното отношение към животните.

Фактори, оказващи влияние върху транспортирането на животни

18 Няколко фактора могат да играят роля при транспортирането на селскостопански животни в рамките на ЕС и до държави извън него¹⁷. За целите на настоящия преглед ЕСП ги класифицира в две взаимосвързани категории:

- регулаторни фактори;
- икономически фактори.

Регулаторни фактори

19 В действащото законодателство, политики и инициативи на ЕС, които засягат пряко или непряко транспортирането на животни, се включват:

- **законодателството на ЕС в областта на транспортирането на животни** — в него се съдържат базови изисквания на ЕС, които държавите членки трябва да спазват, за да се гарантира хуманното отношение към животните по време на транспортиране.
- **общата селскостопанска политика (ОСП)** — чрез своите правила и стимули ОСП може да повлияе на начина, по който отделните земеделски стопани управляват своята земя, култури и селскостопански животни.
- **политиката на ЕС за етикетирание** — основавайки се на задължителни или доброволни изисквания, етикетирание помага на потребителите да направят информиран избор при закупуване на храни. Върху месото, продавано в ЕС, може да е посочена различна информация, например **етикетирание на произхода** и **етикетирание за съответствие със стандартите за хуманно отношение към животните**.

¹⁷ IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021 г.), раздел 2.

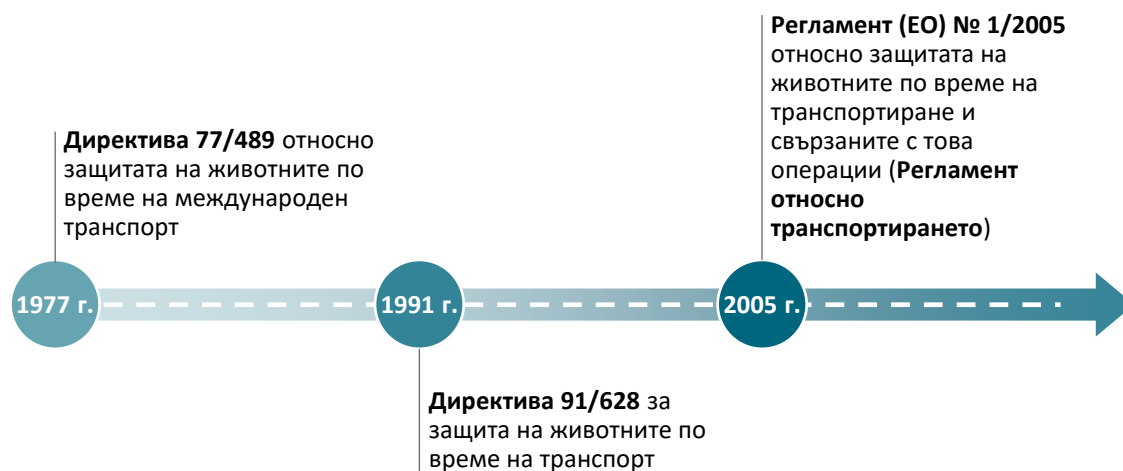
- **системата за географски означения и системата за селскостопански и хранителни продукти с традиционно специфичен характер** — тези схеми за качество на ЕС защитават наименованията на определени продукти с цел да се популяризират техните специфични характеристики, дължащи се на географския им произход или на традиционните знания и умения, използвани при производството им. Тяхното етикетирание със символа на ЕС е задължително.
- **Европейският зелен пакт** — въведена през 2019 г., тази стратегия има за цел да се преустановят нетните емисии на парникови газове до 2050 г. и да се премине към устойчива продоволствена система.
- **Стратегията „От фермата до трапезата“** — въведена през 2020 г., тази стратегия има за цел да ускори прехода по цялата верига за доставки на храни.
- **Пакетът законодателни актове на ЕС в областта на хигиената** — приет през 2004 г., той въвежда единна регулаторна рамка за хигиената, приложима за всички хранителни продукти и стопански субекти в хранителната промишленост, която обхваща всички етапи от веригата за доставки на храни, включително кланиците.
- **Законодателството за здравеопазването на животните** — прилага се от април 2021 г. и определя правила за проследимостта на животните с цел да помогне за предотвратяването на заразни болести по тях.

Законодателството на ЕС в областта на транспортирането на животни не се прилага по еднакъв начин в държавите членки

20 Законодателство за защита на животните по време на транспортиране се въвежда за пръв път в ЕС преди повече от 40 години. На **фигура 3** са показани най-важните етапи в този процес. Настоящото законодателство (**Регламентът относно транспортирането**) определя отговорностите на различните участници в транспортната верига и урежда транспортирането на живи гръбначни животни в рамките на ЕС, включително проверки на животни при влизането или излизането им от ЕС¹⁸.

¹⁸ ЕСП, Информационен документ относно хуманното отношение към животните в ЕС (2018 г.), стр. 6.

Фигура 3 — Основно законодателство на ЕС относно хуманното отношение към животните по време на транспортиране



Източник: ЕСП.

21 Според обратната информация от респондентите в обществена консултация, започната от Комисията през 2021 г., правилата на ЕС относно хуманното отношение към животните, към които спада и Регламентът относно транспортирането, са улеснили търговията и са засилили конкуренцията в Европа, като са премахнали пречките пред търговията с живи животни на единния пазар¹⁹. Това е потвърдено и от оценката на Комисията от 2010 г. на законодателството на ЕС в областта на хуманното отношение към животните²⁰.

22 Комисията обаче открива слабости в прилагането на Регламента относно транспортирането, особено при официалния контрол, извършван от държавите членки по отношение на превозването до държави извън ЕС, и при транспортирането на негодни животни²¹. През 2020 г. държавите членки извършват над 900 000 официални проверки и налагат близо 8 000 санкции. Установени са следните основни проблеми:

- годността на животните (при говедата и свинете);

¹⁹ Европейска комисия, [Factual summary report of the online public consultation in support to the fitness check and revision of the EU animal welfare legislation](#) (2022 г.), стр. 3.

²⁰ Европейска комисия, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022 г.), стр. 25.

²¹ Европейска комисия, [Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU](#) (2015 г.); Европейска комисия, [Welfare of animals exported by road](#) (2020 г.); Европейска комисия, [Welfare of animals transported by sea](#) (2020 г.).

- транспортните практики (при домашните птици);
- проблеми с транспортната документация (при овцете, козите, конете и магаретата²²).

23 Тъй като определянето и прилагането на санкции е делегирано на държавите членки, налице са значителни различия в техните административни процедури и процедурите им за налагане на санкции, видовете санкции за неспазване на правилата и сериозността на тези санкции²³. Както установяват научните изследователи, разликите в правоприлагането между държавите членки могат да доведат до това транспортните компании да избират по-дълъг маршрут, за да избегнат държави членки с по-строги местни правила или в които Регламентът относно транспортирането се прилага по-стриктно²⁴. В своя доклад от 2011 г. относно въздействието на Регламента относно транспортирането Комисията признава необходимостта от по-хармонизирано прилагане на правилата в транспортния сектор²⁵.

²² Европейска комисия, *Staff Working Document accompanying the Report on the overall operation of official controls performed in Member States (2019-2020) to ensure the application of food and feed law, rules on animal health and welfare, plant health and plant protection products* (2022 г.), стр. 28—31.

²³ EPRS, *Protection of animals during transport: sanctions for infringements* (2021 г.), стр. 4.

²⁴ Van Wagenberg, Baltussen, *Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU* (2021 г.).

²⁵ Европейска комисия, *Доклад за въздействието на Регламент (ЕО) № 1/2005 на Съвета относно защитата на животните по време на транспортиране* (2011 г.), стр. 12.

Общата селскостопанска политика не е съсредоточена върху аспекти, свързани с хуманното отношение към животните по време на транспортиране

24 Общата селскостопанска политика (ОСП) е създадена през 1962 г. За да се постигне целта на тази политика за осигуряване на стабилни доставки на храни на достъпни цени, първоначално чрез нея земеделските стопани се насърчават да произвеждат храни, като се гарантират цените на най-важните селскостопански продукти (като говеждо месо) и техните доходи²⁶. В резултат на това традиционният сектор на животновъдството се променя, като се специализира и концентрира, което от своя страна оказва влияние на транспортирането на живи животни²⁷.

25 След първата голяма реформа през 1992 г. ОСП постепенно намалява субсидирането на цените и въвежда директни плащания, свързани с района на производство и с определени животни (говеда и овце)²⁸. Последващите реформи от 2003 г. нататък в още по-голяма степен прекъсват връзката между директните плащания и вида и количеството продукти, произвеждани от земеделските стопани. Същевременно, в резултат на тези реформи, за да получават плащания, земеделските стопани следва да спазват по-строги правила за опазване на околната среда и хуманно отношение към животните²⁹. В новата ОСП, която влиза в сила през 2023 г., не се въвеждат значителни промени, засягащи транспортирането на животни, нито във връзка с обемите, нито във връзка с условията за хуманно отношение към тях.

26 Предоставянето на по-голямата част от финансирането по линия на ОСП е свързано със спазването на два набора от базови условия:

- Добро земеделско и екологично състояние (ДЗЕС), което не обхваща хуманното отношение към животните;

²⁶ Европейска комисия, [The future of the livestock sector](#) (2020 г.), стр. 38.

²⁷ Европейска комисия, [The future of the livestock sector](#) (2020 г.), стр. 36.

²⁸ Европейска комисия, [Разяснение на ОСП](#) (2017 г.).

²⁹ Европейска комисия, [Разяснение на ОСП](#) (2017 г.).

- Законоустановени изисквания за управление (ЗИУ), които се отнасят до регулаторни изисквания извън ОСП³⁰. В тях се включват директиви на ЕС³¹ относно хуманното отношение към животните, но не и Регламентът относно транспортирането.

27 По ОСП се финансират мерки за хуманно отношение към животните в програмите за развитие на селските райони на държавите членки, като фокусът е по-скоро върху условията в стопанството, отколкото върху тези по време на транспортиране. В допълнение към интервенциите в областта на развитието на селските райони, от 2023 г. нататък по ОСП се предоставят директни плащания под формата на „екосхеми“ за климата, околната среда и хуманното отношение към животните, които покриват задължения, надхвърлящи минималните изисквания на ЕС или националните изисквания³². Комисията е публикувала информационен документ, в който са изброени потенциалните селскостопански практики, които биха могли да бъдат подпомогнати по екосхемите, но сред тях не фигурират свързани с транспорта операции³³.

28 Чрез мерките за развитие на селските райони се финансират също така инвестиции във физически активи, схеми за качество и биологично производство, всички от които могат да насърчат по-високи стандарти за хуманно отношение към животните³⁴. Например в Полша по ОСП се финансира Програма за качество на говеждото месо, която включва изисквания за хуманно отношение към животните във връзка с помещенията за отглеждане, използването на антибиотици и условията за транспортиране и клане³⁵. ОСП дава възможност за финансиране на алтернативи на транспортирането на животни: в Малта по ОСП е

³⁰ Европейска комисия, [Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use](#) (2022 г.), стр. 7.

³¹ [Директива 2008/119/ЕО](#) за определяне на минимални стандарти за защита на телетата; [Директива 2008/120/ЕО](#) относно определяне на минималните стандарти за защита на свинете; [Директива 98/58/ЕО](#) относно защитата на животни, отглеждани за селскостопански цели.

³² Член 31 от [Регламент \(ЕС\) № 2021/2115](#).

³³ Европейска комисия, [List of potential agricultural practices that eco-schemes could support](#) (2021 г.).

³⁴ Европейска комисия, [Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use](#) (2022 г.), стр. 7—10 и 48—50.

³⁵ Европейска комисия, [Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use](#) (2022 г.), стр. 53 и 69.

предоставено финансиране на малка кланица, свързана с животновъдно стопанство за отглеждане на зайци, а в Латвия — на мобилна кланица за общо ползване.

Не в въведен общ стандарт за етикетиране на месо

29 Посочването на страната на произход — **етикетиране на произхода** — е задължително на равнище ЕС за говеждо месо от 2000 г.³⁶ и за свинско, птиче, овче и козе месо — от 2015 г.³⁷. Не са въведени задължителни изисквания за други видове месо, като например конско и заешко. В рамките на своята стратегия „От фермата до трапезата“ Комисията обмисля разширяване на изискванията за задължително посочване на произхода, за да се обхванат и други хранителни продукти³⁸.

30 Настоящата правна рамка на ЕС изисква да се предоставя конкретна информация за произхода в зависимост от вида месо (вж. [таблица 1](#)).

Таблица 1 — Информация относно етикетирането на произхода

Вид месо	Изисквания за етикетиране
Говеждо месо	Посочването на мястото на раждане, отглеждане и клане е задължително.
Свинско, птиче, овче и козе месо	<p>Посочването на мястото на раждане не е задължително.</p> <p>Посочването на мястото на отглеждане и клане е задължително, като обаче:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ определението за отглеждане позволява на животното да прекара кратък период от време в страна, различна от тази, посочена на етикета като страна на отглеждане. ○ обозначенията за местата на отглеждане и клане могат да бъдат заменени с обозначението „Произход“, ако стопанският субект в областта на храните може да докаже, че месото е добито от животни, родени, отгледани и заклани в една и съща държава.

Източник: ЕСП.

³⁶ Член 25 от Регламент (ЕО) № 1760/2000.

³⁷ Член 9 от Регламент (ЕС) № 1337/2013.

³⁸ Европейска комисия, Стратегия „От фермата до трапезата“ (2020 г.), стр. 13.

31 Според проучване, стартирано от Комисията през 2020 г., разбирането на потребителите за понятията „отгледано във“ и „произход“ не е достатъчно добро. Повечето от тях тълкуват „отгледано във“ като страната, в която животното е прекарало целия си живот или където е родено³⁹.

32 Други видове етикети се използват в **системата на ЕС за географски означения** (вж. точка 19), която обозначава продукт, чието качество или репутация е свързано с неговия географски произход. При продуктите с животински произход могат да се използват следните две системи за етикетиране: защитено наименование за произход и защитено географско указание (вж. [таблица 2](#)).

Таблица 2 — Ограничена прозрачност при етикетирането за географско указание на ЕС

Защитено наименование за произход	Защитено географско указание
Целият производствен процес (раждане, отглеждане и клане) трябва да протича в конкретния географски район	Поне един етап от производствения процес трябва да протече в конкретния район Животното може да бъде родено или заклано на място, различно от географския район, посочен в защитеното географско указание

Източник: ЕСП.

33 При **системата за селскостопански и хранителни продукти с традиционно специфичен характер** (вж. точка 19) също се използва специално етикетиране за хранителни продукти. Тя подчертава традиционни аспекти, като например начина на производство на продукта или неговия състав, които не са свързани с конкретен географски район. Тази схема за качество защитава начина на производство, но самият продукт може да бъде произведен и другаде.

³⁹ Работен документ на службите на Комисията, [Evaluation of the mandatory indication of the country of origin or place of provenance for fresh, chilled and frozen meat of swine, sheep, goats and poultry](#) (2021 г.), стр. 13; Европейска комисия, [Доклад за оценка на задължителното посочване на страната на произход или мястото на произход за месо от свине, овце, кози и домашни птици](#) (2021 г.), стр. 6.

34 Понастоящем съществува една общоевропейска система за задължително **етикетиране за съответствие със стандартите за хуманно отношение към животните** (точка **19**), която се прилага към яйцата за консумация. Маркировката на яйцата зависи от системата, използвана при отглеждането на кокошки носачки. В пазарните стандарти за птиче месо се определят някои незадължителни условия, които включват и посочване на различните начини на отглеждане⁴⁰.

35 При липсата на други специфични правила на ЕС, продуктите, при производството на които се спазват изисквания за хуманно отношение към животните, са обект на доброволно сертифициране на национално равнище⁴¹. В резултат на това се появяват множество национални схеми за етикетиране. Те следват различни подходи, не осигуряват еднаква степен на защита на хуманното отношение към животните и могат да създадат объркване сред потребителите⁴². В рамките на своята стратегия „От фермата до трапезата“ Комисията е заявила, че ще обмисли варианти за етикетиране за съответствие със стандартите за хуманно отношение към животните⁴³.

36 Според проучване от 2022 г.⁴⁴ две трети от потребителите считат, че данните, с които разполагат, не са достатъчни, за да им позволят информиран избор при покупката на продукти, който да се основава на проявата на хуманно отношение към животните. Почти половината от тях желаят да получат повече информация относно условията на клане (40 %) и относно това дали животните са хранени подходящо (40 %). Респондентите не са толкова силно заинтересовани от продължителността (16 %) и условията на транспортиране (16 %).

⁴⁰ EPRS, [Animal welfare on the farm – ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level](#) (2021 г.), стр. 73.

⁴¹ Член 36 и 37 от [Регламент \(ЕС\) № 1169/2011](#); Съобщение на Комисията, [Насоки за най-добри практики на ЕС за схемите за доброволно сертифициране на селскостопански продукти и храни](#) (2010 г.).

⁴² Европейска комисия, [Inception Impact Assessment on animal welfare](#) (2021 г.), стр. 2.

⁴³ Европейска комисия, [Стратегия „От фермата до трапезата“](#) (2020 г.), стр. 8.

⁴⁴ Европейска комисия, [Study on animal welfare labelling](#) (2022 г.), стр. 18—21.

В най-новите стратегии на ЕС се предлага да се изгради по-устойчива продоволствена система

37 Транспортирането на животни е свързано със значителни екологични разходи⁴⁵. В специални проучвания се сравнява въздействието на транспортирането на месо и кланични трупове с транспортирането на живи животни. Те показват, че първото е по-устойчиво от гледна точка на околната среда и изменението на климата⁴⁶.

38 Европейският зелен пакт и стратегията „От фермата до трапезата“ насърчават прехода към по-устойчива продоволствена система. В Европейския зелен пакт се предлага цената на транспорта да отразява въздействието му върху околната среда. Добре замислените финансови инициативи могат да играят пряка роля за това, като изпращат правилните ценови сигнали и мотивират чрез подходящи стимули устойчиво поведение от страна на производителите, ползвателите и потребителите⁴⁷. Според Комисията такъв преход не може да се извърши без структурни промени както във веригата на доставки, така и в моделите на консумация на хранителни продукти⁴⁸.

Икономически фактори

39 Няколко са факторите, които оказват влияние върху транспортирането на живи животни (например естествените условия за производство), но икономическите фактори играят най-важна роля. В контекста на единния пазар на ЕС операторите се възползват от ценовите разлики между държавите членки по отношение на отглеждането и клането на животни, за да намалят разходите и да увеличат максимално приходите си⁴⁹. ЕСП установи, че пет ключови икономически фактора стимулират транспортирането на живи животни:

- специализация на сектора на животновъдството;

⁴⁵ Baltussen et al., [Transport of live animals versus meat](#) (2017 г.), стр. 7; Европейска комисия, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022 г.), стр. 49.

⁴⁶ Baltussen et al., [Transport of live animals versus meat](#) (2017 г.), стр. 13 и 15; Baltussen et al., [Sustainable production: transporting animals or meat?](#) (2009 г.), стр. 7 и 10.

⁴⁷ Европейска комисия, [Европейски зелен пакт](#) (2019 г.), стр. 17.

⁴⁸ Европейска комисия, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022 г.), стр. 49.

⁴⁹ Европейска комисия, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022 г.), стр. 15.

- концентрация в сектора на кланиците;
- разлики в разходите за отглеждане и клане на животни между държавите членки;
- незначителни транспортни разходи;
- предпочитания на потребителите.

Специализация в сектора на животновъдството

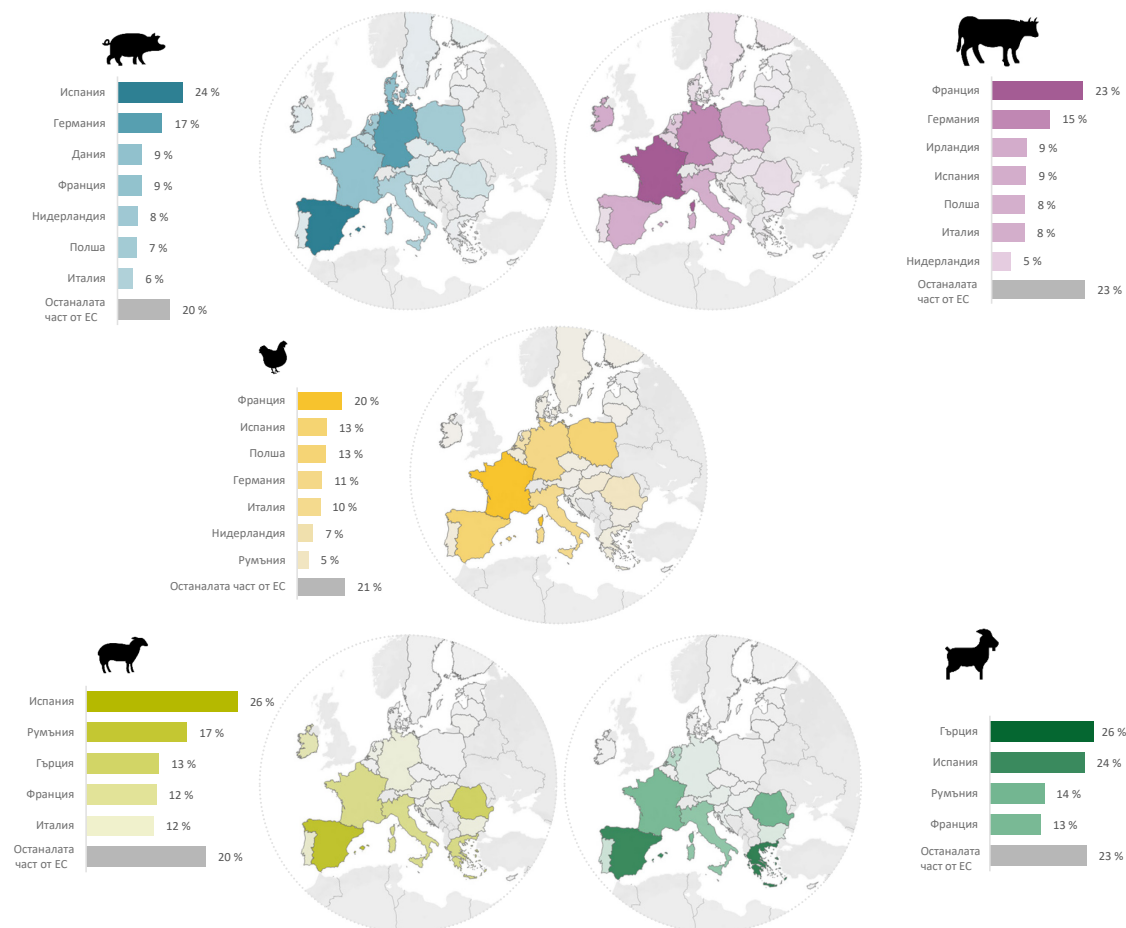
40 В продължение на повече от 70 години секторът на животновъдството е в процес на модернизация и интензификация с цел максимално увеличаване на произведената продукция на животно и намаляване на разходите⁵⁰. Някои региони на ЕС са се специализирали тясно в интензивното животновъдство, други — в растениевъдството. Тази специализация се дължи също на естествените условия за производство (напр. в пасищните райони е съсредоточено млекопроизводството и отглеждането на телета от млекодайна порода). В периода от 2005 г. до 2016 г. общият брой на земеделските стопанства е намалял с 28,6 %, а на животновъдните — с 37,6 %⁵¹. Докато общият брой на земеделските стопанства се е понижил, тези, които остават, са увеличили размера си.

41 Докато броят на говедата, свинете, овцете и козите в ЕС-27 е останал относително стабилен в периода от 2010 г. до 2020 г., този на домашните птици се е увеличил. Животновъдството не е равномерно разпределено в ЕС (вж. [фигура 4](#)), като различия се наблюдават и между регионите в отделните държави членки.

⁵⁰ Европейска комисия, [The future of the livestock sector](#) (2020 г.), стр. 36.

⁵¹ Евростат, [Agri-environmental indicator: livestock patterns](#).

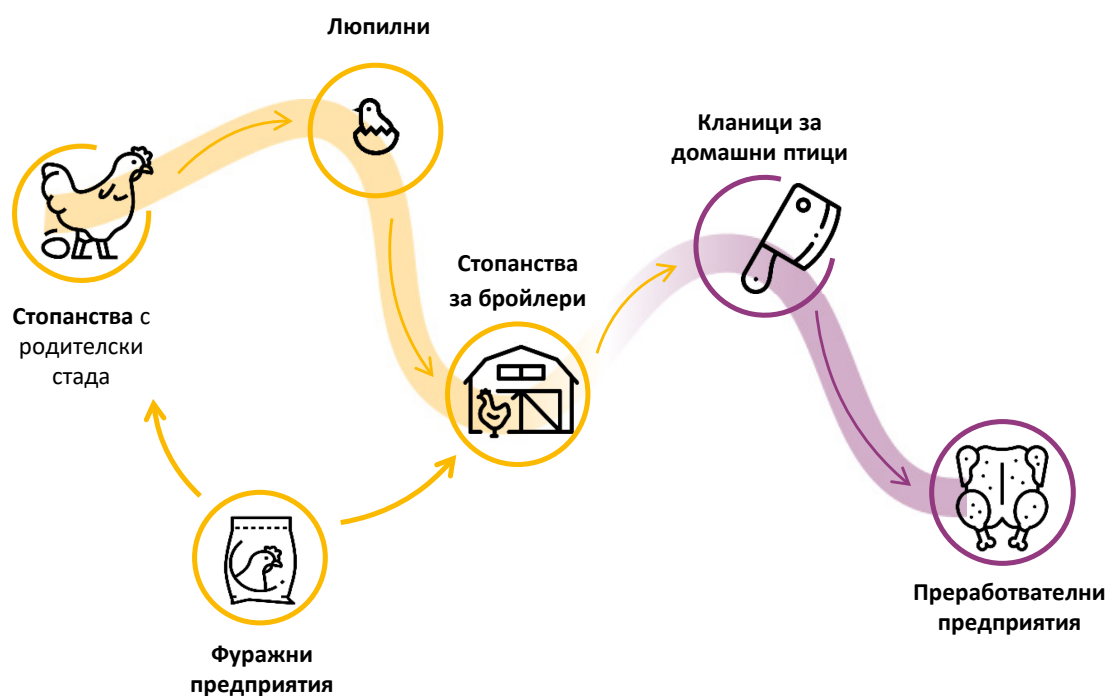
Фигура 4 — Разпределение на селскостопанските животни между държавите членки (2016 г. за домашни птици; 2021 г. за свине, говеда, овце и кози)



Източник: ЕСП въз основа на данни на Евростат.

42 Специализацията се осъществява на регионално равнище, но също и на равнище земеделски стопанства, като някои от тях се съсредоточават върху отглеждането на определен вид животни, например домашни птици (месо или яйца), свине, млечни крави или телета, или върху конкретен етап от процеса на отглеждане, например разплод или угояване. На [фигура 5](#) е показан пример от сектора на птицевъдството.

Фигура 5 — Специализация в сектора на птицевъдството



Източник: Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018 г.), стр. 17.

43 Наред с други фактори, тази специализация увеличава необходимостта от транспортиране на живи животни между държавите членки, например:

- свинете, угодвани и заклани в Германия, често са родени в Дания или Нидерландия⁵²;
- говедата, родени във Франция, Ирландия или Литва, често се угодват и колят в Испания или Италия (*каре 2*).

⁵² Bittlmayer, *Local Characteristics of Pig Production in Germany and Bavaria* (2019 г.).

Каре 2

Производството на телешко и говеждо месо в Италия и Испания зависи от вноса на телета от други държави членки

Италия произвежда телешко, а Испания произвежда говеждо месо. И двете страни разчитат предимно на говеда с национален произход, но също така внасят телета от други държави членки, за да отговорят на следните нужди:

- **сезонно търсене:** Италия внася говеда в месеците от април до юни, за да компенсира недостатъчното предлагане от национални източници през този период и да гарантира доставките на телешко месо, когато търсенето в страната е по-голямо през месеците от декември до януари;
- **търсене за износ:** Испания (Каталония и Арагон) зависи от вноса на телета, за да отговори на нарастващото търсене на говеда, които се изнасят за клане в Близкия изток.

Източник: Комисия, [Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening](#) (2022 г.), стр. 25—29.

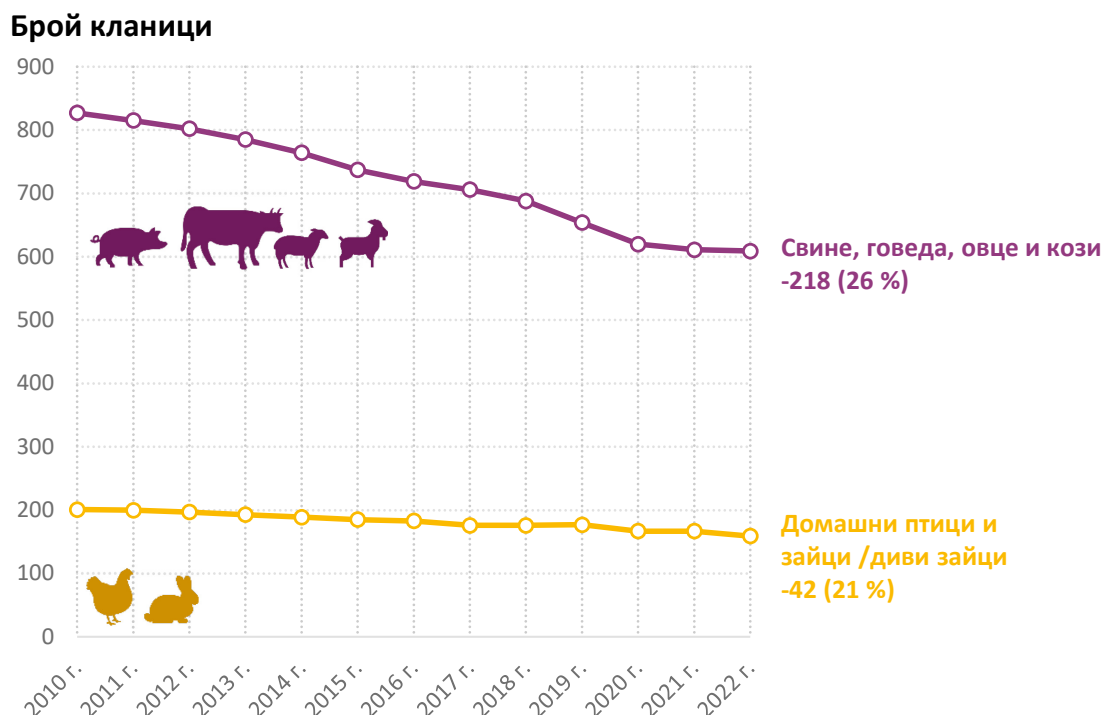
Повишаване на концентрацията в сектора на кланиците

44 Няма изчерпателни данни за броя на кланиците в ЕС, но секторът е преминал през процес на консолидация, с тенденция към по-малко на брой и по-големи по размер кланици⁵³. На [фигура 6](#) е показана тенденцията в Полша от 2010 г. насам. Влизането в сила на Пакета законодателни актове на ЕС в областта на хигиената (точка [19](#)) през 2006 г. ускорява този ход на развитие. За много от малките кланици е станало трудно да спазват по-строгите хигиенни изисквания, определени в новото законодателство, и да останат икономически жизнеспособни⁵⁴.

⁵³ EFA, [A strategy to reduce and replace live animal transport](#) (2019 г.), стр. 18.

⁵⁴ IPOL, [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021 г.), стр. 11.

Фигура 6 — Брой кланици в Полша (2010—2022 г.)



Източник: ЕСП въз основа на данни, предоставени от полските власти.

45 За по-големите кланици е по-лесно да спазват по-строгите хигиенни правила. Въпреки това, поради факта, че кланиците като цяло работят с ниски маржове на печалба, за да постигнат икономии от мащаба, те трябва да поддържат висока производителност, за което са необходими голям брой животни от по-широк географски район. Те също така обикновено се специализират в определени видове животни, напр. свине, свине майки, телета, бикове, домашни птици или агнета. Всички тези фактори са допринесли за намаляване на броя на кланиците и са увеличили необходимостта от транспортиране на дълги разстояния и потенциално от трансгранично транспортиране на живи животни за клане, особено на малки групи животни с неголяма численост, като пуйки или животни в края на продуктивния им живот (напр. кокошки носачки)⁵⁵.

⁵⁵ EFA, A strategy to reduce and replace live animal transport (2019 г.), стр. 18; IPOL, Patterns of livestock transport in the EU and to third countries (2021 г.), стр. 11.

46 В две проучвания⁵⁶ са оценени предимствата и недостатъците на транспортирането на живи животни за клане на дълги разстояния в сравнение с местното клане и впоследствие транспортирането на месото. И в двете от тях се заключава, че транспортирането на месо, вместо живи животни, може да бъде по-устойчиво от гледна точка на хуманното отношение към животните.

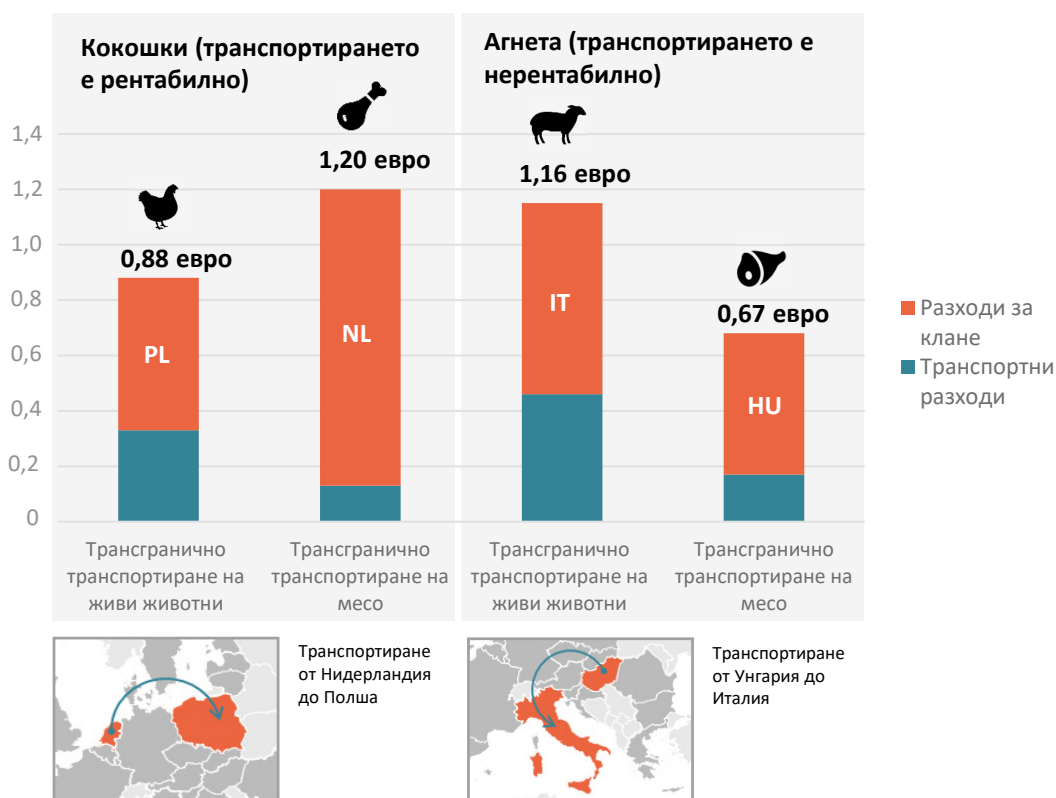
47 В проучването от 2017 г. се оценяват разходите, свързани с транспортирането на кокошки носачки от Нидерландия до Полша в края на продуктивния им период и на живи агнета от Унгария до Италия (вж. *фигура 7*). В първия случай, поради по-високите разходи за клане в Нидерландия в сравнение с Полша, е било по-евтино да се превозват живи животни вместо месо. Въпреки че във втория случай е било по-евтино да се транспортира месо вместо живи животни, агнетата са били транспортирани и в този случай поради други фактори с по-голямо значение (например ограничен капацитет за клане в съответната държава⁵⁷).

⁵⁶ Baltussen et al., *Sustainable production: transporting animals or meat?* (2009 г.); Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017 г.).

⁵⁷ Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017 г.), стр. 14.

Фигура 7 — Разходи за транспортиране на живи животни в сравнение с транспортирането на месо

Евро на килограм месо



Източник: Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017 г.), стр. 12—14.

48 Една от възможностите за намаляване на транспортирането на животни е клането да се извършва в близост до мястото на отглеждане чрез изграждане на местни и мобилни кланици. Изследователи стигат до заключението, че ако се осигурят достатъчен брой мобилни и малки кланици в Швеция, превозването на свине и говеда за повече от четири часа би станало почти ненужно⁵⁸. Местните и мобилните кланици обаче представляват дребномащабни решения, които отговарят на търсенето в определени пазарни ниши и на специфични нужди⁵⁹:

- **местни кланици** — в Германия някои местни кланици са се специализирали във висококачествени продукти, които се обработват по традиционен начин, като се използва месо от региона и се осигурява прозрачна верига за

⁵⁸ Håkansson et al., *Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation* (2016 г.), стр. 261.

⁵⁹ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019 г.), стр. 5 и 27.

доставки от съответното стопанство до месарницата⁶⁰. По подобен начин в Швеция строгите регулаторни стандарти за хуманно отношение към животните и нарастващото значение, което потребителите отдават на устойчиво произведеното месо с местен произход, насърчават инвестициите в дребномащабно производство на висококачествени продукти⁶¹.

- **мобилни кланици** — те биха могли да играят допълваща роля за посрещане на специфични нужди, например като намаляват необходимостта от транспортирането на негодни крави в края на полезния им живот⁶². При този вид кланици обаче също са налице предизвикателства, свързани с логистиката и рентабилността. Те имат високи оперативни разходи и успехът им зависи от възможностите за създаване на добавена стойност и за начисляване на високи цени при продажбите на дребно на крайните продукти⁶³.

⁶⁰ Европейска фондация за подобряване на условията на живот и труд (Eurofound), [Meat processing workers](#) (2018 г.), стр. 3; IPOL, [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021 г.), стр. 13.

⁶¹ Eurofound, [Meat processing workers](#) (2018 г.), стр. 2.

⁶² EFA, [A strategy to reduce and replace live animal transport](#) (2019 г.), стр. 27; Европейска комисия, [Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows](#) (2022 г.), стр. 157—162.

⁶³ IPOL, [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021 г.), стр. 12; Hultgren, [Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs](#) (2022 г.); Европейска комисия, [Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows](#) (2022 г.), стр. 161.

49 През януари 2022 г.⁶⁴ Европейският парламент отправя препоръка да се изградят на повече места местни съоръжения за клане и преработка и да се развие клането в стопанствата, като се използват мобилни кланици, особено в отдалечени райони (например планински райони и острови). Той предлага такива решения да бъдат финансирани посредством действащи фондове на ЕС. Асоциацията на европейските земеделски стопани, Сора Согеса, изразява предпочитание помощта от ЕС да се предоставя на вече работещи кланици, за да се подобрят техните съоръжения и управление на животните, вместо да се изграждат повече местни кланици⁶⁵.

Разходите за отглеждане на животни и клане се различават в отделните държави членки

50 Разликите в разходите между отделните етапи на процеса на отглеждане (напр. разплод и крайна фаза на угодяване) могат да бъдат от значение за превоза на животни. Сравнително ниската цена на прасенцата в Дания и Нидерландия обяснява защо голям брой от тях се транспортират от двете държави към Германия⁶⁶. Угодяването на свине в подготовка за клане (крайната фаза на угодяване) е по-скъпо в Германия, отколкото в Дания, но месната промишленост в Германия е по-ефективна поради по-ниските разходи за труд⁶⁷.

51 Разликите в разходите за клане на животно могат да стимулират прехвърлянето на кланичните дейности в държави членки, където те са икономически по-ефективни. Например, в проучване относно сектора на птицевъдството се изчислява, че основните компоненти на разходите за клане са следните:

- труд (35 %);
- сгради и оборудване (25 %);

⁶⁴ Европейски парламент, [Препоръка относно защитата на животните по време на транспортиране](#) (2022 г.), точки 39, 89, 105.

⁶⁵ Позиция на Сора и Согеса относно хуманното отношение към животните по време на транспортиране (2021 г.), стр. 2.

⁶⁶ Hoste, [International comparison of pig production costs](#) (2018 г.), стр. 16.

⁶⁷ Hoste, [International comparison of pig production costs](#) (2018 г.), стр. 16.

- други разходи (40 %), включително транспорт, енергия, вода, инспекции и опаковане⁶⁸.

52 Разходите в сектора на птицевъдството варират в държавите членки. Тъй като обаче всички кланици в ЕС използват сходно оборудване, в проучването се приема, че разликите в разходите за клане в сектора на птицевъдството между държавите се дължат главно на различното ниво на заплатите⁶⁹. Като цяло, в месопреработвателната промишленост все по-често се наемат мигранти, работници на временни договори и временни работници посредством външни агенции⁷⁰.

53 Не е налична общоевропейска публично достъпна база данни, която да предоставя информацията относно разходите за отглеждане или за клане на животни в отделните държави членки⁷¹.

Транспортните разходи и цената на месото не отразяват причиненото на животните страдание

54 В проучванията по тази тема транспортните разходи са изчислени съгласно различни методи (на пратка, на животно, на километър)⁷². Разходите за транспортиране на селскостопански животни зависят от редица фактори, като например вида на животните и изминатото разстояние. Делът на разходите за труд в общите транспортни разходи е значителен, наред с този на разходите за гориво, оборудване, проверки на здравословното състояние на животните и пътни такси⁷³.

⁶⁸ Van Horne, [Competitiveness of the EU poultry meat sector](#) (2018 г.), стр. 22.

⁶⁹ Van Horne, [Competitiveness of the EU poultry meat sector](#) (2018 г.), стр. 22.

⁷⁰ Eurofound, [Meat processing workers](#) (2018 г.), стр. 6 и 13.

⁷¹ Европейска комисия, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022 г.), стр. 7.

⁷² Van Wagenberg, [The economics of animal transport](#) (2019 г.), стр. 6; Европейска комисия, [Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening](#) (2022 г.), стр. 39; Европейска комисия, [Welfare of animals exported by road](#) (2020 г.), стр. 5.

⁷³ Van Wagenberg, [The economics of animal transport](#) (2019 г.), стр. 6.

55 Няма база данни, която да предоставя информация за транспортните разходи в отделните държави — членки на ЕС. Поради липсата на хармонизирани данни ЕСП не беше в състояние да определи каква е частта на транспортните разходи в крайната цена на месото, която потребителите плащат. Въпреки това, макар и да са ограничени, данните и изявленията на този отрасъл сочат, че транспортните разходи като цяло имат малък дял в крайната цена на дребно на месото. В проучване относно птичето месо се изчислява, че за филе от гърди от производители в ЕС, продавано в Германия, транспортните разходи възлизат средно на 2 евроцента на килограм, т.е. по-малко от 1 % от общата цена на месото⁷⁴.

56 ЕСП не откри достатъчно данни за финансовите последици от проблемите, причинени от неспазване на изискванията за хуманно отношение към животните по време на транспортиране. В проучване от 2015 г.⁷⁵ се оценяват разходите, свързани с причиняване на рани, куцане, смърт и други проблеми на животните, транспортирани за отглеждане или клане. Поради това че органите на държавите членки и Комисията не разполагат с изчерпателни данни, се възпрепятства разработването на системи от стимули, чрез които транспортните дружества биха могли да се мотивират да предприемат стъпки за предотвратяване на проблеми, свързани с хуманното отношение към животните.

57 В Ирландия финансовите последици, свързани с отказването на месо в кланиците поради лошо отношение към животните (напр. в резултат на което са причинени кожни лезии или синини по крайниците), се оценяват на 43 % от маржа на печалба на производителите и представляват сериозна заплаха за икономическата жизнеспособност на свинефермите⁷⁶. В някои случаи обаче неспазването на правилата за транспортиране на негодни животни може да донесе финансови облаги на производителите (*каре 3*).

⁷⁴ Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018 г.), стр. 6.

⁷⁵ Van Wagenberg et al., *Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU* (2015 г.).

⁷⁶ Европейска комисия, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022 г.), стр. 42.

Каре 3

Примерни причини за изпращане на негодни животни в кланици

Решението на земеделските стопани да не лекуват негодни крави преди клане се дължи на това, че тази дейност се счита за икономически неефективна. За тях обикновено е по-скъпо да колят негодни крави в стопанството, отколкото да ги изпратят в кланица, докато продажбата на животно на кланица — дори то да е негодно — може да донесе печалба.

Освен това санкциите като цяло не действат като възпиращ фактор за лошата практика и/или незаконната дейност, тъй като операторите смятат, че те са ниски в сравнение с цената, която получават за съответното животно. Например по време на една своя проверка Комисията установява, че е наложена глоба в размер на 250 евро за транспортиране на бик със счупен крак, при положение че приблизителната стойност на закланото животно може да е от порядъка на 1 500 евро.

Източник: Комисия, [Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows](#) (2022 г.) стр. iv; Комисия, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022 г.), стр. 33; Комисия, [Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU](#) (2015 г.), стр. 9.

Предпочитанията на потребителите биха могли да окажат влияние върху транспортирането на животни

58 Предпочитанията на потребителите са от значение за превоза на животни⁷⁷. Потребителското търсене на месо от региона, месо от прясно заклани животни или определени разфасовки месо, както и сезонното търсене на определени видове месо са сред факторите, които могат да окажат влияние върху необходимостта от транспортиране на животни. Един пример за това представлява вносът на агнета в Италия по време на великденските празници.

59 Според проучването на Евробарометър от 2022 г. относно безопасността на храните, при закупуването на хранителни продукти повечето респонденти (54 %) вземат предвид цената на продукта, 46 % обръщат внимание на географския произход, а по-малко от тях отчитат въздействието върху околната среда и климата (16 %) или етичните аспекти, като например хуманното отношение към животните (15 %)⁷⁸.

⁷⁷ EFA, [A strategy to reduce and replace live animal transport](#) (2019 г.), стр. 17.

⁷⁸ ЕОБХ, [Eurobarometer on food safety in the EU](#) (2022 г.), стр. 8.

60 В проучване на Комисията относно етикетирането във връзка с изискванията за хуманно отношение към животните се констатира, че макар потребителите да твърдят, че вземат предвид тези аспекти при закупуването на месни продукти, те невинаги са склонни да плащат по-високи цени за продукти, при производството на които въпросните изисквания се спазват в по-голяма степен. Готовността им да заплатят повече се увеличава, ако им е предоставена информация относно условията за отглеждане на животните и ако считат, че даден продукт е с по-високо качество⁷⁹. Въпреки това организациите от промишления сектор смятат, че пазарната възвръщаемост все още не е достатъчна за изплащане на инвестициите, свързани с хуманното отношение към животните, тъй като потребителите не са запознати със стандартите, при които се произвеждат техните храни, и поради тази причина цената остава най-важният фактор при избора им⁸⁰.

61 В бъдеще потребителите могат да играят важна роля за насърчаване на промени, тъй като според Комисията се очаква те да започнат да обръщат по-голямо внимание на следните фактори:

- производствени процеси и произход на продуктите (напр. местни пазари, биологичен произход и други схеми за качество, хуманно отношение към животните и отпечатък върху околната среда);
- здравни съображения (по-нисък прием на животински протеини или пълното им избягване);
- съображения за удобство (преминаване от прясно месо към повече преработено месо)⁸¹.

⁷⁹ Комисия, [Study on animal welfare labelling](#) (2022 г.), стр. 110.

⁸⁰ Комисия, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022 г.), стр. 42.

⁸¹ Комисия, [EU Agricultural outlook 2021-2031](#) (2021 г.), стр. 30.

62 До 2031 г. се очаква потреблението на месо в ЕС да намалее, противно на световните тенденции. Чрез своите [рекламни кампании](#) обаче Комисията помага на земеделските стопани в ЕС и на хранително-вкусовата промишленост да продават своите селскостопански продукти, включително месо (прясно, охладено и замразено) и месни заготовки⁸². В по-общ план се наблюдава връзка между обема на консумираното месо и броя на транспортираните живи животни⁸³.

⁸² Член 5, параграф 1, буква а) от [Регламент \(ЕС\) № 1144/2014](#).

⁸³ IPOL, [Patterns of livestock transport in the EU and to third countries](#) (2021 г.), стр. 13—14.

Тенденции при транспортирането на животни

Не е налична изчерпателна централизирана информация относно транспортирането на животни на равнище ЕС

63 Данните относно транспортирането на живи животни на равнище ЕС са фрагментарни⁸⁴. Основната причина за това е, че законодателството на ЕС не налага задължение на държавите членки да събират и докладват информация за транспортирането на живи животни. Регламентът относно транспортирането изисква от държавите членки само да докладват за извършените инспекции⁸⁵. С оглед на предотвратяването на заразни болести по животните Законодателството за здравеопазването на животните (Animal Health Law) налага на държавите членки да вписват превозите на животни в националните бази данни за идентификация и регистрация⁸⁶. Тези национални бази данни са създадени за целите на идентификация на животните, регистрация на стопанствата и контрол на заболяванията. Комисията счита, че те не са подходящи за извличане и анализ на данни относно транспортирането на животни.

64 Информация относно транспортирането на животни може да се намери в две бази данни на ЕС:

- **COMEXT** — база данни на Евростат за международната търговия със стоки, включително с живи животни.
- **TRACES** — онлайн платформа на Комисията за санитарно и фитосанитарно сертифициране, свързано с търговията в рамките на ЕС и вноса и износа на животни, храни, фуражи и растения.

⁸⁴ EPRS, [Protection of animals during transport](#) (2021 г.), стр. 8; Европейски парламент, [Резолюция относно прилагането на Регламент \(ЕО\) № 1/2005 на Съвета](#) (2019 г.), точка 23.

⁸⁵ Член 27, параграф 2 от [Регламент \(ЕО\) № 1/2005](#).

⁸⁶ Член 109 от [Регламент \(ЕС\) 2016/429](#).

65 Животните могат да бъдат превозвани към друга държава членка, ако се придружават от ветеринарен здравен сертификат⁸⁷. За тези превози е необходимо да се извърши уведомяване посредством базата данни TRACES⁸⁸. Пътуванията до държави извън ЕС се вписват в TRACES само когато животните преминават през друга държава членка. Комисията признава, че не разполага с пълна картина на износа на животни, осъществяван чрез шосеен транспорт⁸⁹. Същото важи и за другите видове транспорт. По отношение на износа по море през 2018 г. Комисията изчислява, че в TRACES са регистрирани само 31,6 % от говедата и 3,5 % от овцете, изнесени чрез кораби за превоз на селскостопански животни от Хърватия, Словения, Испания, Франция, Ирландия, Португалия и Румъния, взети заедно⁹⁰.

66 В TRACES се съдържат някои данни, свързани с транспорта, както и резултатите от официалните инспекции. Чрез тази система не може да се придобие цялостна представа за транспортирането на животни⁹¹. Освен това информацията относно международната търговия със стоки, включително с живи животни, може да се намери в COMEXT. В нито един от тези източници не се въвеждат данни относно транспортирането на животни в рамките на отделните държави. На [фигура 8](#) е показана съответната информация от двете бази данни и как тя се използва за целите на настоящия преглед.

⁸⁷ Член 143, параграф 1 от [Регламент \(ЕС\) 2016/429](#).






⁸⁸ Член 153, параграф 2 от [Регламент \(ЕС\) 2016/429](#).

⁸⁹ Комисия, [Welfare of animals exported by road](#) (2020 г.), стр. 13.

⁹⁰ Комисия, [Welfare of animals transported by sea](#) (2020 г.), стр. 5.

⁹¹ Европейска комисия, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022 г.), стр. 32.

Фигура 8 — Данни от COMEXT и TRACES, използвани за целите на анализа на ЕСП

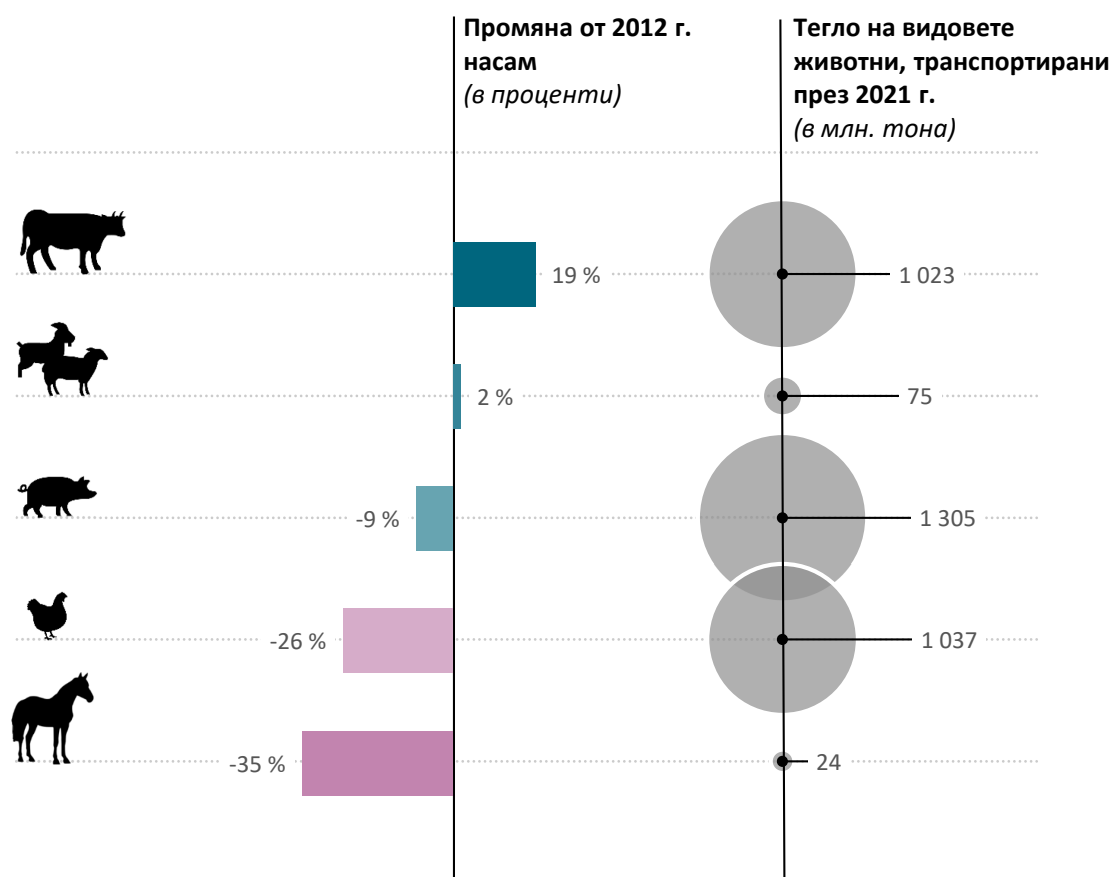
	стойност	брой	тегло	продължителност	разстояние	видове	цел	вътрешнодържавен	в рамките на ЕС	извън ЕС
	ЖИВОТНИ			ТРАНСПОРТ						
 COMEXT База данни на Евростат за международната търговия със стоки	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✓
 TRACES Онлайн платформа на Комисията за санитарни изисквания	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓*
 Включени и използвани данни за целите на анализа	 Включени, но неизползвани данни за целите на анализа	 Невключена информация в базата данни		* TRACES: Само частична информация относно износа към държави извън ЕС, липсва информация за вноса от такива държави						

Източник: ЕСП.

Тенденции при транспортирането на животни във и извън ЕС

67 ЕСП анализира наличните данни относно търговията с живи животни в рамките на ЕС за периода 2012—2021 г. На *фигура 9* са представени установените тенденции.

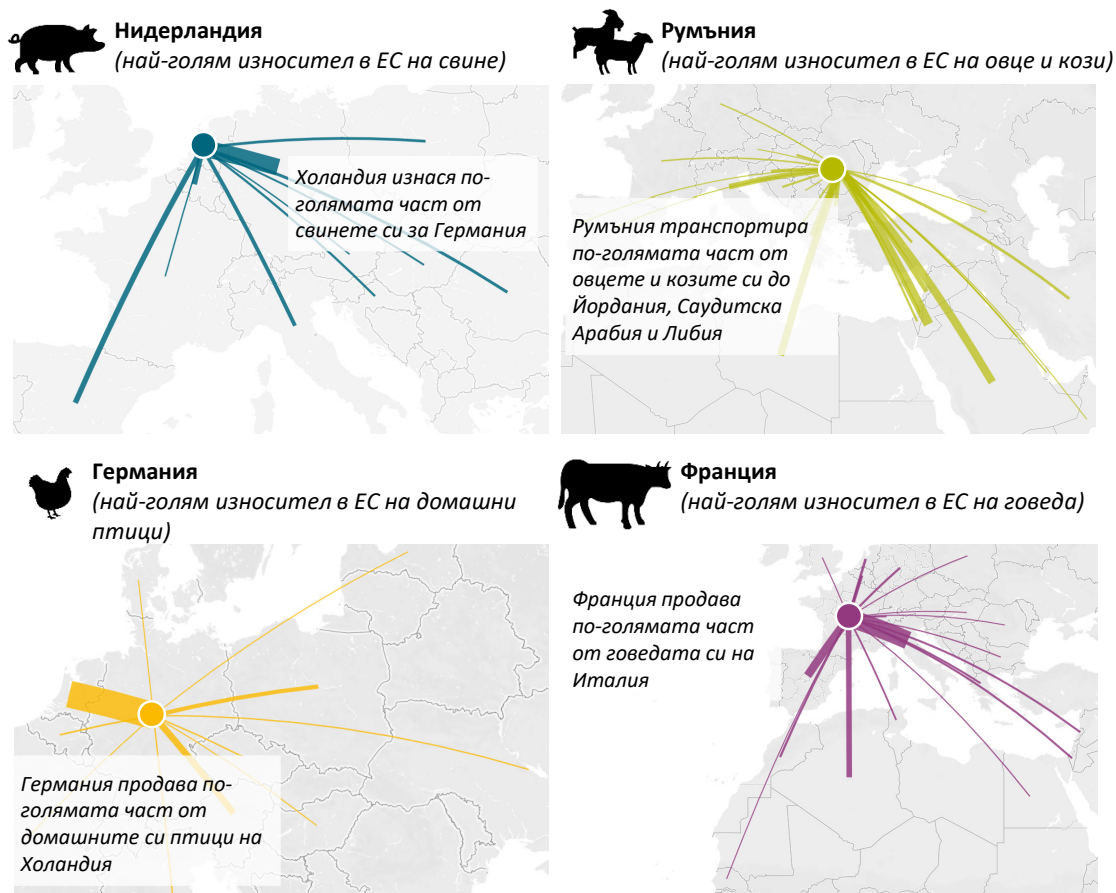
Фигура 9 — Тенденции в транспортирането на живи животни в рамките на ЕС (2012—2021 г.)



Източник: ЕСП, въз основа на данни от COMEXT (по отношение на теглото).

68 На *фигура 10* е показано до кои държави най-големите износители транспортират различните си видове живи животни. Основните получатели обикновено са съседни държави, но животните често се транспортират много по-далеч, включително извън ЕС.

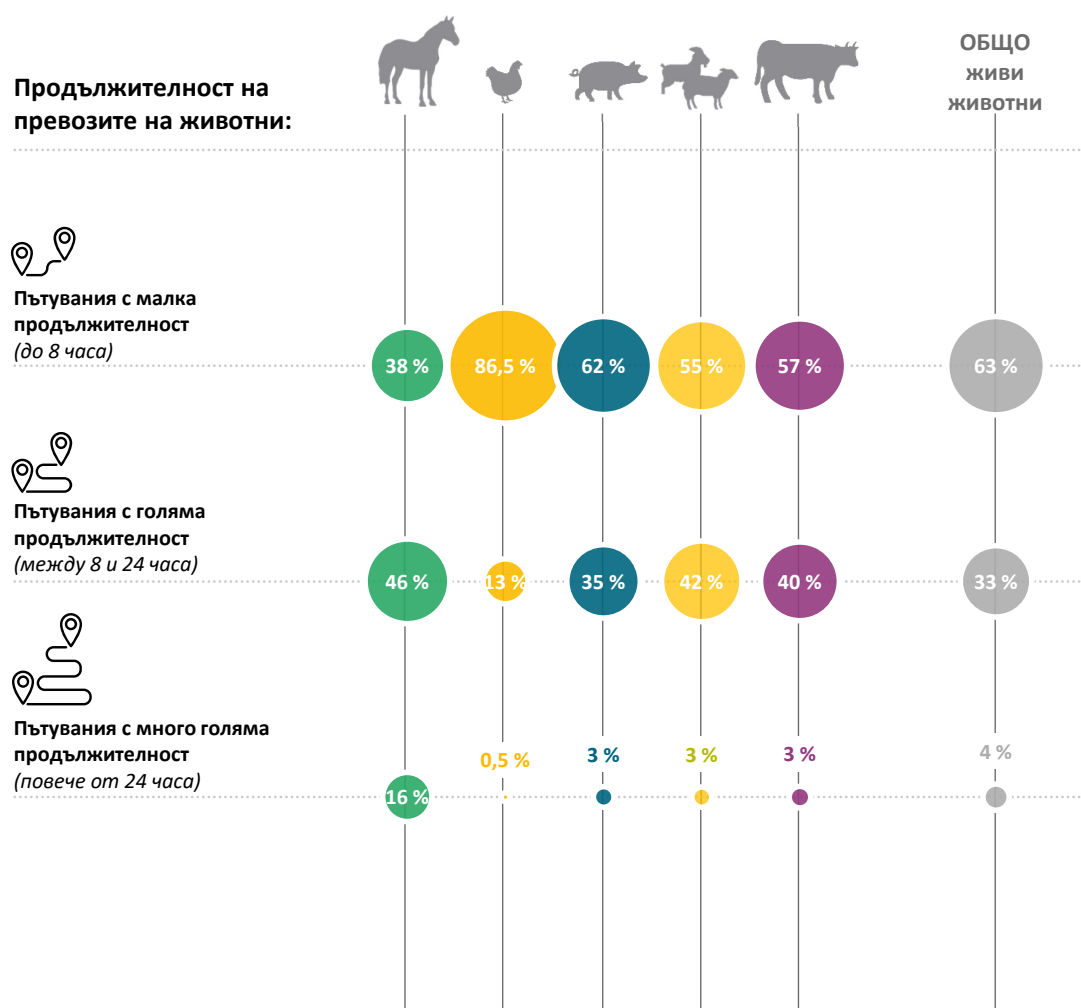
Фигура 10 — Водещи износители от ЕС и основни местоназначения за периода 2017—2021 г. по видове животни (обобщени данни относно транспортирането във и извън ЕС)



Източник: ЕСП, въз основа на данни от COMEXT (общо тегло).

69 По отношение на продължителността на пътуването, в по-голямата част от случаите през периода 2017—2021 г. превозите на животни в рамките на ЕС са съответно кратки (63 %), дълги (33 %) и много дълги (4 %). Домашните птици обикновено се превозват за кратки периоди от време (вж. *фигура 11*), докато конете обикновено се транспортират на по-дълги разстояния.

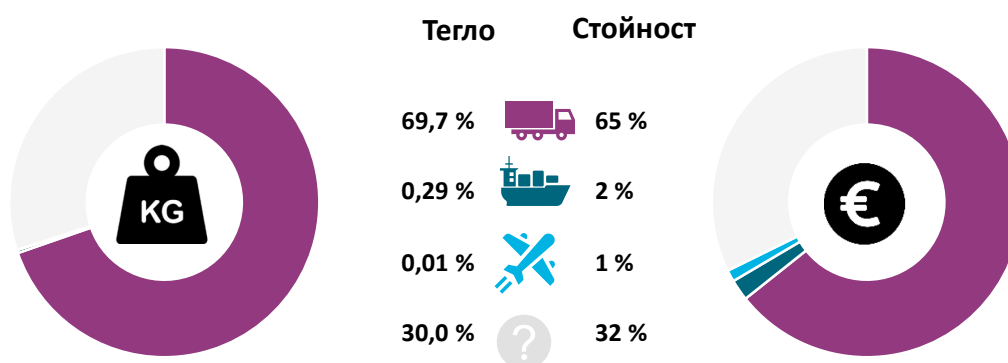
Фигура 11 — Продължителност на пътуването при транспортиране на живи животни за вътрешна търговия в ЕС, разбивка по видове животни (2017—2021 г.)



Източник: ЕСП, въз основа на данни от TRACES (пратки).

70 По-голямата част от търговията с живи животни между държавите членки се осъществява посредством шосеен транспорт, който представлява 70 % от теглото и 65 % от пазарната стойност (вж. [фигура 12](#)).

Фигура 12 — Видове транспорт, използван при вътрешната търговия с живи животни в ЕС (2017—2021 г.)

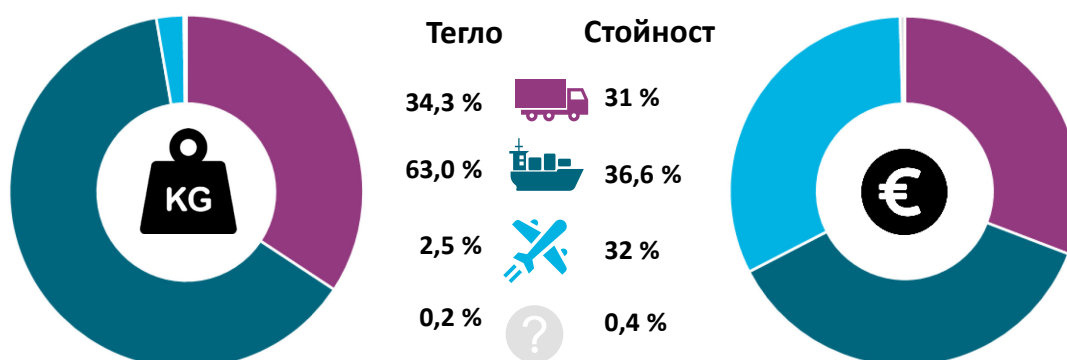


За около една трета от данните, въведени в COMEXT (30,00 % по отношение на теглото и 32 % по отношение на стойността), не се посочва видът на транспорта

Източник: ЕСП, въз основа на данни от COMEXT.

71 По отношение на износа извън ЕС, по-голямата част от транспортирането се осъществява по море (63 %), въпреки че по отношение на пазарната стойност различните видове транспорт имат еднакъв дял (вж. [фигура 13](#)).

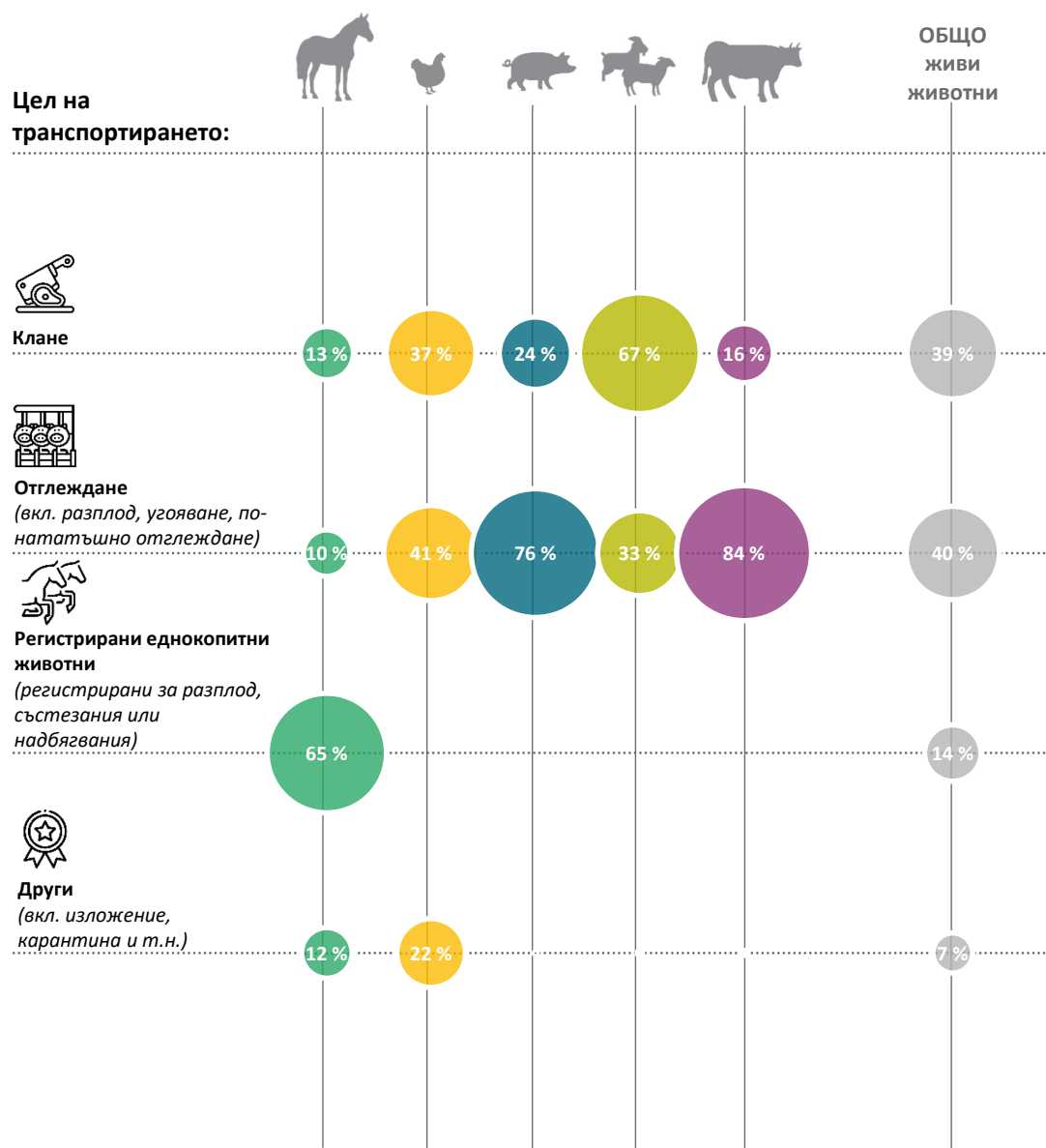
Фигура 13 — Видове транспорт, използван при износа на живи животни за държави извън ЕС (2017—2021 г.)



Източник: ЕСП, въз основа на данни от COMEXT.

72 През периода 2017—2021 г. живи животни се транспортират между държавите членки главно за отглеждане и за клане (вж. *фигура 14*).

Фигура 14 — Цел на транспортирането в рамките на ЕС по видове животни (2017—2021 г.)



Източник: ЕСП, въз основа на данни от TRACES.

73 През своя жизнен цикъл едно животно може да бъде транспортирано няколко пъти и с различни цели. На [фигура 15](#) е показан пример за теле, което се продава за производство на месо.

Фигура 15 — Транспортиране на теле от млекодайна порода, което се продава за производство на месо



Забележка: Този пример е изготвен въз основа на анализа на наличната литература и данни. Той не се отнася до транспортирането на конкретно животно.

Източник: Комисия, [Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening](#) (2022 г.), стр. 15, 19, 38; данни от COMEXT.

Използване на нови технологии за подобряване на мониторинга на транспортирането на животни

74 В своята резолюция от 2019 г. за прилагането на Регламента относно транспортирането⁹² Европейският парламент призовава Комисията да определи общи минимални стандарти за системите за проследяване по отношение на всички пътувания, за да се улесни по-добре хармонизираното събиране на данни.

75 В доклад на Комисията се посочва, че мониторингът би могъл да се подобри чрез използването на ИТ система или специален софтуер за проследяване на маршрутите, времето за пътуване и други характеристики на превозните средства, с които се транспортират животните⁹³. В рамките на преразглеждането на законодателството в областта на хуманното отношение към животните Комисията обмисля въвеждането на нови технологии за подобряване на мониторинга и правоприлагането. Разглеждат се следните два варианта:

- да се създаде централна информационна система на ЕС за цифровизиране на сертификатите и разрешенията, за извършване на автоматични проверки на документацията и за предоставяне на достъп в реално време до информацията относно пътуването;
- да се въведе изискване към държавите членки да прилагат такива инструменти на национално равнище⁹⁴.

76 Изследователи в Швеция са демонстрирали, че използването на цифрови инструменти може да оптимизира планирането и логистиката на транспортирането на животни. По този начин биха могли да се скъсат разстоянията, на които се превозват животните⁹⁵.

⁹² Европейски парламент, Резолюция относно прилагането на Регламент (ЕО) № 1/2005 на Съвета (2019 г.), точка 23.

⁹³ Комисия, *Evaluation of the EU Strategy for the Protection and Welfare of Animals 2012-2015* (2021 г.), стр. 26.

⁹⁴ Комисия, *Inception Impact Assessment on animal welfare* (2021 г.), стр. 4.

⁹⁵ Håkansson et al., *Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation* (2016 г.), стр. 261.

77 Според Европейския орган за безопасност на храните (ЕОБХ) оценяването на годността на животните за транспортиране е от първостепенно значение за подобряване на тяхното благосъстояние⁹⁶. През 2015 г. Комисията стартира пилотен проект за разработване и разпространение на ръководства за добри практики, прилагани към животни, които се транспортират в рамките на Европа и в държави извън ЕС за клане, угояване и разплод. Разработени са ръководства за превозване на говеда, коне, свине, домашни птици и овце⁹⁷. През 2022 г. проучване на Комисията относно транспортирането на негодни млечни крави показва, че поради липсата на разбиране или различни тълкувания на определението за негодни животни се превозват крави, които не могат да издържат пътуването⁹⁸.

78 Мониторингът на спазването на изискванията за хуманно отношение към животните при транспортиране е възпрепятстван от ограничения достъп до животните по време на пътуването⁹⁹. През 2011 г. ЕОБХ препоръчва да се разработят по-добри инструменти за мониторинг на хуманното отношение към животните по време на дълги пътувания, като например:

- включване на системи за наблюдение на температурата и за предупреждения в навигационните системи, както вече се изисква съгласно Регламента относно транспортирането за превозни средства, пренасящи животни на дълги разстояния¹⁰⁰;
- въвеждане на общи минимални стандарти с цел да се даде възможност за по-добре хармонизирана оценка на наблюдаваните параметри¹⁰¹.

Към настоящия момент нито една от тези препоръки на ЕОБХ не е отразена в законодателството на ЕС. Липсата на средства за мониторинг може да окаже отрицателно въздействие върху спазването и прилагането на правилата, а оттам и върху благосъстоянието на животните¹⁰².

⁹⁶ ЕОБХ, [Welfare of cattle during transport](#) (2022 г.), стр. 27 и 91.

⁹⁷ Уебсайт на пилотния проект „Ръководства за транспортиране на животни“.

⁹⁸ Комисия, [Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows](#) (2022 г.), стр. iv.

⁹⁹ ЕОБХ, [Welfare of cattle during transport](#) (2022 г.), стр. 91.

¹⁰⁰ Раздел 3 от глава VI на приложение I към [Регламент \(ЕО\) № 1/2005](#).

¹⁰¹ ЕОБХ, [Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport](#) (2011 г.), стр. 88.

¹⁰² Европейска комисия, [Fitness check of EU animal welfare legislation](#) (2022 г.), стр. 33.

79 През 2022 г. ЕОБХ предлага да се разработят камери, базирани на изкуствен интелект, за наблюдение на хуманното отношение към животните по време на транспортиране, сензори за отчитане на стреса, причинен от движението на превозните средства, и колани за коне, чрез които да се записват данни за физиологичното им състояние по време на пътуването. Наличните в тази област технически средства се използват при провеждане на научни изследвания, но все още не се прилагат в практиката¹⁰³.

¹⁰³ ЕОБХ, [Welfare of cattle during transport](#) (2022 г.), стр. 18—19 и 91.

Предизвикателства и възможности

80 Транспортирането на живи животни може да има отрицателни последици за тяхното благосъстояние. ЕС предприема инициативи за осигуряване на по-добри условия за животните по време на транспортиране, като приема законодателство в тази област и упражнява надзор върху начина, по който държавите членки го прилагат. При транспортирането на животни икономическите фактори са от най-голямо значение. Разликите в размера на разходите в държавите членки и необходимостта от реализиране на икономии от мащаба довеждат до специализация на животновъдния сектор и концентрация на кланичния сектор, увеличавайки нуждата от транспортиране на животни. Предпочитанията на потребителите също могат да повлияят на това доколко икономическите оператори са склонни да превозват живи животни.

81 Отрицателните последици от транспортирането върху състоянието на животните могат да бъдат ограничени чрез намаляване на броя и продължителността на пътуванията и подобряване на условията за живите животни по време на транспортиране. В настоящия преглед ЕСП установи няколко предизвикателства и възможности за създателите на политики на ЕС и заинтересованите страни, които биха могли да бъдат взети предвид при предстоящото преразглеждане на законодателството на ЕС в тази област.

82 **Намиране на алтернативи на транспортирането на живи животни.** Транспортирането на месо вместо живи животни може да бъде по-устойчиво както по отношение на благосъстоянието на животните, така и по отношение на въздействието върху околната среда и изменението на климата, но от икономическа гледна точка то невинаги е рентабилно. Друг начин за частично намаляване на необходимостта от транспортиране на животни е клането да се осъществява по-близо до мястото на отглеждане. Намирането на начини за насърчаване и стимулиране на развитието на местните кланици, както и използването на мобилни кланици, също би могло да допринесе за тази цел, въпреки че това обикновено са дребномащабни решения, които отговарят на специфични нужди и търсене в определени пазарни ниши.

83 **Предоставяне на по-добра информация на потребителите, за да им се помогне да правят информиран избор.** Изборът на потребителите може да играе важна роля за насърчаване на необходимите промени. Потребителите обикновено предпочитат месо с местен произход, а някои са готови да заплатят повече, ако са информирани, че се спазват принципите на хуманно отношение към животните. Въпреки това терминологията, използвана върху етикетите на храните, и големият брой схеми за етикетиране в държавите членки често създават объркване сред потребителите. По-голяма прозрачност и хармонизация, например чрез система на ЕС за етикетиране за съответствие със стандартите за хуманно отношение към животните, биха могли да помогнат на потребителите да правят информиран избор. Чрез своите рекламни кампании Комисията помага на земеделските стопани в ЕС и на хранително-вкусовата промишленост да продават своите селскостопански продукти, включително месо (прясно, охладено и замразено) и месни заготовки.

84 **Насърчаване на структурни промени за постигане на по-устойчива верига за доставки на храни.** Европейският зелен пакт и стратегията „От фермата до трапезата“ насърчават прехода към по-устойчива продоволствена система. За този преход са необходими структурни промени във веригата на доставки и в моделите на консумация на хранителни продукти. Добре замислените финансови инициативи могат да играят пряка роля за това, като изпращат правилните ценови сигнали и мотивират чрез подходящи стимули устойчиво поведение от страна на производителите, ползвателите и потребителите.

85 **Определяне на финансовото измерение на причинените на животните страдания и отчитане на този фактор в разходите за транспорт и в цената на месото.** Спазването на изискванията за хуманно отношение към животните не се взема предвид в разходите за транспорт и в цената на месото. Разработването на методология за отразяване на причиненото на животните страдание в цената на продуктите би било възможно за въвеждане на системи от стимули, с които да се насърчат транспортните дружества да предотвратяват проблеми, свързани с хуманното отношение към животните, и да се сведат до минимум икономическите ползи от неспазването на правилата.

86 Получаване на централизирана обобщена информация за транспортирането на животни, мониторинг на условията на живите животни по време на транспортиране и насърчаване на логистичната оптимизация.

Държавите членки събират данни относно превозването на животни с цел контрол на заболяванията. Комисията не разполага с изчерпателна централизирана информация относно транспортирането на животни. Използването на информационна система на равнище ЕС за проследяване на всички превози на живи животни, включително на такива в рамките на същата държава, би могло да подобри мониторинга и да осигури на Комисията подробни централизирани данни относно транспортирането на животни. Използването на цифрови инструменти също би могло да оптимизира планирането и логистиката при транспортирането на животни. Мониторингът на спазването на изискванията за хуманно отношение към животните при транспортиране е възпрепятстван от ограничения достъп до животните по време на пътуването. Наличните в тази област технически средства се използват при провеждане на научни изследвания, но все още не се прилагат в практиката. Новите технологии, като например камери и сензори, биха могли да допринесат за оценката и мониторинга на благосъстоянието на животните по време на транспортиране.

Настоящият преглед беше приет от Одитен състав I с ръководител Joëlle Elvinger — член на Европейската сметна палата, в Люксембург на заседанието му от 1 март 2023 г.

За Европейската сметна палата

Tony Murphy
Председател

Приложение

Приложение I — Основни документи, анализирани от ЕСП

Baltussen et al., Sustainable production: transporting animals or meat? (2009 г.)

Baltussen et al., Transport of live animals versus meat (2017 г.)

Bittlmayer, Local Characteristics of Pig Production in Germany and Bavaria (2019 г.)

Европейска комисия, Доклад за въздействието на Регламент (ЕО) № 1/2005 на Съвета относно защитата на животните по време на транспортиране (2011 г.)

Европейска комисия, Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU (2015 г.)

Европейска комисия, The future of the livestock sector (2020 г.)

Европейска комисия, Welfare of animals exported by road (2020 г.)

Европейска комисия, Welfare of animals transported by sea (2020 г.)

Европейска комисия, Evaluation of the mandatory indication of the country of origin or place of provenance for fresh, chilled and frozen meat of swine, sheep, goats and poultry (2021 г.)

Европейска комисия, EU Agricultural outlook 2021-2031 (2021 г.)

Европейска комисия, Fitness check of EU animal welfare legislation (2022 г.)

Европейска комисия, Study on animal welfare labelling (2022 г.)

Европейска комисия, Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use (2022 г.)

Европейска комисия, Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening (2022 г.)

Европейска комисия, Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows (2022 г.)

ЕСП, Специален доклад № 31/2018 „Хуманно отношение към животните в ЕС — преодоляване на разминаването между амбициозните цели и практическото изпълнение“

- ЕОБХ, Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport (2011 г.)
- ЕОБХ, Welfare of cattle during transport (2022 г.)
- ЕОБХ, Eurobarometer on food safety in the EU (2022 г.)
- ЕPRS, Animal welfare on the farm – ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level (2021 г.)
- ЕФА, A strategy to reduce and replace live animal transport (2019 г.)
- ЕФА, Live animal transport (2021 г.)
- Eurofound, Meat processing workers (2018 г.)
- Европейски парламент, Резолюция относно защитата на животни по време на транспортиране (2012 г.)
- Европейски парламент, Резолюция относно прилагането на Регламент (ЕО) № 1/2005 на Съвета (2019 г.)
- Европейски парламент, Доклад относно разследването на предполагаеми нарушения и лошо администриране при прилагането на правото на Съюза във връзка със защитата на животните по време на транспортиране във и извън Съюза (2021 г.)
- Håkansson et al., Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation (2016 г.)
- Hoste, International comparison of pig production costs (2018 г.)
- Hultgren, Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs (2022 г.)
- IPOL, Patterns of livestock transport in the EU and to third countries (2021 г.)
- Van Horne, Competitiveness of the EU poultry meat sector (2018 г.)
- Van Wageningen et al., Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU (2015 г.)
- Van Wageningen, The economics of animal transport (2019 г.)
- Van Wageningen, Baltussen, Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU (2021 г.)

Съкращения

ЕОБХ: Европейски орган за безопасност на храните

ОСП: Обща селскостопанска политика

ANIT: Анкетна комисия на Европейския парламент за защитата на животните по време на транспортиране

EFA: Eurogroup for Animals

EPRS: Служба на Европейския парламент за парламентарни изследвания

IPOI: Генералната дирекция за вътрешни политики на ЕС на Европейския парламент

NGO: Неправителствена организация

Речник на термините

Крайна фаза на уговяване: Финален етап на уговяване в подготовка за клане.

Пратка: Определено количество стоки, обхванати от единен сертификат или документ и транспортирани от едно и също стопанство на произход до едно и също местоназначение с един и същ вид транспорт.

Разплод: Отглеждане на животни с цел получаване на потомство.

Теле от млекодайна порода: Млада крава, отглеждана за производство на мляко.

Уговяване: Отглеждане на животни за производство на месо.

COMEXT: База данни на Евростат за търговията на ЕС със стоки, обхващаща както търговията между държавите — членки на ЕС, така и тази с държави извън ЕС.

TRACES: Онлайн платформа на Комисията, съдържаща информация относно санитарното и фитосанитарното сертифициране, необходимо за търговия с животни, храни и фуражи от животински и неживотински произход и растения в рамките на ЕС и с други държави.

Одитен екип

Настоящият доклад беше приет от Одитен състав I „Устойчиво използване на природните ресурси“, с ръководител Joelle Elvinger — член на ЕСП. Одитната задача беше ръководена от Eva Lindström — член на ЕСП, с подкрепата на Kristina Maksinen — ръководител на нейния кабинет, Katharina Bryan — бивш ръководител на кабинета, Johan Stalhammar — аташе в кабинета, Elena Graziuso — политически сътрудник, и Andrzej Robaszewski — икономист в кабинета; Emmanuel Rauch — главен ръководител; Michela Lanzutti — ръководител на задача; Michal Szwed, Magdeline Owusu Agyemang и Zvonimir Novoselic — одитори. Marika Meisenzahl предостави подкрепа за графичното оформление. Stamatis Kalogirou и Lukasz Kolodziej предоставиха подкрепа за анализ на данните и за създаване на информационните табла. Agata Sylwestrzak и Laura McMillan предоставиха езикова подкрепа.



От ляво надясно: Andrzej Robaszewski, Elena Graziuso, Stamatis Kalogirou, Michela Lanzutti, Johan Stalhammar, Eva Lindström, Laura McMillan, Kristina Maksinen, Zvonimir Novoselic, Magdeline Owusu Agyemang, Michal Szwed.

АВТОРСКИ ПРАВА

© Европейски съюз, 2023 г.

Политиката на ЕСП относно повторната употреба е определена в [Решение № 6-2019 на Европейската сметна палата](#) относно политиката за свободно достъпни данни и повторната употреба на документи.

Освен ако не е посочено друго (напр. в отделни известия за авторските права), създаденото от ЕСП съдържание, притежавано от ЕС, е лицензирано по [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Това означава, че като правило повторната употреба е позволена, при условие че са посочени първоначалните източници и всички извършени промени. Лицето, което използва информацията на ЕСП повторно, следва да не изменя първоначалния смисъл или послание на документите. ЕСП не носи отговорност за последствия, възникнали в резултат на повторното използване.

Необходимо е да се получи допълнително разрешение в случаите, когато дадено съдържание изобразява разпознаваеми частни лица, например на снимки на персонала на ЕСП, или когато е включено съдържание на трети страни.

В случаите, когато е получено такова разрешение, то отменя и заменя горепосоченото общо разрешение и ясно посочва всички ограничения при използването.

За използването или възпроизвеждането на съдържание, което не е собственост на ЕС, може да е необходимо да се потърси разрешение директно от носителите на авторските права:

- **Фигури (икони):** Всички фигури са създадени с използването на ресурси от [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. Всички права запазени.

Софтуер или документи, обхванати от правата на индустриална собственост, като патенти, търговски марки, регистрирани дизайни, лого и наименования, са изключени от политиката на ЕСП за повторно използване.

Уебсайтовете на всички институции на Европейския съюз, включени в домейна eugora.eu, съдържат препратки към сайтове на трети страни. Тъй като ЕСП не контролира съдържанието им, моля, запознайте се с тяхната политика за поверителност на данните и с политиката за авторските права.

Използване на логото на ЕСП

Логото на ЕСП не може да бъде използвано без предварително разрешение.

BG PDF	PDF/Volume_01	QJ-07-23-137-BG-N	978-92-847-9852-0	10.2865/89892
--------	---------------	-------------------	-------------------	---------------

В настоящия преглед на Европейската сметна палата (ЕСП) са представени основните фактори, които играят роля при транспортирането на живи животни, и се излагат тенденциите в тази област. Всяка година милиарди живи животни се транспортират по различни причини в рамките на Европейския съюз и се внасят или изнасят от него с шосеен, морски, железопътен и въздушен транспорт, например за разплод, угояване или клане. В ЕС е прието законодателство относно защитата на животните по време на транспортиране, но Европейската комисия е установила слабости в тази област, констатирани също и от академични проучвания по темата. Сред бъдещите предизвикателства и възможности в тази сфера са: намиране на алтернативи на транспортирането на живи животни, предоставяне на по-добра информация на потребителите, насърчаване на структурни промени за постигане на по-устойчива верига за доставки на храни, определяне на финансово измерение на причинените на животните страдания и отчитане на този фактор в разходите за транспорт и в цената на месото, както и насърчаване на използването на нови технологии.

ЕВРОПЕЙСКА СМЕТНА ПАЛАТА
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Тел. +352 4398-1

За запитвания: eca.europa.eu/bg/Pages/ContactForm.aspx

Уебсайт: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors



ЕВРОПЕЙСКА
СМЕТНА
ПАЛАТА