

# Pregled 03

SL

## Prevoz živih živali v EU: izzivi in priložnosti



EVROPSKO  
RAČUNSKO  
SODIŠČE

2023

# Vsebina

	Odstavek
<b>Povzetek</b>	I–X
<b>Uvod</b>	01–12
<b>Obseg in pristop pregleda</b>	13–17
<b>Dejavniki, ki vplivajo na prevoz živali</b>	18–62
<b>Regulativni dejavniki</b>	19–38
Zakonodaja EU o prevozu živali se v državah članicah ne uveljavlja enako strogo	20–23
Skupna kmetijska politika ni osredotočena na dobrobit živali med prevozom	24–28
Ni skupnega standarda označevanja mesa	29–36
V nedavnih strategijah EU je bil predlagan bolj trajnostni prehranski sistem	37–38
<b>Ekonomski dejavniki</b>	39–62
Specializacija v živinorejskem sektorju	40–43
Povečana koncentracija v sektorju zakola	44–49
Stroški vzreje in zakola se med državami članicami razlikujejo	50–53
Trpljenje živali v stroških prevoza ali cenah mesa ni upoštevano	54–57
Preference potrošnikov bi lahko vplivale na prevoz živali	58–62
<b>Trendi na področju prevoza živali</b>	63–79
<b>Na ravni EU ni celovitih centraliziranih podatkov o prevozu živali</b>	63–66
<b>Trendi v prevozu živali znotraj/zunaj EU</b>	67–73
<b>Nove tehnologije za izboljšanje spremljanja prevoza živali</b>	74–79
<b>Izzivi in priložnosti</b>	80–86
<b>Priloga</b>	
<b>Priloga I — Ključne pregledane publikacije</b>	

**Kratice**

**Glosar**

**Ekipa Sodišča**

## Povzetek

**I** Vsako leto se po cesti, morju, železnici in zraku v EU in iz nje prepelje več milijard živih živali, in sicer iz različnih razlogov, kot so vzreja, pitanje ali zakol. EU je sprejela zakonodajo o zaščiti živali med prevozom. Pomanjkljivosti, ki so bile ugotovljene v študijah in jih je opredelila tudi Evropska komisija, kažejo na to, da se trenutni standardi dobrobiti živali ne spoštujejo vedno, pojavlja pa se tudi vprašanje, ali so sploh ustrezni.

**II** V pregledu, ki ga je pripravilo Evropsko računsko sodišče (Sodišče), so opisani glavni dejavniki, ki vplivajo na prevoz živih živali, in prikazani trendi na tem področju. Pregled je priložnost, da Sodišče pravočasno prispeva k razpravi o prevozu živali, ki bo potekala v zvezi s prihodnjo revizijo zakonodaje EU o dobrobiti živali. Ta pregled, ki ni revizija, temelji predvsem na javno dostopnih informacijah, gradivu, zbranim posebej za ta namen, in preteklem delu Sodišča.

**III** Na prevoz živali znotraj EU in v tretje države vpliva več med seboj povezanih dejavnikov, ki so predvsem ekonomski in zakonodajni. V državah članicah se zakonodaja EU o prevozu živali ne uveljavlja enako strogo, zato obstaja tveganje, da bi prevozniki lahko izkoriščali pomanjkljivosti, ki nastanejo zaradi različnih nacionalnih sistemov kazni. S skupno kmetijsko politiko se sicer podpira živinoreja, da bi se zagotovila stabilna oskrba s cenovno dostopno hrano, in spodbujajo ukrepi za doseganje boljše dobrobiti živali na kmetijah, vendar ta politika doslej ni bila osredotočena na dobrobit živali med prevozom.

**IV** Glavna gonilna sila prevoza živali so ekonomski dejavniki. Na enotnem trgu si nosilci dejavnosti, kot so kmetje in proizvajalci mesa, prizadevajo kar najbolj zmanjšati stroške in povečati prihodke ter optimizirati ekonomijo obsega, in sicer tako, da izkoriščajo razlike v stroških med državami članicami. Negativni vpliv prevoza na dobrobit živali bi bilo mogoče ublažiti tako, da bi se zmanjšala število in dolžina voženj, izboljšali pogoji za žive živali med prevozom in opredelile alternative prevozu živali.

**V** Stopnja dobrobiti živali se v stroških prevoza ali ceni mesa ne upošteva. Glede na ugotovitve iz študij in zaključke, ki jih je sprejela Komisija, ni dovolj podatkov, zato je težko pripraviti sistem spodbud, s katerim bi se prevozna podjetja lahko spodbujala k preventivi na področju dobrobiti živali in s katerim bi se kar se da zmanjšalo nespoštovanje pravil zaradi ekonomskih razlogov.

**VI** Pri spodbujanju sprememb bi lahko imeli pomembno vlogo potrošniki. Anketiranci v raziskavah, ki jih je opravila Komisija, so menili, da pri nakupu mesnih izdelkov upoštevajo dobrobit živali, vendar so višje cene pripravljene plačati le, če so o dobrih pogojih za dobrobit živali obveščeni. Ker obstaja veliko različnih sistemov označevanja, zlasti na nacionalni ravni, in ker ni specifičnih informacij, potrošniki težko sprejemajo ozaveščene odločitve.

**VII** Z Evropskim zelenim dogovorom in strategijo „od vil do vilic“ se spodbuja prehod na bolj trajnosten prehranski sistem. Takega prehoda pa ni mogoče doseči brez strukturnih sprememb, tako v dobavni verigi kot pri potrošniških navadah. Gledano širše je količina porabljenega mesa povezana s številom živih živali, ki se prevažajo. Komisija s svojimi promocijskimi kampanjami in programi financiranja kmetom in živilski industriji v EU pomaga pri prodaji njihovih kmetijskih proizvodov, vključno z mesom (svežim, ohlajenim in zamrznjenim) ter mesnimi pripravki.

**VIII** Države članice evidentirajo premike živali v nacionalnih zbirkah podatkov o identifikaciji in registraciji. Podatki v zvezi s premiki med državami članicami ali vstopom v EU se evidentirajo v podatkovni zbirki Komisije. Te podatkovne zbirke so bile vzpostavljene za evidentiranje identifikacije živali, registracije kmetij in sanitarnih spričeval zaradi obvladovanja bolezni, zato trenutno niso prilagojene tako, da bi lahko Komisija iz njih pridobivala celovite centralizirane podatke o prevozu živali. Z uporabo novih tehnologij bi se lahko izboljšalo spremljanje prevoza živali, kar zadeva premike, pa tudi glede dobrobiti živali med prevozom. Z digitalnimi orodji bi bilo mogoče optimizirati načrtovanje in logistiko prevoza živali.

**IX** Sodišče je poudarilo tudi več izzivov, ki jih bodo morali obravnavati oblikovalci politik EU in drugi deležniki:

- opredelitev in sprejetje alternativ prevozu živali,
- boljše informiranje potrošnikov kot pomoč pri sprejemanju ozaveščenih odločitev,
- spodbujanje strukturnih sprememb zaradi bolj trajnostnega prehranskega sistema,
- določitev denarne vrednosti trpljenja živali med prevozom in upoštevanje tega elementa pri stroških prevoza in ceni mesa,
- pridobitev celovitega centraliziranega pregleda nad prevozom živali na ravni EU in izkoriščanje novih tehnologij za spremljanje prevoza živali, merjenje dobrobiti živali med prevozom in spodbujanje logistične optimizacije.

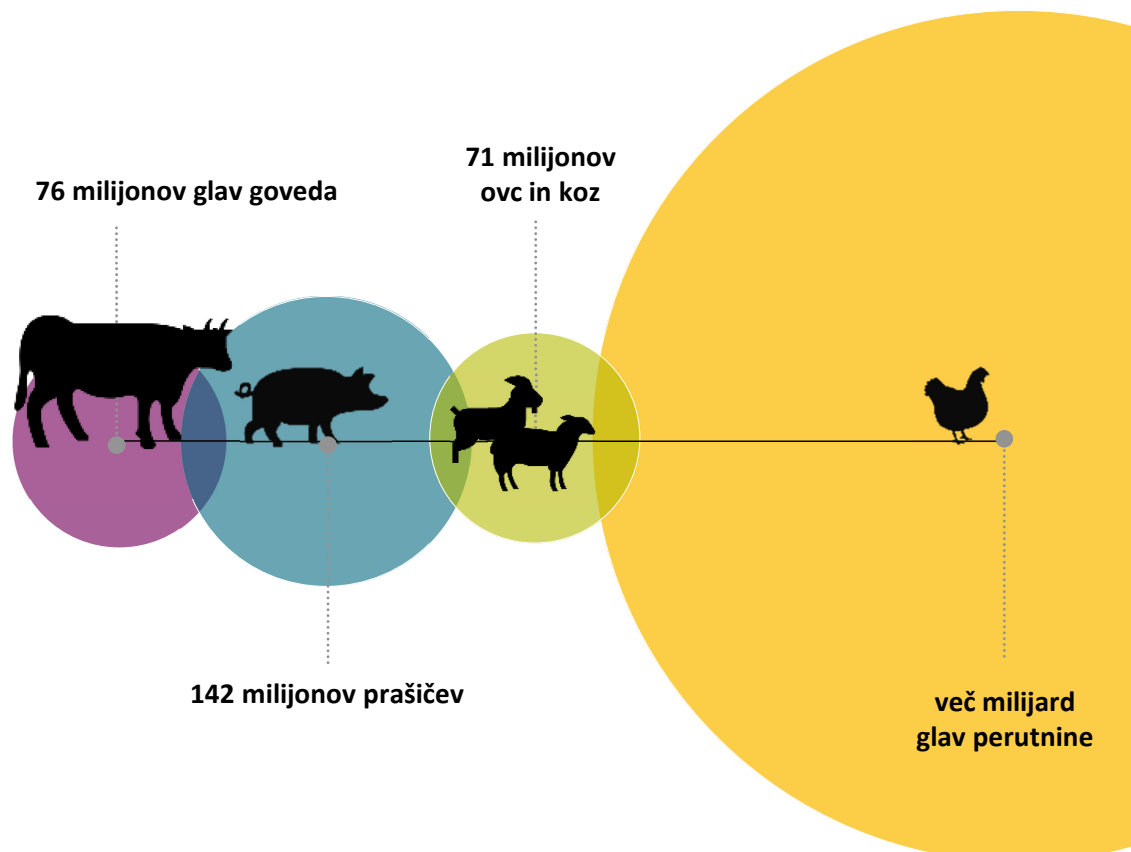
**X** Sodišče je prav tako opredelilo relevantne priložnosti, ki bi jih bilo mogoče upoštevati pri prihodnji reviziji zakonodaje EU:

- spodbujanje prevoza mesa namesto živih živali ter uporaba lokalnih in mobilnih klavnic,
- povečanje transparentnosti in harmonizacija pri označevanju mesa, na primer s sistemom EU za označevanje dobrobiti živali,
- zagotavljanje primernih spodbud za proizvajalce, uporabnike in potrošnike zaradi spodbujanja trajnostnega ravnanja,
- priprava metodologije za upoštevanje cene trpljenja živali v stroških prevoza in ceni mesa,
- izkoriščanje potenciala IT in tehnoloških izboljšav za spremljanje voženj živali, vključno z vožnjami znotraj držav članic; uporaba kamer in senzorjev za merjenje in spremljanje dobrobiti živali med prevozom; uporaba digitalnih orodij za optimizacijo načrtovanja in logistike prevoza živali.

## Uvod

**01** Leta 2021 so kmetje v EU redili 76 milijonov glav goveda, 142 milijonov prašičev, 60 milijonov ovc, 11 milijonov koz, skupaj z milijardami glav perutnine in drugih živali, od kuncev do konjev (*slika 1*)<sup>1</sup>.

**Slika 1 – Rejene živali v EU v letu 2021**



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov Eurostata in EPRS.

**02** Te živali lahko v času svojega življenja potujejo z ene kmetije na drugo zaradi vzreje in pitanja ter v klavnice za zakol. V večini primerov ostanejo v isti državi, lahko pa potujejo tudi v drugo državo članico ali državo zunaj EU. Prepotovane razdalje in trajanje voženj so lahko zelo različni<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Eurostat, *Livestock population in numbers*; European Parliamentary Research Service (EPRS), *EU trade and transport of live animals* (2020), str. 1.

<sup>2</sup> EPRS, *EU trade and transport of live animals* (2020), str. 1.

**03** Komisija (Eurostat) prevoz živali razvršča tako:

- o notranji prevoz, tj. znotraj države članice;
- o prevoz znotraj EU, tj. med državami članicami;
- o prevoz zunaj EU, tj. v tretje države ali iz njih<sup>3</sup>.

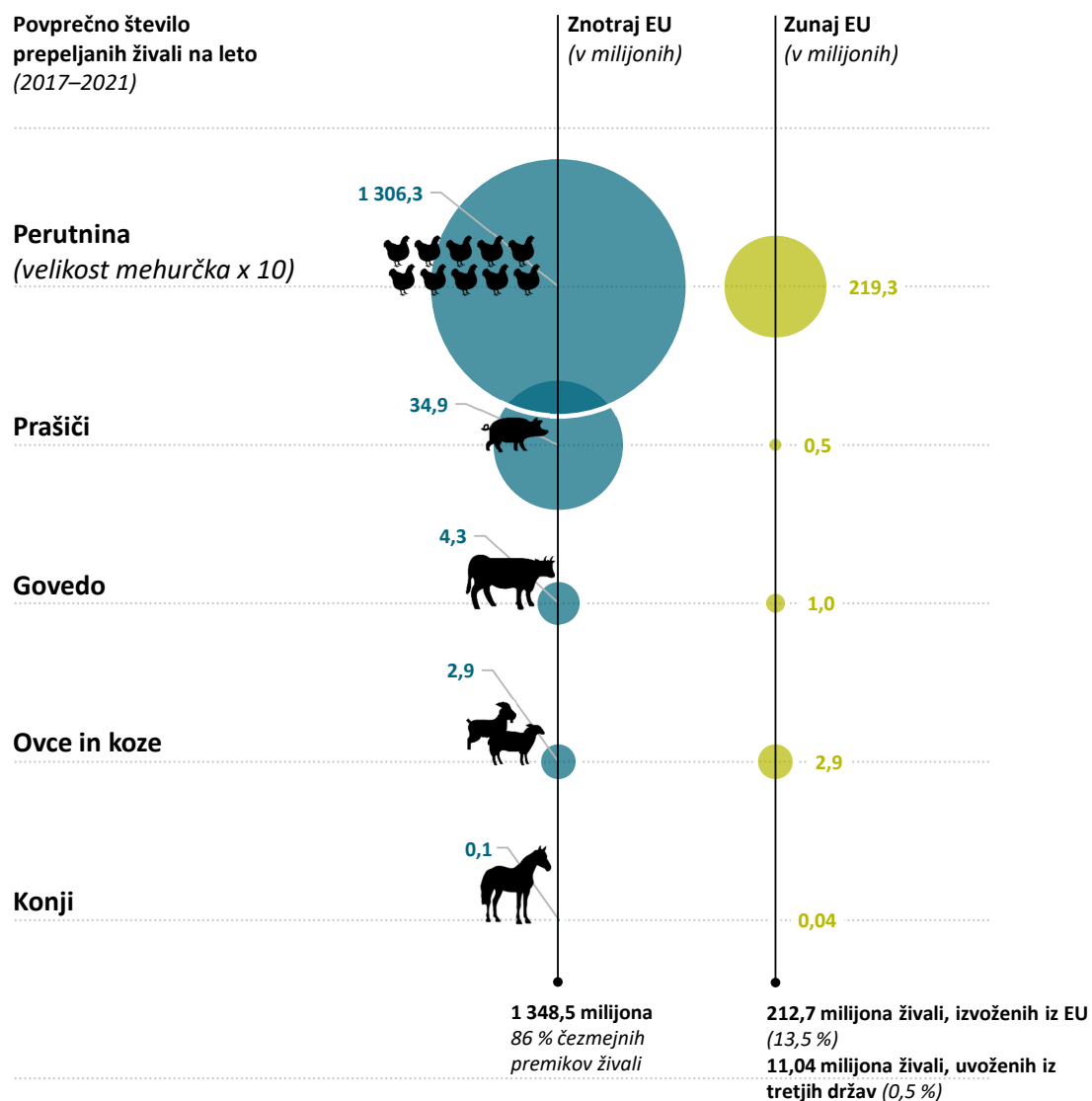
**04** V obdobju 2017–2021 je čezmejni prevoz živali (po številu živali in teži) pomenil 86 % pretoka znotraj EU, 13,5 % izvoza v tretje države in 0,5 % uvoza iz tretjih držav. 1,6 milijarde živih živali je bilo prepeljanih med državami članicami in v tretje države ali iz njih (glej [sliko 2](#)).

---

<sup>3</sup> Eurostat, *Statistics explained*.



**Slika 2 – Prevoz živih živali med državami članicami in v tretje države ali iz njih v obdobju 2017–2021 glede na vrsto živali**



*Opomba:* podatki o notranjem prevozu niso vključeni v podatkovno zbirko Comext.

*Vir:* Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov iz podatkovne zbirke Comext.

**05** Živali se lahko prevažajo po cesti, morju, zraku in železnici. Ne glede na način prevoza je ta za živali stresen in lahko negativno vpliva na njihovo dobrobit<sup>4</sup>. Živali so stresu izpostavljene med natovarjanjem in raztovarjanjem ter med prevozom in lahko trpijo zaradi lakote, žeje, vročine, pomanjkanja prostora in premalo počitka<sup>5</sup>. Dobrobit živali je odvisna od razdalje in trajanja vožnje ter od pogojev med njo (npr. velikost njim namenjenega prostora, mikroklimatske razmere in razmere na cesti ter uvidevnost voznikov)<sup>6</sup>.

**06** V preteklih letih so postali državljani EU vse bolj zaskrbljeni zaradi dobrobiti živali, nevladne organizacije pa so poudarile slabe razmere, ki so jim živali lahko izpostavljene med prevozom<sup>7</sup>. Zaradi tega se postavljajo vprašanja ne le o tem, ali so predpisi EU sploh uspešni, temveč tudi o tem, ali je mogoče utemeljiti razloge za prevoz živih živali, ki je dolgotrajen ali poteka na dolge razdalje.

**07** Svet<sup>8</sup> je leta 2019 poudaril, da je treba izboljšati dobrobit živali, ki se prevažajo na dolge razdalje, in Komisijo spodbudil, naj revidira in posodobi trenutno zakonodajo EU o prevozu živali. Komisijo je k reviziji zakonodaje pozval tudi Evropski parlament<sup>9</sup> (*okvir 1*).

---

<sup>4</sup> Evropska agencija za varnost hrane (EFSA), *Welfare of cattle during transport* (2022), str. 16.

<sup>5</sup> Generalni direktorat Evropskega parlamenta za notranjo politiko Unije (IPOL), *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), str. 7; EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), str. 5.

<sup>6</sup> EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), str. 91.

<sup>7</sup> Eurogroup for Animals (EFA), *Live animal transport* (2021); Animals' Angels, *The myth of enforcement* (2016).

<sup>8</sup> Svet, *sklepi o dobrobiti živali* (2019), odstavek (7).

<sup>9</sup> Evropski parlament, *Resolucija o zaščiti živali med prevozom* (2012), odstavek 23, Evropski parlament, *Resolucija o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005* (2019), odstavek 68.

## Okvir 1

### Preiskava Evropskega parlamenta v zvezi z zaščito živali med prevozom

Evropski parlament je junija 2020 ustanovil Preiskovalni odbor o zaščiti živali med prevozom (ANIT), da bi preiskal domnevne kršitve pri izvajanju pravil EU o prevozu živali.

Odbor je decembra 2021 predstavil svoje poročilo, v katerem ugotavlja, da v določbah EU na tem področju niso bile v celoti upoštevane različne potrebe živali in da države članice teh določb niso vedno spoštovale<sup>10</sup>.

Januarja 2022 je Evropski parlament sprejel končno priporočilo, v katerem je Komisijo in države članice pozval, naj okrepijo svoja prizadevanja za zagotavljanje spoštovanja dobrobiti živali med prevozom in posodobijo pravila EU. Parlament je zlasti pozval k omejitvi časa vožnje, nadzoru izvoza živih živali v tretje države in temu, da se daje prednost prevozu mesa in ne živih živali.

Vir: spletna stran odbora ANIT.

**08** Komisija je maja 2020 predstavila svojo strategijo „od vil do vilic“, v kateri se je zavezala, da bo revidirala trenutno zakonodajo EU o dobrobiti živali, vključno s pravili o prevozu živali, in sicer, da bi: (i) jo uskladila z najnovejšimi znanstvenimi dokazi, (ii) razširila njeno področje uporabe, (iii) olajšala njeno uveljavljanje in (iv) zagotovila višjo raven dobrobiti živali. Komisija namerava revidirano zakonodajo o dobrobiti živali predlagati do konca leta 2023<sup>11</sup>.

**09** Komisija je odgovorna za predlaganje zakonodaje EU in spremljanje, kako se ta uporablja v državah članicah. V državah članicah opravlja inšpekcijske preglede ter zagotavlja, da se zakonodaja EU pravilno izvaja in uveljavlja. Proti državam članicam, ki zakonodaje EU pravilno ne prenesejo ali izvajajo, lahko sproži sodni postopek<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> Evropski parlament, *Report on the investigation of alleged contraventions and maladministration in the application of Union law in relation to the protection of animals during transport within and outside the Union* (2021).

<sup>11</sup> Spletna stran Komisije o procesu revizije zakonodaje.

<sup>12</sup> Evropsko računsko sodišče, *Posebno poročilo 31/2018 – Dobrobit živali v EU: zmanjševanje vrzeli med ambicioznimi cilji in izvajanjem v praksi*, slika 2.

**10** Države članice so odgovorne za uporabo pravil EU na nacionalni ravni, vključno z izvajanjem uradnih inšpekcijskih pregledov, ter za sprejemanje ustreznih ukrepov v zvezi z uveljavljanjem teh pravil<sup>13</sup>. Države članice tudi določajo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve zaradi neizpolnjevanja pravil, in sprejemajo ukrepe, ki so potrebni za zagotavljanje, da se pravila uporabljajo<sup>14</sup>. Države članice Komisiji letno poročajo o rezultatih svojih inšpekcijskih pregledov<sup>15</sup>.

**11** Evropska agencija za varnost hrane (EFSA) je agencija EU, ustanovljena leta 2002, ki pripravlja znanstvene nasvete o tveganjih, povezanih s prehransko verigo, in sicer od vil do vilic, vključno z dobrobitjo živali med prevozom.

**12** Generalni direktorat Evropskega parlamenta za notranjo politiko Unije (IPOL) podpira Evropski parlament pri oblikovanju in izvajanju njegovih zakonodajnih in nadzornih pristojnosti na področju notranjih politik, vključno s prevozom živali.

---

<sup>13</sup> Evropsko računsko sodišče, [Posebno poročilo 31/2018](#) – Dobrobit živali v EU: zmanjševanje vrzeli med ambicioznimi cilji in izvajanjem v praksi, slika 2.

<sup>14</sup> Člen 25 Uredbe (ES) št. 1/2005.

<sup>15</sup> Člen 27(2) Uredbe (ES) št. 1/2005.

## Obseg in pristop pregleda

**13** V pregledu, ki ga je pripravilo Sodišče, so opisani glavni dejavniki, ki vplivajo na prevoz živih živali (s poudarkom na vlogah, ki jih imajo politike EU in gospodarski dejavniki), in prikazani trendi na tem področju. V njem izraz „žive živali“ pomeni naslednje kopenske živali: govedo, prašiči, perutnina, ovce, koze in konji (bodisi za proizvodnjo mesa bodisi za vzrejo ali tekmovanja). Hišne živali, laboratorijske in cirkuške živali ter živali iz živalskih vrtov niso zajete.

**14** To ni revizija, temveč pregled, ki temelji predvsem na javno dostopnih informacijah, gradivu, zbranim posebej za ta namen, in prejšnjem poročilu Sodišča o dobrobiti živali, objavljenem leta 2018<sup>16</sup>. Sodišče je pregledalo ustrezno zakonodajo EU, vključno s pravili skupne kmetijske politike, označevanja in higijene. Preučilo je za to temo relevantne publikacije Evropskega parlamenta, Komisije, držav članic, vrhovnih revizijskih institucij, akademskih institucij, nevladnih organizacij in panožnih združenj (*Priloga I*). Sodišče se je pri analizi dejavnikov, ki vplivajo na prevoz živali, osredotočilo na razloge za prevoz živine, tako znotraj EU kot tudi v tretje države.

**15** Sodišče je analiziralo podatke iz podatkovnih zbirk EU TRACES in Comext ter drugih naborov podatkov Eurostata. Uporabilo je predvsem podatke iz obdobja 2017–2021. Ker ni javno dostopnih podatkov o notranjem prevozu, Sodišče tega aspekta ni zajelo v svojo analizo, zato ta zajema le prevoz znotraj/zunaj EU, kot je navedeno na posameznih slikah.

**16** Sodišče je opravilo razgovore z uradniki Komisije, se posvetovalo s panožnimi združenji v kmetijskem sektorju in sektorju proizvodnje mesa ter nevladnimi organizacijami na področju zaščite živali. V podporo analizi vpliva ekonomskih dejavnikov na prevoz živali je uporabilo tudi mnenja akademskih strokovnjakov. Z namenom boljšega razumevanja težav na tem področju je Sodišče opravilo informativni obisk na Poljskem, kjer so se revizorji srečali s predstavniki nacionalnih organov in obiskali objekte, vključene v prevoz živali (tj. klavnico in kontrolno točko, kjer živali počivajo med vožnjami na dolge razdalje).

---

<sup>16</sup> Evropsko računsko sodišče, [Posebno poročilo 31/2018](#) – Dobrobit živali v EU: zmanjševanje vrzeli med ambicioznimi cilji in izvajanjem v praksi.

**17** Ta pregled bo objavljen v začetku leta 2023, zato se lahko uporabi kot prispevek k trenutni razpravi o prevozu živali, in sicer še pred revizijo zakonodaje EU o dobrobiti živali, ki jo načrtuje Komisija.

## Dejavniki, ki vplivajo na prevoz živali

**18** Na prevoz živine znotraj EU in v tretje države vpliva več dejavnikov<sup>17</sup>. Za ta pregled jih je Sodišče razvrstilo v dve medsebojno povezani kategoriji:

- o regulativne,
- o gospodarske.

### Regulativni dejavniki

**19** Trenutna zakonodaja, politike in pobude EU, ki neposredno ali posredno vplivajo na prevoz živali, so med drugim:

- o **zakonodaja EU o prevozu živali**: to je izhodiščni standard EU, ki ga morajo države članice spoštovati zaradi zagotavljanja dobrobiti živali med prevozom,
- o **skupna kmetijska politika (SKP)**: na podlagi pravil in spodbud lahko SKP vpliva na način, ki ga posamezni kmetje izberejo za upravljanje svojih zemljišč, pridelkov in živine,
- o **politike EU glede označevanja**: označevanje na podlagi obveznih ali prostovoljnih zahtev pripomore k ozaveščenosti izbiri potrošnikov pri nakupu živil. Meso, ki se prodaja v EU, lahko ima različne označbe, kot sta **označba porekla** in **označba o dobrobiti živali**,
- o **sistem geografskih označb** in **sistem zajamčenih tradicionalnih posebnosti**: s tema shemama kakovosti EU so zaščitena imena specifičnih proizvodov zaradi promocije njihovih edinstvenih značilnosti, ki so povezane z njihovim geografskim poreklom ali tradicionalnim znanjem in izkušnjami. Označevanje s simboli EU je obvezno,
- o **evropski zeleni dogovor**: cilj te strategije, predstavljene leta 2019, je odprava neto emisij toplogrednih plinov do leta 2050 in prehod na trajnostni prehranski sistem,
- o **strategija „od vil do vilic“**: cilj te strategije, ki je bila uvedena leta 2020, je pospešiti prehod na trajnostni prehranski sistem v celotni verigi preskrbe s hrano,

---

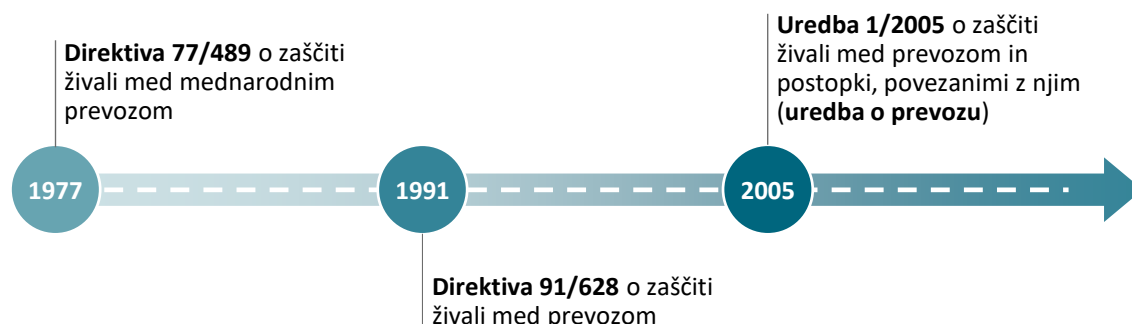
<sup>17</sup> IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), razdelek 2.

- o **sveženj EU o higieni živil:** enotni regulativni okvir o higieni živil, sprejet leta 2004, ki se uporablja za vsa živila in vse nosilce živilske dejavnosti ter zajema vse faze prehranske verige, vključno s klavnicami,
- o **pravila o zdravju živali:** s to zakonodajo, ki se uporablja od aprila 2021, se ureja sledljivost živali zaradi lažjega preprečevanja prenosljivih bolezni živali.

## Zakonodaja EU o prevozu živali se v državah članicah ne uveljavlja enako strogo

**20** EU je zakonodajo o zaščiti živali med prevozom prvič uvedla pred več kot 40 leti. Na [sliki 3](#) so prikazani ključni mejniki. V trenutni zakonodaji ([uredba o prevozu](#)) so opredeljene odgovornosti različnih strani v prevozni verigi, hkrati pa so določena pravila o prevozu živih vretenčarjev znotraj EU, vključno s pregledi živali ob vstopu v EU ali izstopu iz nje<sup>18</sup>.

### Slika 3 – Ključna zakonodaja EU o dobrobiti živali med prevozom



Vir: Evropsko računsko sodišče.

**21** Glede na odgovore anketirancev pri javnem posvetovanju, ki ga je Komisija uvedla leta 2021, se je zaradi pravil EU o dobrobiti živali, vključno z uredbo o prevozu, olajšala trgovina in izboljšala konkurenca v Evropi, saj so bile odpravljene ovire za trgovanje z živimi živalmi na enotnem trgu<sup>19</sup>. To je bilo potrjeno tudi v oceni zakonodaje EU o dobrobiti živali, ki jo je leta 2010 opravila Komisija<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> Evropsko računsko sodišče, *Background paper: Animal welfare in the EU* (2018), str. 6.

<sup>19</sup> Komisija, *Factual summary report of the online public consultation in support to the fitness check and revision of the EU animal welfare legislation* (2022), str. 3.

<sup>20</sup> Komisija, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), str. 25.



**22** Vendar je Komisija odkrila slabosti pri izvajanju uredbe o prevozu, zlasti pri uradnem nadzoru, ki ga opravljajo države članice, in sicer glede voženj v tretje države in prevoza živali, ki za to niso primerne<sup>21</sup>. Leta 2020 so države članice opravile več kot 900 000 postopkov uradnega nadzora in izrekle skoraj 8 000 sankcij. Glavni problemi so bili:

- primernost živali za prevoz (za govedo in prašiče),
- prevozni postopki (za perutnino),
- problemi v zvezi s prevozno dokumentacijo (za ovce, koze, konje in osle<sup>22</sup>).

**23** Pristojnost za določanje in uporabo kazni je bila prenesena na države članice, ki imajo zato zelo različne upravne postopke in postopke sankcioniranja ter vrste in resnost sankcij, ki jih izrečejo zaradi neskladnosti<sup>23</sup>. Kot so ugotovili izvajalci raziskave, bi lahko zaradi razlik v uveljavljanju med državami članicami prišlo do tega, da bi se prevozna podjetja odločila za daljšo pot, in sicer zato, da bi se izognila državam članicam s strožimi lokalnimi pravili ali strožjim uveljavljanjem uredbe o prevozu<sup>24</sup>. Komisija je v svojem poročilu o učinku uredbe o prometu, objavljenem leta 2011, priznala, da bi bilo treba pravila v sektorju prevoza uporabljati bolj usklajeno<sup>25</sup>.

---

<sup>21</sup> Komisija, *Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU* (2015); Komisija, *Welfare of animals exported by road* (2020); Komisija, *Welfare of animals transported by sea* (2020).

<sup>22</sup> Komisija, *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), str. 28–31.

<sup>23</sup> EPRS, *Protection of animals during transport: sanctions for infringements* (2021), str. 4.

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

<sup>25</sup> Komisija, *Poročilo o učinku Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005 o zaščiti živali med prevozom* (2011), str. 12.

## Skupna kmetijska politika ni osredotočena na dobrobit živali med prevozom

**24** Skupna kmetijska politika (SKP) je bila vzpostavljena leta 1962. Njen cilj je bil zagotavljanje stabilne preskrbe s hrano po dostopnih cenah, zato se je z njo prvotno spodbujalo kmete k proizvodnji hrane z zagotavljanjem cen ključnih kmetijskih proizvodov (kot je goveje meso) in dohodkov kmetov<sup>26</sup>. Zaradi tega se je tradicionalni živinorejski sektor spremenil, saj je prišlo do specializacije in koncentracije, to pa je nato vplivalo na prevoz živih živali<sup>27</sup>.

**25** Po prvi večji reformi SKP leta 1992 se je v njenem okviru postopoma zmanjšalo subvencioniranje cen, uvedena pa so bila tudi neposredna plačila, povezana s pridelovalno površino in nekaterimi vrstami živali (govedo in ovce)<sup>28</sup>. Od leta 2003 so na podlagi nadaljnjih reform neposredna plačila postala še manj povezana z vrsto in količino proizvodov, ki jih kmetje proizvajajo. Hkrati so bila s temi reformami uvedena tudi strožja okoljska pravila in pravila o dobrobiti živali, ki jih morajo kmetje izpolnjevati, da lahko prejmejo plačila<sup>29</sup>. Z novo SKP, ki je začela veljati leta 2023, niso bile uvedene nobene bistvene spremembe, ki bi vplivale na prevoz živali, niti v zvezi s količino niti v zvezi s pogoji za dobrobit živali.

**26** Večina podpore SKP se dodeli ob izpolnjevanju dveh sklopov izhodiščnih pogojev, ki sta:

- o dobri kmetijski in okoljski pogoji, v katerih dobrobit živali ni zajeta,
- o predpisane zahteve ravnanja, ki se nanašajo na regulativne zahteve izven SKP<sup>30</sup>. Te zajemajo direktive EU<sup>31</sup> o dobrobiti živali, ne pa tudi uredbe o prevozu.

---

<sup>26</sup> Komisija, *The future of the livestock sector* (2020), str. 38.

<sup>27</sup> Komisija, *The future of the livestock sector* (2020), str. 36.

<sup>28</sup> Komisija, *Razlaga SKP* (2017).

<sup>29</sup> Komisija, *Razlaga SKP* (2017).

<sup>30</sup> Komisija, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use* (2022), str. 7.

<sup>31</sup> Direktiva 2008/119/ES o določitvi minimalnih pogojev za zaščito telet;  
Direktiva 2008/120/ES o določitvi minimalnih pogojev za zaščito prašičev;  
Direktiva 98/58/ES o zaščiti rejnih živali.

**27** V okviru SKP se financirajo ukrepi za dobrobit živali v programih držav članic za razvoj podeželja, pri čemer so poudarjeni pogoji na kmetiji in ne med prevozom. Poleg intervencij za razvoj podeželja se v okviru SKP od leta 2023 zagotavljajo neposredna plačila v obliki „ekoshem“ za podnebje, okolje in dobrobit živali, ki se nanašajo na zaveze za izpolnjevanje pogojev, ki so strožji od minimalnih zahtev EU ali nacionalnih zahtev<sup>32</sup>. Komisija je objavila informativni pregled, v katerem so navedene morebitne kmetijske prakse, ki bi se lahko podpirale z ekoshemami, vendar med njimi ni dejavnosti, povezanih prevozom<sup>33</sup>.

**28** Z ukrepi za razvoj podeželja se financirajo tudi naložbe v fizična sredstva, sheme kakovosti in ekološko kmetovanje, vse naštetu pa lahko vpliva na višje standarde dobrobit živali<sup>34</sup>. Na Poljskem se je v okviru SKP financiral program kakovosti za goveje meso, ki je zajemal zahteve glede dobrobiti živali, kar zadeva nastanitev, uporabo antibiotikov ter pogoje pri prevozu in zakolu<sup>35</sup>. V okviru SKP je mogoče podpirati alternative prevozu živali: v Malti je bila na primer podpora dodeljena manjši klavnici, povezani s kunčjo farmo, v Latviji pa mobilni klavnici za skupno rabo.

## Ni skupnega standarda označevanja mesa

**29** Navedba države porekla – **označevanje porekla** – je na ravni EU za goveje meso obvezna od leta 2000<sup>36</sup>, za svinjino, perutnino, ovčje in kozje meso pa od leta 2015<sup>37</sup>. Za drugo meso, kot sta konjsko in kunčje meso, ni obveznih zahtev. Komisija razmišlja, da bi v okviru svoje strategije „od vil do vilic“ razširila zahteve glede obvezne navedbe porekla še na druge živilske proizvode<sup>38</sup>.

---

<sup>32</sup> Člen 31 Uredbe (EU) št. 2021/2115.

<sup>33</sup> Komisija, *List of potential agricultural practices that eco-schemes could support* (2021).

<sup>34</sup> Komisija, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use* (2022), str. 7–10, 48–50.

<sup>35</sup> Komisija, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use* (2022), str. 53 in 69.

<sup>36</sup> Člen 25 Uredbe (ES) št. 1760/2000.

<sup>37</sup> Člen 9 Uredbe (EU) št. 1337/2013.

<sup>38</sup> Komisija, *Strategija „od vil do vilic“* (2020), str. 13.

**30** V skladu s trenutnim pravnim okvirom EU se zahteva, da se predložijo specifične informacije o poreklu, in sicer glede na vrsto mesa (*tabela 1*).

**Tabela 1 – Informacije o označevanju porekla**

Vrsta mesa	Zahteve glede označevanja
Goveje meso	Obvezna navedba kraja rojstva, vzreje in zakola
Svinjsko meso, perutnina, ovčje in kozje meso	Ni obveznosti navedbe kraja rojstva. Obvezna navedba kraja vzreje in zakola, vendar: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ je v skladu z opredelitvijo reje živali možno, da žival kratek čas preživi v državi, ki ni država reje, navedena v označbi;</li> <li>○ je namesto obratov za vzrejo in zakol mogoče navesti poreklo, kadar nosilec živilske dejavnosti lahko dokaže, da je bilo meso pridobljeno od živali, ki so se skotile, so bile rejene in zaklane v isti državi.</li> </ul>

Vir: Evropsko računsko sodišče.

**31** Glede na potrošniško anketo, ki jo je Komisija uvedla leta 2020, potrošniki izraza „žival vzrejena v“ in „izvor“ slabo razumejo. Večina misli, da „žival vzrejena v“ pomeni državo, v kateri je žival preživela celo življenje ali v kateri se je rodila<sup>39</sup>.

**32** V **sistemu geografskih označb** EU (odstavek 19), s katerim se označujejo proizvodi, katerih kakovost ali sloves sta povezana z njegovim geografskim poreklom, se uporabljajo druge vrste oznak. Za proizvode, povezane z živalmi, se lahko uporabljata naslednja dva sistema označevanja: zaščiteni označba porekla in zaščiteni geografska označba (*tabela 2*).

<sup>39</sup> Delovni dokument služb Komisije, *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), str. 13; Komisija, *Poročilo o oceni obveznega navajanja države izvora ali kraja porekla za prašičje, perutninsko, ovčje in kozje meso* (2021), str. 6.

Tabela 2 – Slaba preglednost geografskih označb EU

Zaščitena označba porekla	Zaščitena geografska označba
Vse proizvodne faze (rojstvo, vzreja in zakol) morajo potekati na opredeljenem geografskem območju.	Vsaj ena proizvodna faza mora potekati na opredeljenem območju. Žival je lahko rojena ali zaklana v kraju, ki ni v geografskem območju zaščitene geografske označbe.

Vir: Evropsko računsko sodišče.

**33** Posebno označevanje živil se uporablja tudi v okviru **systema zajamčenih tradicionalnih posebnosti** (odstavek 19), v katerem so poudarjeni tradicionalni vidiki, kot sta način izdelave proizvoda ali njegova sestava, brez povezave z določenim geografskim območjem. S to shemo kakovosti je zaščitena metoda proizvodnje, vendar se proizvod lahko proizvaja drugje.

**34** Trenutno obstaja le en **system obveznega označevanja v zvezi z dobrobitjo živali** na ravni celotne EU (odstavek 19), ki se uporablja za konzumna jajca. Označevanje jajc je odvisno od sistema, ki se uporablja za vzrejo kokoši nesnic. V tržnih standardih za perutnino so opredeljene nekatere neobvezne navedbe, vključno z navedbo različnih tipov kmetovanja<sup>40</sup>.

**35** Ker ni drugih specifičnih pravil EU, se za proizvode, pri katerih je dobrobit živali pomembna, certifikati izdajajo prostovoljno na nacionalni ravni<sup>41</sup>. To je privedlo do različnih nacionalnih sistemov označevanja, pri katerih se uporabljajo različni pristopi in zagotavljajo različne ravni zaščite dobrobiti živali, taki sistemi pa lahko tudi zmedejo potrošnike<sup>42</sup>. Komisija je v okviru svoje strategije „od vil do vilic“ napovedala, da bo preučila možnosti za označevanje v zvezi z dobrobitjo živali<sup>43</sup>.

<sup>40</sup> EPRS, *Animal welfare on the farm – ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level* (2021), str. 73.

<sup>41</sup> Člena 36 in 37 Uredbe (EU) št. 1169/2011; Sporočilo Komisije, *Smernice EU o najboljši praksi za prostovoljne sheme certificiranja za kmetijske proizvode in živila* (2010).

<sup>42</sup> Komisija, *Začetna ocena učinka o dobrobiti živali* (2021), str. 2.

<sup>43</sup> Komisija, *Strategija „od vil do vilic“* (2020), str. 8.

**36** Glede na študijo iz leta 2022<sup>44</sup> sta dve tretjini potrošnikov menili, da informacije, ki so jih imeli na voljo, ne zadostujejo za sprejemanje ozaveščenih odločitev o nakupu, kar zadeva dobrobit živali. Skoraj polovica jih je navedla, da bi želeli več informacij o pogojih pri zakolu (40 %) in ustreznem krmljenju (40 %). Anketirance so manj zanimali trajanje prevoza (16 %) in pogoji pri prevozu (16 %).

## V nedavnih strategijah EU je bil predlagan bolj trajnostni prehranski sistem

**37** Prevoz živali pomeni znatne okoljske stroške<sup>45</sup>. V specifičnih študijah je bil primerjan vpliv prevoza mesa in trupov s prevozom živih živali. Ugotovljeno je bilo, da je prvi z okoljskega in podnebne vidika bolj trajnosten<sup>46</sup>.

**38** Z Evropskim zelenim dogovorom in strategijo „od vil do vilic“ se spodbuja prehod na bolj trajnosten prehranski sistem. V zelenem dogovoru je predlagano, da bi morala biti cena prevoza sorazmerna z njegovim okoljskim vplivom. Pri tem naj bi neposredno vlogo imele dobro zasnovane finančne pobude, ki bi pomenile ustrezen cenovni signal, z njimi pa bi se zagotavljale tudi prave spodbude za trajnostno ravnanje proizvajalcev, uporabnikov in potrošnikov<sup>47</sup>. Po mnenju Komisije takega prehoda ni mogoče predvideti brez strukturnih sprememb, tako v dobavni verigi kot pri potrošniških navadah<sup>48</sup>.

## Ekonomski dejavniki

**39** Na prevoz živih živali vpliva sicer več dejavnikov (npr. naravni proizvodni pogoji), vendar so glavna gonilna sila prevoza živali ekonomski dejavniki. Na enotnem trgu EU gospodarski subjekti izkoriščajo razlike v stroških vzreje in zakola med državami

---

<sup>44</sup> Komisija, *Study on animal welfare labelling* (2022), str. 18–21.

<sup>45</sup> Baltussen in drugi, *Transport of live animals versus meat* (2017), str. 7; Komisija, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), str. 49.

<sup>46</sup> Baltussen in drugi, *Transport of live animals versus meat* (2017), str. 13 in 15; Baltussen in drugi, *Sustainable production: transporting animals or meat?* (2009), str. 7 in 10.

<sup>47</sup> Komisija, *Evropski zeleni dogovor* (2019), str. 17.

<sup>48</sup> Komisija, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), str. 49.

članicami, da bi zmanjšali stroške in povečali prihodke<sup>49</sup>. Sodišče je opredelilo pet ključnih ekonomskih dejavnikov, ki vplivajo na prevoz živih živali:

- o specializacija v živinorejskem sektorju,
- o koncentracija v sektorju zakola,
- o razlike v stroških vzreje in zakola med državami članicami;
- o majhni prevozni stroški,
- o preference potrošnikov.

### Specializacija v živinorejskem sektorju

**40** V živinorejskem sektorju že več kot 70 let poteka proces modernizacije in intenzifikacije, katerega cilj je čim bolj povečati količino proizvodnje na posamezno žival in zmanjšati stroške<sup>50</sup>. Nekatera ozemlja v EU so postala visoko specializirana za intenzivno živinorejo, druga za pridelavo rastlin. Do te specializacije je prišlo tudi zaradi naravnih pogojev za vzrejo (npr. pašniki imajo višjo koncentracijo proizvodnje mleka in telet molznic). Med letoma 2005 in 2016 se je skupno število kmetijskih gospodarstev zmanjšalo za 28,6 %, število kmetijskih gospodarstev z živino pa za 37,6 %<sup>51</sup>. Skupno število kmetijskih gospodarstev se je sicer zmanjšalo, velikost preostalih kmetijskih gospodarstev pa je večja.

**41** Število glav goveda, prašičev, ovc in koz v EU-27 je bilo med letoma 2010 in 2020 razmeroma stabilno, število glav perutnine pa se je povečalo. Živinoreja po EU ni enakomerno porazdeljena (*slika 4*), razlike pa so tudi v gostoti živinoreje med regijami znotraj posameznih držav članic.

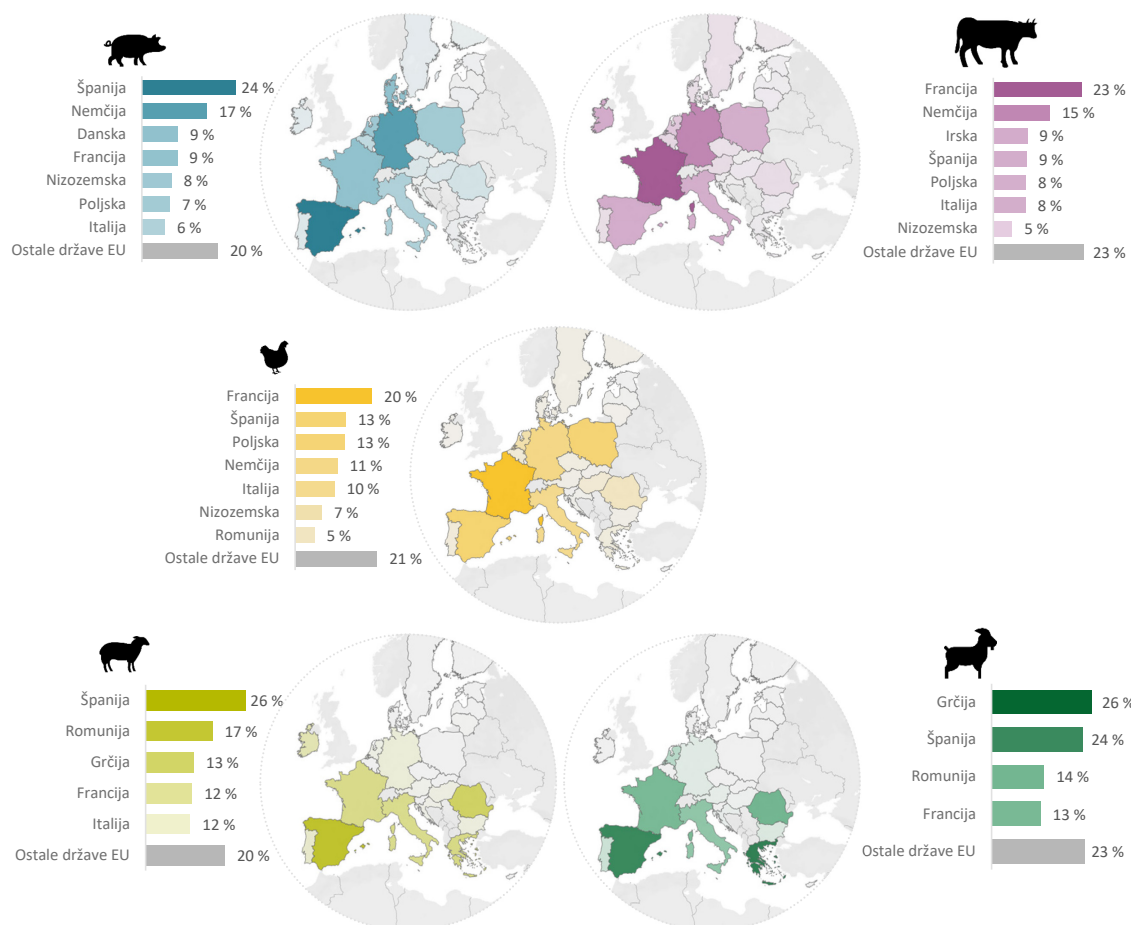
---

<sup>49</sup> Komisija, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), str. 15.

<sup>50</sup> Komisija, *The future of the livestock sector* (2020), str. 36.

<sup>51</sup> Eurostat, *Agri-environmental indicator: livestock patterns*.

**Slika 4 –Porazdeljenost živine med državami članicami  
(leta 2016 za perutnino; leta 2021 za prašiče, govedo, ovce in koze)**

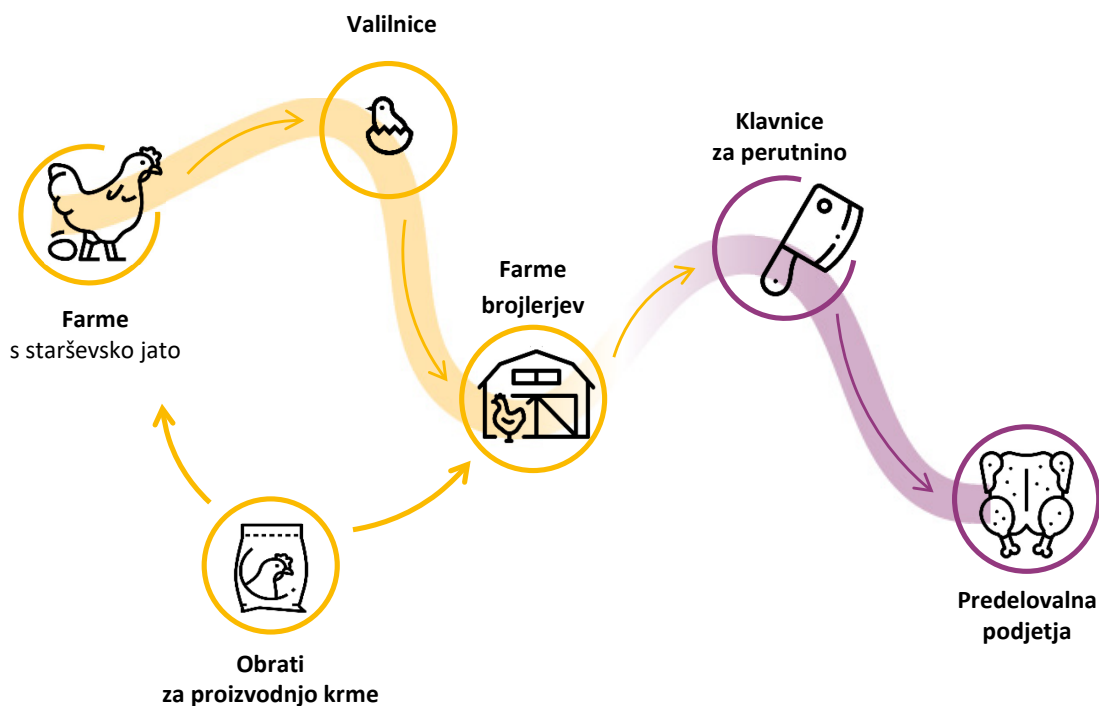


Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov Eurostata.

**42** Specializacija se pojavlja na regionalni ravni, pa tudi na ravni kmetij, saj se nekatere kmetije specializirajo za eno vrsto živali, npr. perutnino (za meso ali jajca), prašiče, teleta ali krave molznice, ali eno stopnjo proizvodnje, npr. vzrejo ali pitanje. Na [sliki 5](#) je primer specializacije v perutninskem sektorju.



Slika 5 – Specializacija v perutninskem sektorju



Vir: Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), str. 17.

**43** Ta specializacija je eden od vzrokov za prevoz živih živali med državami članicami, na primer:

- o prašiči, pitani in zaklani v Nemčiji, se pogosto skotijo na Danskem ali Nizozemskem,<sup>52</sup>
- o govedo, skoteno v Franciji, na Irskem ali v Litvi, se pogosto pita in zakolje v Španiji ali Italiji (*okvir 2*).

<sup>52</sup> Bittlmayer, *Local Characteristics of Pig Production in Germany and Bavaria* (2019).

## Okvir 2

### Proizvodnja teletine in govedine v Italiji in Španiji je odvisna od telet iz drugih držav članic

Italija proizvaja teletino, Španija pa govedino. Obe državi se večinoma zanašata na govedo nacionalnega porekla, vendar teleta tudi uvažata iz drugih držav članic, in sicer zaradi:

- **sezonskega povpraševanja:** Italija uvažata govedo od aprila do junija, da nadomesti v tem obdobju nezadostno ponudbo iz nacionalnih virov, in zagotovi oskrbo s teletino decembra in januarja, ko je nacionalno povpraševanje večje,
- **izvoznega povpraševanja:** Španija (Katalonija in Aragonija) je odvisna od uvoza telet, da zadosti vse večjemu povpraševanju po izvozu goveda za zakol na Bližnji vzhod.

Vir: Komisija, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening* (2022), str. 25–29.

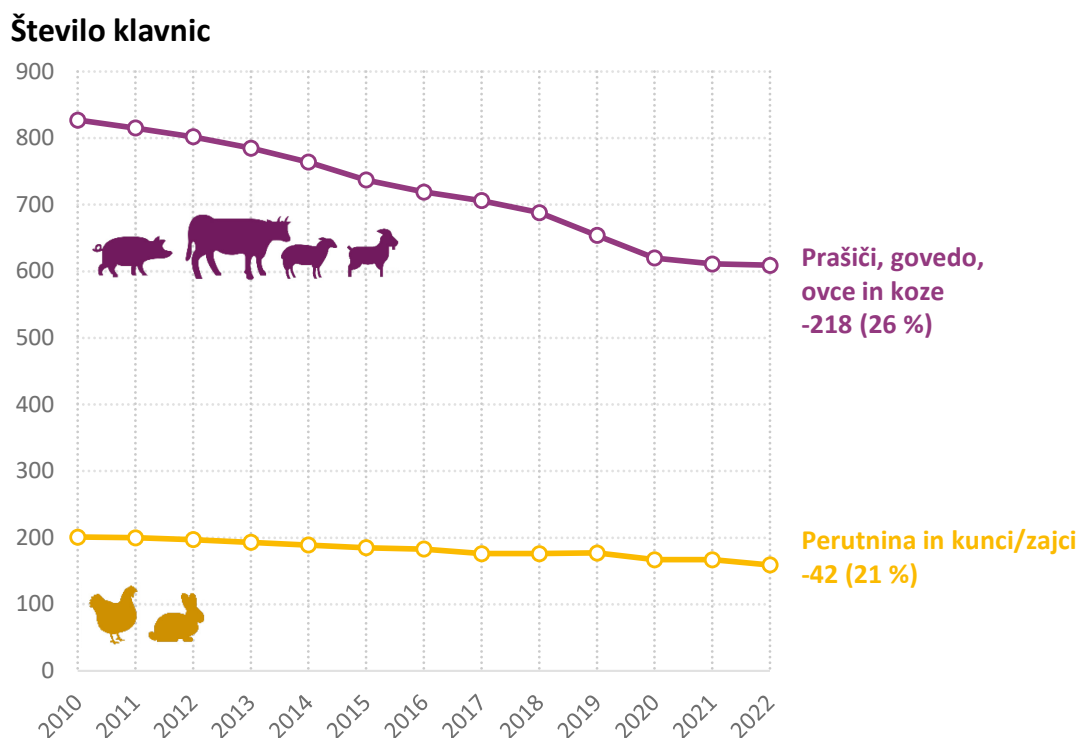
## Povečana koncentracija v sektorju zakola

**44** O številu klavnic v EU ni izčrpnih podatkov, vendar se je v sektorju zgodil proces konsolidacije, in sicer s trendom zmanjševanja števila, a povečevanja velikosti klavnic<sup>53</sup>. Na *sliki 6* je prikazan trend na Poljskem od leta 2010. Ta trend se od začetka veljavnosti higienskega paketa EU (odstavek **19**) leta 2006 še okrepil. Številne majhne klavnice so imele težave s tem, kako izpolnjevati strožje higienske zahteve na podlagi nove zakonodaje in ostati ekonomsko vzdržne<sup>54</sup>.

<sup>53</sup> EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), str. 18.

<sup>54</sup> IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), str. 11.

Slika 6 – Število klavnic na Poljskem (v obdobju 2010–2022)



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov, ki so jih predložili poljski organi.

**45** Večje klavnice lažje izpolnjujejo strožja higienska pravila. Ker pa na splošno poslujejo z nizkimi stopnjami dobička, morajo za doseganje ekonomije obsega ohraniti visoko produktivnost, kar pomeni, da morajo imeti dovolj veliko število živali s širšega geografskega območja. Prav tako so specializirane za določene vrste živali, kot so prašiči, svinje, teleta, biki, perutnina ali jagnjeta. Zaradi vseh teh dejavnikov se je število klavnic zmanjšalo, okrepljen pa se je prevoz na dolge razdalje in morda tudi čezmejni prevoz živih živali za zakol, zlasti pri živalih iz manjših kategorij (glede na število), kot so purani ali živali ob koncu njihovega produktivnega življenja (npr. kokoši nesnice)<sup>55</sup>.

**46** Prednosti in slabosti prevoza živih živali za zakol na dolge razdalje v primerjavi z lokalnim zakolom, ki mu sledi prevoz mesa, so bile ocenjene v dveh študijah<sup>56</sup>. V obeh je bilo ugotovljeno, da je prevoz mesa namesto živih živali verjetno bolj trajosten, kar zadeva dobrobit živali.

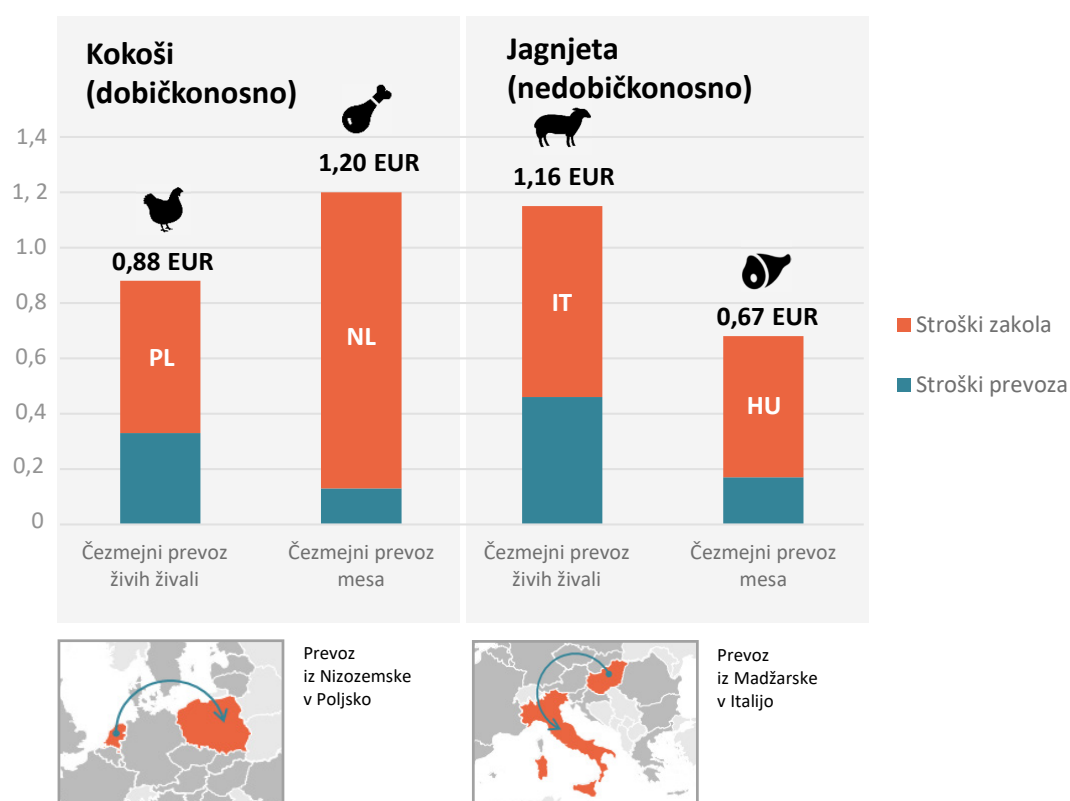
<sup>55</sup> EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), str. 18; IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), str. 11.

<sup>56</sup> Baltussen in drugi, *Sustainable production: transporting animals or meat?* (2009); Baltussen in drugi, *Transport of live animals versus meat* (2017).

**47** V študiji iz leta 2017 so bili ocenjeni stroški, povezani s prevozom kokoši nesnic ob koncu njihovega valilnega obdobja, in sicer z Nizozemske na Poljsko, ter prevozom živih jagnjet iz Madžarske v Italijo (slika 7). V prvem primeru je bilo zaradi stroškov zakola, ki so bili na Nizozemskem višji kot na Poljskem, prevoz živih živali cenejši kot prevoz mesa. V drugem primeru je bil prevoz mesa sicer cenejši od prevoza živih živali, a so bila jagnjeta vseeno prepeljana, saj so prevladali drugi dejavniki (npr. omejene zmogljivosti za zakol na Madžarskem<sup>57</sup>).

**Slika 7 – Primerjava stroškov prevoza živih živali s prevozom mesa**

EUR na kilogram mesa



Vir: Baltussen in drugi, *Transport of live animals versus meat* (2017), str. 12–14.

<sup>57</sup> Baltussen in drugi, *Transport of live animals versus meat* (2017), str. 14.

**48** Ena od možnosti za zmanjšanje števila prevozov živali je, da se zakol opravi bližje kraju vzreje, tako da se vzpostavijo lokalne klavnice in mobilni obrati za zakol. Izvajalci raziskav so prišli do zaključka, da bi bil ob zadostnem številu mobilnih in malih klavnic na Švedskem prevoz prašičev in goveda, ki bi trajal več kot štiri ure, skoraj nepotreben<sup>58</sup>. Vendar so lokalne in mobilne klavnice rešitve manjšega obsega, s katerimi se odziva na nišno povpraševanje in posebne potrebe<sup>59</sup>:

- **lokalne klavnice:** v Nemčiji so nekatere lokalne klavnice specializirane za vrhunske, tradicionalno predelane proizvode, v katerih je uporabljeno meso iz regije, in zagotavljajo transparentno dobavno verigo od kmetije do mesnice<sup>60</sup>. Tudi na Švedskem je zaradi strogih regulativnih standardov glede dobrobiti živali in večjega povpraševanja potrošnikov po lokalnem, trajnostno pridelanem mesu prišlo do naložb v proizvodnjo vrhunskih izdelkov v majhnem obsegu<sup>61</sup>.
- **mobilne klavnice:** lahko bi bile dopolnilna rešitev za izpolnitev specifičnih potreb, npr. da ne bi bilo treba prevažati za prevoz neprimernih krav, ki niso več primerne za molžo<sup>62</sup>. Vendar se pri mobilnih klavnicah pojavljajo tudi problemi, kar zadeva logistiko in dobičkonosnost. Mobilne klavnice imajo visoke tekoče stroške, njihov uspeh pa je odvisen od priložnosti za ustvarjanje dodane vrednosti in zaračunavanje visokih maloprodajnih cen za končne proizvode<sup>63</sup>.

---

<sup>58</sup> Håkansson in drugi, *Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation* (2016), str. 261.

<sup>59</sup> EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), str. 5 in 27.

<sup>60</sup> Eurofound, *Meat processing workers* (2018), str. 3; IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), str. 13.

<sup>61</sup> Eurofound, *Meat processing workers* (2018), str. 2.

<sup>62</sup> EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), str. 27; Komisija, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022), str. 157–162.

<sup>63</sup> IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), str. 12; Hultgren, *Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs* (2022); Komisija, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022), str. 161.

**49** Evropski parlament je januarja 2022<sup>64</sup> priporočil, naj se vzpostavijo lokalni obrati za zakol in predelavo na več lokacijah ter spodbuja zakol na kmetijah z uporabo mobilnih klavnic, zlasti na oddaljenih območjih (npr. v gorskih regijah in na otokih). Predlagal je, da bi se takšne rešitve financirale iz obstoječih skladov EU. Interesna skupina kmetov EU Copa Cogeca meni, da bi bilo bolje, če bi se namesto za izgradnjo več lokalnih klavnic podpora EU dodelila obstoječim klavnicam zaradi izboljšanja njihove opreme in ravnanja z živalmi<sup>65</sup>.

### **Stroški vzreje in zakola se med državami članicami razlikujejo**

**50** Na prevoz živali lahko vplivajo razlike v stroških različnih faz proizvodnje (npr. vzreja in pitanje za zakol). Sesni pujski so relativno poceni na Danskem in Nizozemskem, zato se jih iz obeh držav veliko prepelje v Nemčijo<sup>66</sup>. Pitanje prašičev za zakol je sicer dražje v Nemčiji kot na Danskem, vendar je mesna industrija v Nemčiji zaradi nižjih stroškov dela učinkovitejša<sup>67</sup>.

**51** Zaradi razlik v stroških zakola na žival se lahko spodbudi prenos dejavnosti zakola v stroškovno učinkovitejše države članice. Za ponazoritev: v neki študiji o perutninskem sektorju je bilo ocenjeno, da so glavni elementi stroškov zakola:

- delo (35 %),
- stavbe in oprema (25 %),
- ostali stroški (40 %), vključno s prevozom, energijo, vodo, inšpekcijskimi pregledi in pakiranjem<sup>68</sup>.

---

<sup>64</sup> Evropski parlament, [Priporočilo o zaščiti živali med prevozom](#) (2022), odstavki 39, 89 in 105.

<sup>65</sup> Stališče združenj Copa in Cogeca o dobrobiti živali med prevozom (2021), str. 2.

<sup>66</sup> Hoste, *International comparison of pig production costs* (2018), str. 16.

<sup>67</sup> Hoste, *International comparison of pig production costs* (2018), str. 16.

<sup>68</sup> Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), str. 22.

**52** Stroški v perutninskem sektorju se razlikujejo med državami članicami. Ker pa vse klavnice v EU uporabljajo podobno opremo, se je v študiji predvidevalo, da so razlike v stroških zakola v perutninskem sektorju med državami predvsem posledica razlik v plačah<sup>69</sup>. Na splošno mesna predelovalna industrija vse pogosteje zaposluje migrante, delavce s pogodbami za določen čas in začasne delavce, ki so zaposleni prek zunanjih agencij<sup>70</sup>.

**53** Za EU ni javno dostopne podatkovne zbirke, s katero bi bil mogoč vpogled v stroške vzreje živali ali stroške njihovega zakola po državah članicah<sup>71</sup>.

### Trpljenje živali v stroških prevoza ali cenah mesa ni upoštevano

**54** V študijah so bili stroški prevoza izračunani z različnimi metodami (na pošiljko, na žival, na kilometer)<sup>72</sup>. Stroški prevoza živine so odvisni od številnih dejavnikov, kot sta na primer vrsta živali in prevožena razdalja. Znatno del skupnih stroškov prevoza pomenijo stroški dela, pa tudi gorivo, oprema, veterinarski pregledi in cestnine<sup>73</sup>.

**55** Podatkovne baze, s katero bi bil mogoč vpogled v stroške prevoza v posameznih državah članicah EU, ni. Ker ni usklajenih podatkov, Sodišče ni moglo ugotoviti, kolikšen delež končne cene mesa, ki jo plača potrošnik, pomenijo stroški prevoza. Glede na sicer omejeno število dokazov in navedb predstavnikov industrije pa je mogoče sklepati, da stroški prevoza v splošnem pomenijo le majhen delež skupne maloprodajne cene mesa. V študiji o perutnini je bilo ocenjeno, da so pri prsnih filejih proizvajalcev EU, prodanih v Nemčiji, stroški prevoza v povprečju znašali dva centa na kilogram, kar je manj kot 1 % skupne cene mesa<sup>74</sup>.

---

<sup>69</sup> Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), str. 22.

<sup>70</sup> Eurofound, *Meat processing workers* (2018), str. 6 in 13.

<sup>71</sup> Komisija, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), str. 7.

<sup>72</sup> Van Wagenberg, *The economics of animal transport* (2019), str. 6; Komisija, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening* (2022), str. 39; Komisija, *Welfare of animals exported by road* (2020), str. 5.

<sup>73</sup> Van Wagenberg, *The economics of animal transport* (2019) str. 6.

<sup>74</sup> Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), str. 6.

**56** Sodišče je našlo le malo podatkov o finančnih posledicah problemov v zvezi z dobrobitjo živali med prevozom. V študiji iz leta 2015<sup>75</sup> so bili ocenjeni stroški, povezani z ranami, šepavostjo, smrtjo in drugimi problemi pri živalih, ki se prevažajo za vzrejo ali zakol. Ker organi držav članic in Komisija nimata na voljo celovitih podatkov, je težko pripraviti sistem spodbud, s katerimi bi se prevozna podjetja spodbujala k sprejetju ukrepov za preprečevanje problemov v zvezi z dobrobitjo živali.

**57** Na Irskem naj bi po ocenah finančni učinek mesa, ki se v klavnicah zavrne zaradi slabe dobrobiti živali (katere posledice so na primer kožne lezije ali modrice na okončinah), znašal 43 % profitne marže proizvajalcev, in pomeni resno grožnjo za ekonomsko vzdržnost prašičjih farm<sup>76</sup>. V nekaterih primerih lahko imajo proizvajalci zaradi nespoštovanja pravil o prevozu neprimernih živali finančno korist (**okvir 3**).

### Okvir 3

#### Primeri razlogov za pošiljanje živali, neprimernih za prevoz, v klavnice

Kmet odločitev, da pred zakolom ne bo zdravil krav, neprimernih za prevoz, sprejme zaradi navidezne stroškovne neučinkovitosti tega ukrepa. Na splošno je za kmete dražje, da krave, neprimerne za prevoz, zakoljejo na kmetiji, kot če bi jih poslali v klavnico, prodaja živali v klavnico – tudi v neprimernem stanju – pa lahko prinese finančno korist.

Poleg tega sankcije na splošno ne odvrčajo od slabih praks ali nezakonitih dejavnosti, saj nosilci dejavnosti menijo, da so v primerjavi s ceno, ki jo prejmejo za žival, nizke. Komisija je na primer med eno od svojih kontrol ugotovila, da je bila za prevoz bika z zlomljeno nogo naložena globa 250 EUR, medtem ko vrednost zaklanega bika lahko znaša okoli 1 500 EUR.

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

<sup>75</sup> Van Wagenberg in drugi, *Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU* (2015).

<sup>76</sup> Komisija, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), str. 42.



## Preference potrošnikov bi lahko vplivale na prevoz živali

**58** Preference potrošnikov vplivajo na prevoz živali<sup>77</sup>. Povpraševanje potrošnikov po lokalnem mesu, sveže zaklanem mesu ali specifičnih kosih mesa, skupaj s sezonskim povpraševanjem po specifičnih vrstah mesa, so dejavniki, ki lahko vplivajo na potrebo po prevozu živali. Primer je uvoz jagnjet v Italijo v velikonočnem obdobju.

**59** Glede na raziskavo Eurobarometra o varnosti hrane iz leta 2022 pri nakupu hrane večina anketirancev (54 %) upošteva stroške proizvoda, 46 % jih upošteva geografsko poreklo, manjši delež pa vpliv na okolje in podnebje (16 %) ali etične vidike, kot je dobrobit živali (15 %)<sup>78</sup>.

**60** Pri študiji Komisije o označevanju dobrobiti živali je bilo ugotovljeno, da potrošniki sicer trdijo, da pri nakupu mesnih izdelkov upoštevajo vidike dobrobiti živali, vendar za proizvode z večjo dobrobitjo živali niso vedno pripravljeni plačati višjih cen. Bolj pripravljeni so bili plačati več, kadar so bili obveščeni o pogojih reje živali in kadar so menili, da je proizvod višje kakovosti<sup>79</sup>. Vendar pa panožne organizacije menijo, da tržni donos še ni dovolj visok, da bi se naložbe v dobrobit živali povrnilo, saj potrošniki ne poznajo standardov, v skladu s katerimi se njihova hrana proizvaja, zato cena ostaja najpomembnejši dejavnik pri njihovi izbiri ob nakupu hrane<sup>80</sup>.

**61** V prihodnosti bodo potrošniki morda pomembna gonilna sila sprememb, saj naj bi po pričakovanjih Komisije več pozornosti namenili:

- postopkom vzreje in poreklu proizvodov (npr. lokalne tržnice, ekološki programi in drugi programi kakovosti, dobrobit živali in okoljski odtis),
- zdravstvenim vidikom (nižji ali ničelni vnos živalskih beljakovin),
- priročnosti (prehod s svežega na bolj predelano meso)<sup>81</sup>.

<sup>77</sup> EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), str. 17.

<sup>78</sup> EFSA, *Eurobarometer on food safety in the EU* (2022), str. 8.

<sup>79</sup> Komisija, *Study on animal welfare labelling* (2022), str. 110.

<sup>80</sup> Komisija, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), str. 42.

<sup>81</sup> Komisija, *EU Agricultural outlook 2021-2031* (2021), str. 30.

**62** Do leta 2031 naj bi se poraba mesa v EU, v nasprotju s svetovnim trendom, zmanjševala. Komisija s svojimi [promocijskimi kampanjami](#) kmetom in živilski industriji v EU sicer pomaga pri prodaji njihovih kmetijskih proizvodov, vključno z mesom (svežim, ohlajenim in zamrznjenim) in mesnimi pripravki<sup>82</sup>. Gledano širše je količina porabljenega mesa povezana s številom živih živali, ki se prevažajo<sup>83</sup>.

---

<sup>82</sup> Člen 5(1)(a) Uredbe (EU) št. 1144/2014.

<sup>83</sup> IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), str. 13 in 14.

## Trendi na področju prevoza živali

### Na ravni EU ni celovitih centraliziranih podatkov o prevozu živali

**63** Podatki o prevozu živih živali so na ravni EU razdrobljeni<sup>84</sup>. Glavni razlog za to je, da se v skladu z zakonodajo EU ne zahteva, da morajo države članice zbirati in sporočati podatke o prevozu živih živali. V skladu z uredbo o prevozu se od držav članic zahteva le, da poročajo o opravljenih inšpekcijskih pregledih<sup>85</sup>. Zaradi preprečevanja prenosljivih bolezni živali se na podlagi zakonodaje o zdravju živali od držav članic zahteva, da premike živali evidentirajo v nacionalnih podatkovnih zbirkah o identifikaciji in registraciji<sup>86</sup>. Te nacionalne podatkovne zbirke so bile pripravljene za namene identifikacije živali, registracije kmetij in obvladovanja bolezni. Po mnenju Komisije niso primerne za pridobivanje in analizo podatkov o prevozu živali.

**64** Informacije o prevozu živali so v dveh podatkovnih zbirkah EU:

- o **Comext**, ki je podatkovna zbirka Eurostata o mednarodni trgovini z blagom, vključno z živimi živalmi,
- o **TRACES**, ki je spletna platforma Komisije za sanitarno in fitosanitarno certificiranje v zvezi s trgovino znotraj EU ter uvozom in izvozom živali, hrane, krme in rastlin.

**65** Živali se lahko premestijo v drugo državo članico, če imajo veterinarsko spričevalo<sup>87</sup>. Te premike je treba sporočiti v podatkovno zbirko TRACES<sup>88</sup>. Vožnje v tretje države se v sistemu TRACES evidentirajo le, kadar se živali prevažajo skozi drugo državo članico. Komisija priznava, da nima popolne slike glede izvoza živali, ki poteka po cesti<sup>89</sup>. Enako velja za druge načine prevoza. V zvezi z izvozom po morju v letu 2018 je bilo po ocenah Komisije v sistemu TRACES evidentiranih le 31,6 % glav goveda in

<sup>84</sup> EPRS, *Protection of animals during transport* (2021), str. 8; Evropski parlament, *Resolucija o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005* (2019), odstavek 23.

<sup>85</sup> Člen 27(2) Uredbe (ES) št. 1/2005.

<sup>86</sup> Člen 109 Uredbe (EU) št. 2016/429.

<sup>87</sup> Člen 143(1) Uredbe št. 2016/429.



<sup>88</sup> Člen 153(2) Uredbe št. 2016/429.

<sup>89</sup> Komisija, *Welfare of animals exported by road* (2020), str. 13.

3,5 % ovac, ki so bili s plovili za prevoz rejnih živali izvoženi iz Hrvaške, Slovenije, Španije, Francije, Irske, Portugalske in Romunije<sup>90</sup>.

**66** Podatkovna zbirka TRACES vsebuje nekatere podatke v zvezi s prevozom in rezultate uradnih inšpekcijskih pregledov, vendar iz nje ni mogoče pridobiti celovitega pregleda nad prevozom živali<sup>91</sup>. Hkrati se podatki o mednarodni trgovini z blagom, vključno z živimi živalmi, hranijo v podatkovni zbirki Comext. V nobenem od teh virov podatkov pa ni zajet prevoz živali znotraj posameznih držav članic. Na [sliki 8](#) so prikazani ustrezni podatki iz obeh podatkovnih zbirk in kako jih je Sodišče uporabilo v tem pregledu.

**Slika 8 – Podatki iz podatkovnih zbirk Comext in TRACES, ki jih je Sodišče uporabilo v svoji analizi**

	Vrednost	Število	Teža	Trajanje	Razdalja	Način	Razlog	Znotraj držav članic	Znotraj EU	Zunaj EU
	ŽIVALI			PREVOZ						
 <b>Comext</b> Podatkovna zbirka Eurostata o mednarodni blagovni menjavi	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✓
 <b>TRACES</b> Spletna platforma Komisije za sanitarne zahteve	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓*

✓ Zajeto in uporabljeno pri analizi     
 ✓ Zajeto, vendar ne uporabljeno pri analizi     
 ✗ Informacije, ki niso zajete v podatkovno zbirko

\* TRACES: Samo nekatere informacije o izvozu v tretje države, brez informacij o uvozu iz tretjih držav

Vir: Evropsko računsko sodišče.

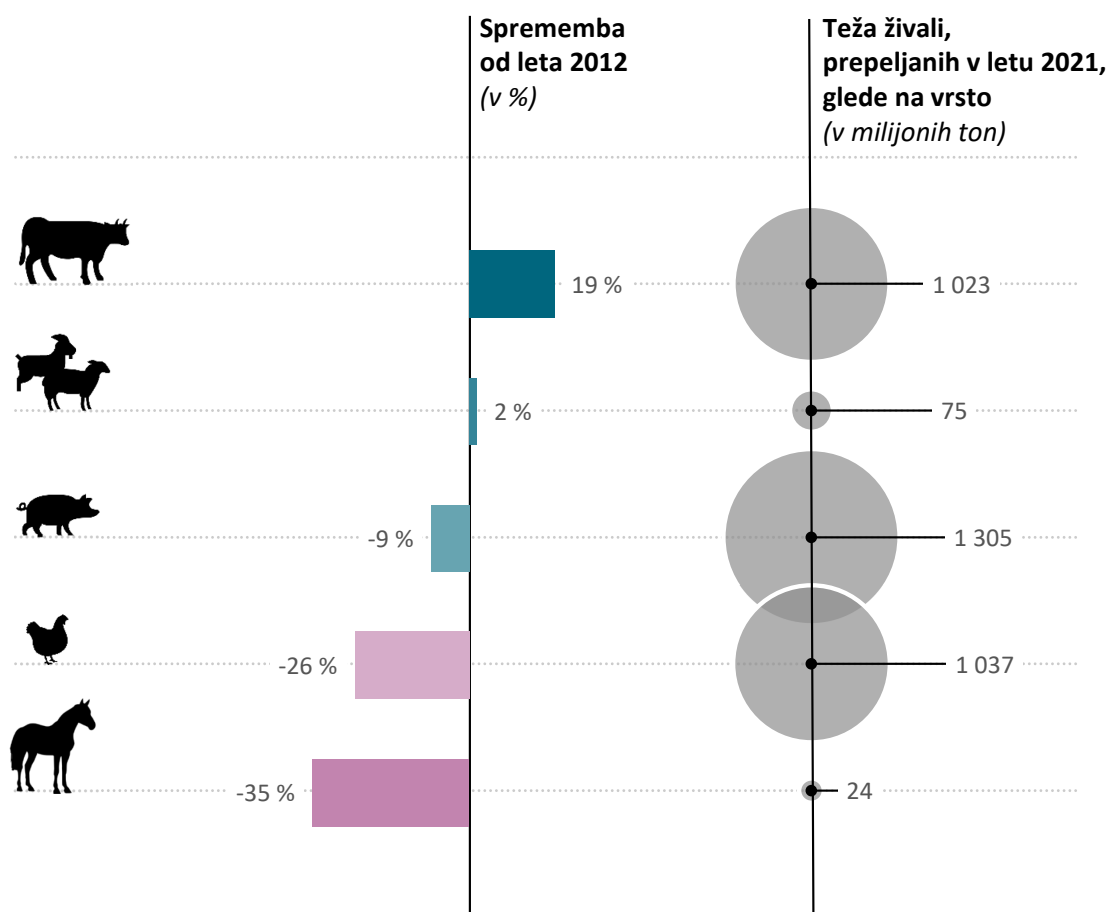
<sup>90</sup> Komisija, *Welfare of animals transported by sea* (2020), str. 5.

<sup>91</sup> Komisija, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), str. 32.

## Trendi v prevozu živali znotraj/zunaj EU

**67** Sodišče je analiziralo razpoložljive podatke o trgovini z živimi živalmi znotraj EU v obdobju 2012–2021. Na *sliki 9* so prikazani ugotovljeni trendi.

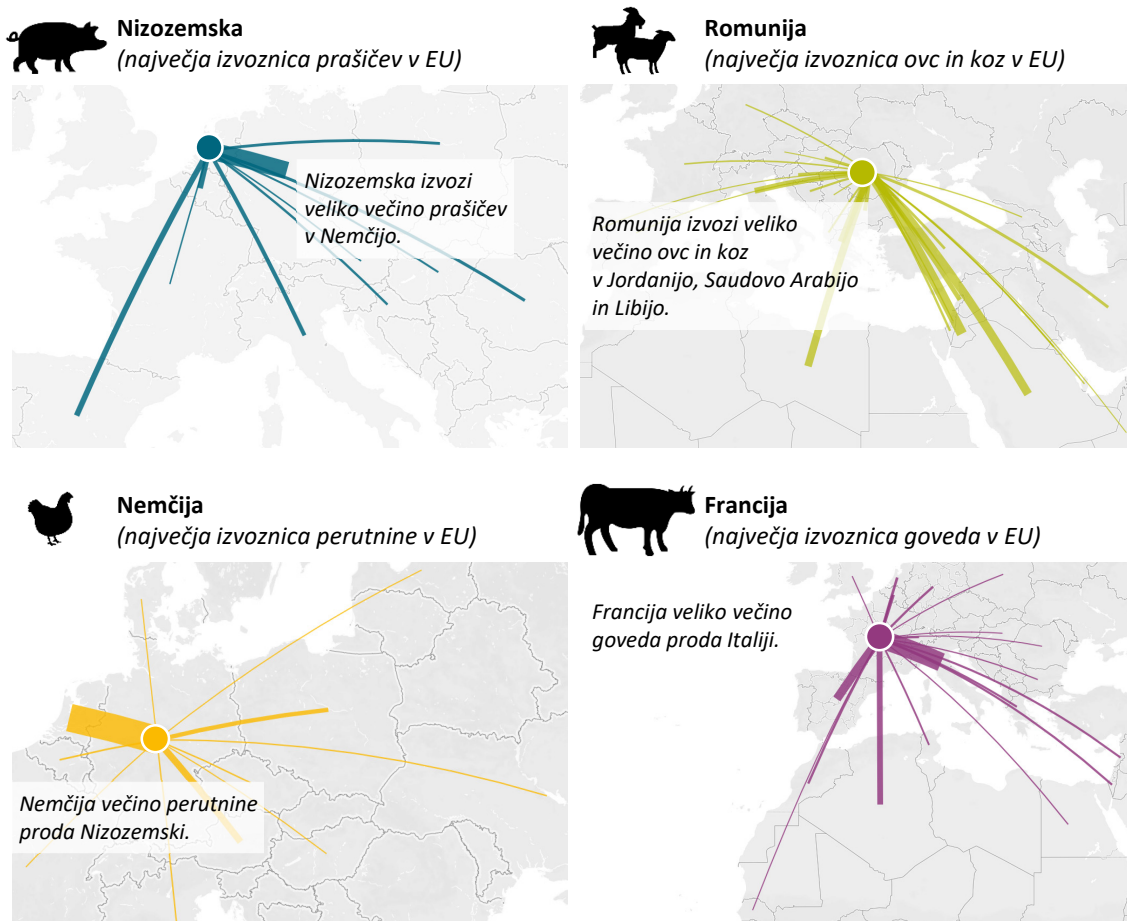
**Slika 9 – Trendi v prevozu živih živali znotraj EU (2012–2021)**



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov iz podatkovne zbirke Comext (v teži).

**68** Na *sliki 10* so prikazane države, v katere svoje žive živali prevažajo največji izvozniki posameznih živalskih vrst. Glavni prejemniki so običajno sosednje države, vendar se živali pogosto prevažajo veliko dlje, tudi iz EU.

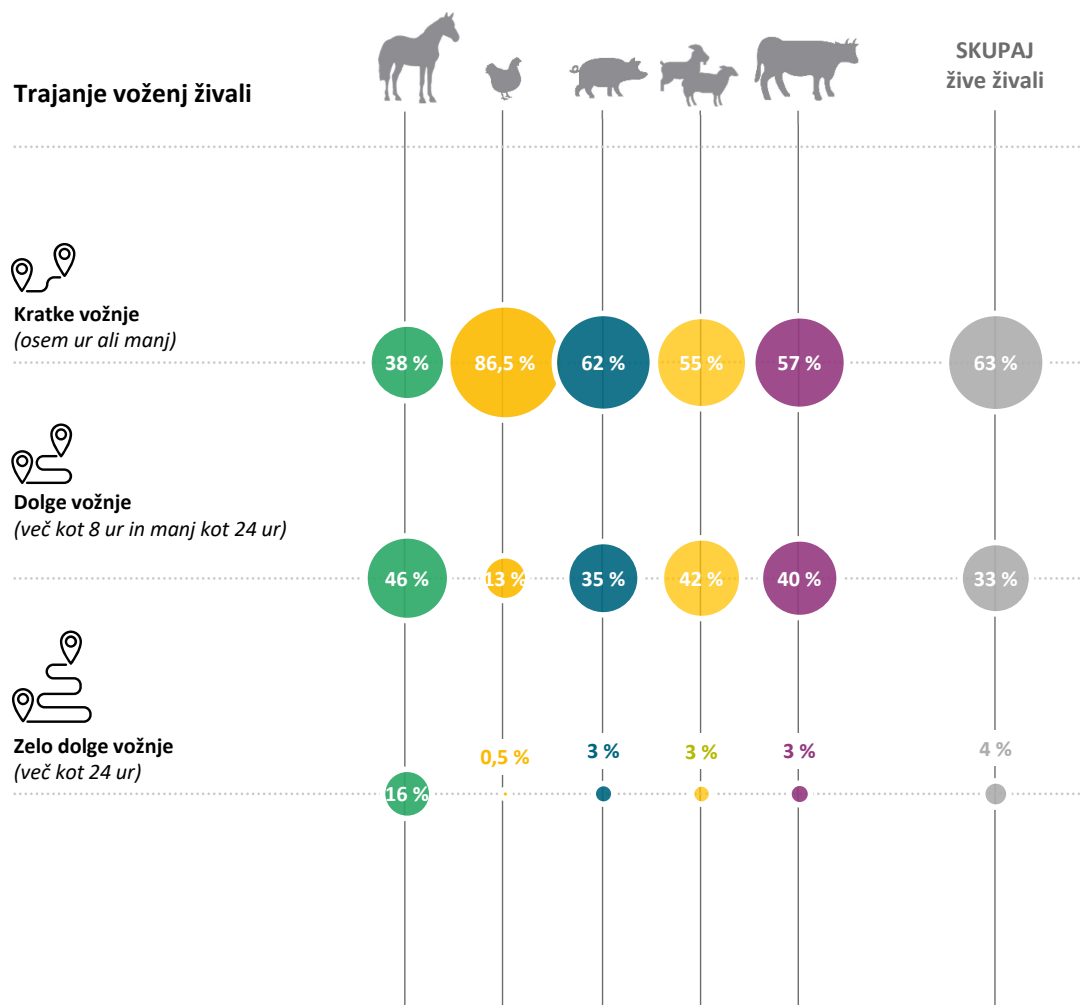
### Slika 10 – Glavni izvozniki EU po živalskih vrstah in njihovi glavni namembni kraji (znotraj/zunaj EU skupaj) v obdobju 2017–2021



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov iz podatkovne zbirke Comext (v skupni teži).

**69** Kar zadeva trajanje, so večino prevoza živali v EU v obdobju 2017–2021 pomenile kratke vožnje (63 %), sledile so jim dolge vožnje (33 %), nato pa zelo dolge vožnje (4 %). Perutnina se običajno prevaža na kratkih vožnjah (*slika 11*), konji pa se običajno prevažajo dlje.

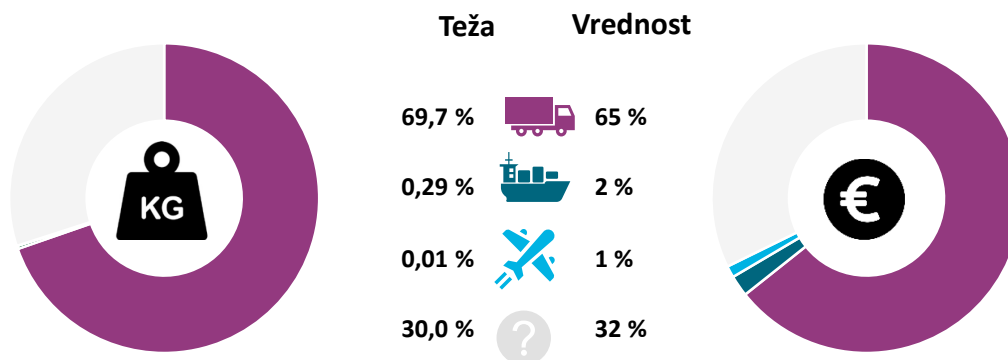
**Slika 11 – Trajanje voženj pri prevozu živali znotraj EU po živalskih vrstah (2017–2021)**



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov iz podatkovne zbirke TRACES (v pošiljkah).

**70** Večina trgovine z živimi živalmi med državami članicami poteka po cesti, saj tak način prevoza pomeni 70 % v teži in 64 % v tržni vrednosti (*slika 12*).

**Slika 12 – Način prevoza pri trgovini z živimi živalmi znotraj EU (2017–2021)**

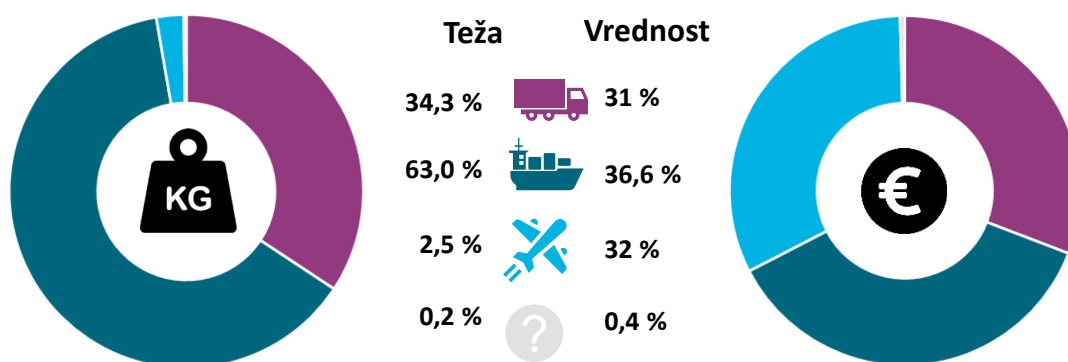


Pri približno tretjini podatkov, evidentiranih v podatkovni zbirki Comext (30,00 % glede na težo, 32 % glede na vrednost), način prevoza ni naveden.

Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov iz podatkovne zbirke Comext.

**71** Večina izvoza v tretje države poteka po morju (63 %), čeprav so glede na tržno vrednost različni načini prevoza enakovredno porazdeljeni (*slika 13*).

**Slika 13 – Način prevoza pri izvozu živih živali iz EU v tretje države (2017–2021)**

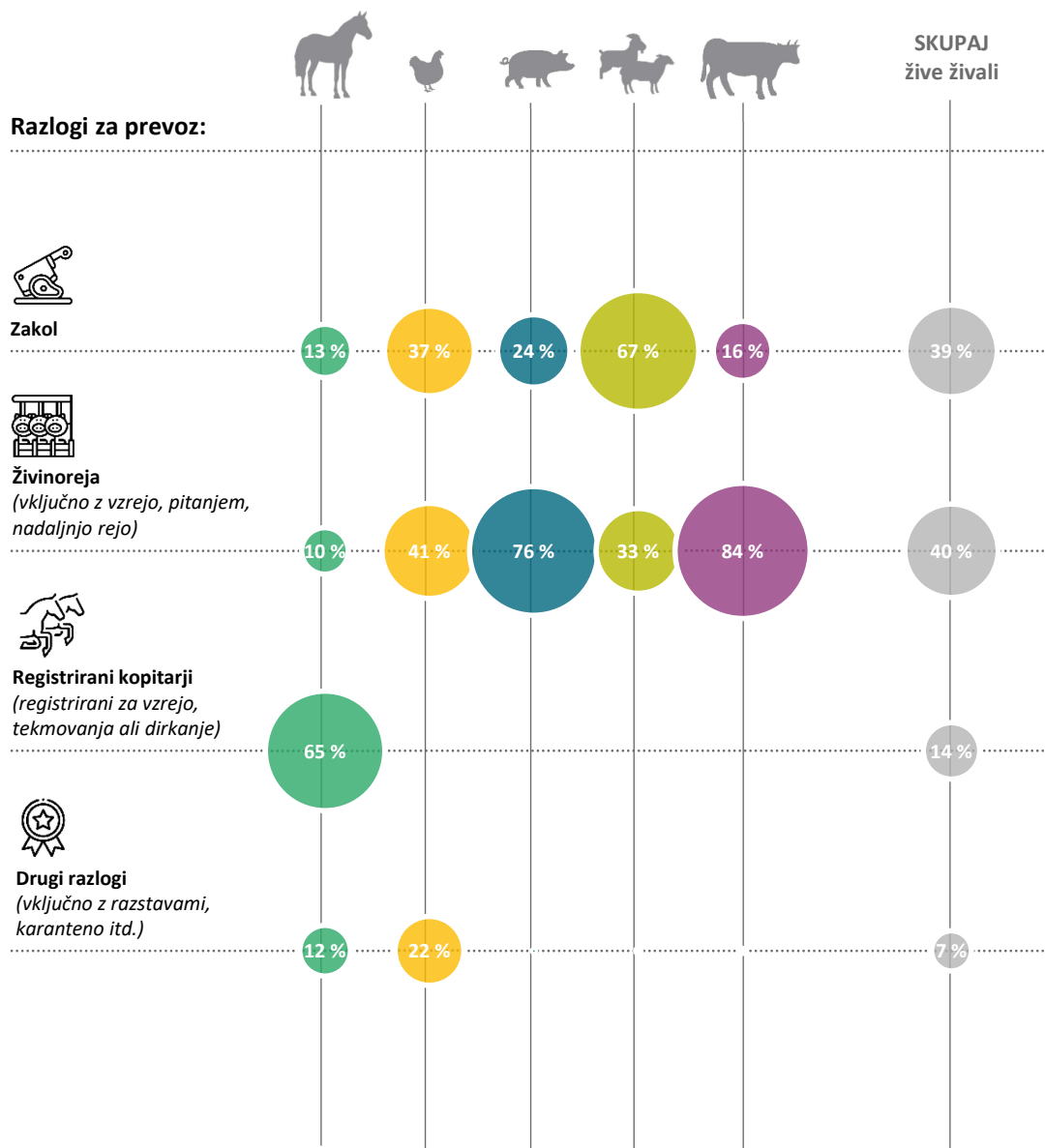


Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov iz podatkovne zbirke Comext.



**72** V obdobju 2017–2021 so bile žive živali med državami članicami večinoma prepeljane za vzrejo in za zakol (*slika 14*).

**Slika 14 – Razlogi za prevoz v EU po vrstah (2017–2021)**



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov iz podatkovne zbirke TRACES.

**73** V svoji življenjski dobi se lahko ena žival prevaža večkrat in iz različnih razlogov. Na [sliki 15](#) je prikazan primer teleta, prodanega za proizvodnjo mesa.

### Slika 15 – Vožnja teleta molznice, prodanega za proizvodnjo mesa



*Opomba:* Ta primer je pripravljen na podlagi analize informacij iz razpoložljive literature in podatkov ter ne prikazuje vožnje določene živali.

*Vir:* Komisija, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening* (2022), str. 15-19; podatki iz podatkovne baze Comext.

## Nove tehnologije za izboljšanje spremljanja prevoza živali

**74** Evropski parlament je v resoluciji iz leta 2019 o izvajanju uredbe o prevozu<sup>92</sup> Komisijo pozval, naj določi skupne minimalne standarde za sistem sledenja za vse vožnje, da bi se omogočilo bolj usklajeno zbiranje podatkov.

**75** Komisija je v enem izmed svojih poročil predlagala, da bi se spremljanje lahko izboljšalo z uporabo informacijskega sistema ali posebne programske opreme, s katero bi se beležile poti, časi vožnje in drugi parametri vozil, v katerih se prevažajo živali<sup>93</sup>. V okviru revizije zakonodaje o dobrobiti živali razmišlja o uvedbi novih tehnologij zaradi boljšega spremljanja in uveljavljanja. Predvidela je dve možnosti:

- vzpostavitev centralnega informacijskega sistema EU za digitalizacijo certifikatov in dovoljenj, izvajanje samodejnih preverjanj dokumentacije in omogočanje dostopa do podatkov o vožnjah v realnem času, ali
- zahtevo, da takšna orodja na nacionalni ravni vzpostavijo države članice same<sup>94</sup>.

**76** Na Švedskem so raziskovalci ugotovili, da bi se z uporabo digitalnih orodij lahko optimiziralo načrtovanje poti in logistika prevoza živali. Zaradi takšne optimizacije bi bilo mogoče zmanjšati razdalje prevoza<sup>95</sup>.

**77** Evropska agencija za varnost hrane (EFSA) meni, da je ocena, ali so živali primerne za prevoz, najpomembnejši dejavnik za dobrobit živali<sup>96</sup>. Komisija je leta 2015 uvedla pilotni projekt za pripravo in razširjanje navodil glede dobre in boljše prakse v zvezi z živalmi, ki se prevažajo v EU in v tretje države, in sicer za zakol, pitanje in vzrejo. Pripravljena so bila navodila za prevoz goveda, konjev, prašičev, perutnine in ovac<sup>97</sup>. V študiji Komisije o prevozu neprimernih krav molznic iz leta 2022 je bilo ugotovljeno, da

---

<sup>92</sup> Evropski parlament, *Resolucija o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005 (2019)*, odstavek 23.

<sup>93</sup> Komisija, *Evaluation of the EU Strategy for the Protection and Welfare of Animals 2012-2015* (2021), str. 26.

<sup>94</sup> Komisija, *Začetna ocena učinka o dobrobiti živali* (2021), str. 4.

<sup>95</sup> Håkansson in drugi, *Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation* (2016), str. 261.

<sup>96</sup> EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), str. 27 in 91.

<sup>97</sup> Spletišče pilotnega projekta *Animal Transport Guides*.

so se krave, ki niso bile primerne za prevoz, prevažale med drugim tudi zaradi nerazumevanja ali različnih razlag opredelitve pojma „neprimerno“<sup>98</sup>.

**78** Spremljanje dobrobiti živali med prevozom je težavno, saj je dostop do živali med prevozom omejen<sup>99</sup>. EFSA je leta 2011 priporočila, naj se pripravijo boljša orodja za spremljanje dobrobiti živali med dolgimi vožnjami, na primer:

- vgradnja sistemov za spremljanje temperature in opozarjanje, ki so v skladu z uredbo o prevozu že obvezni za vozila, ki prevažajo živali za dolge vožnje<sup>100</sup>, v navigacijske sisteme,
- določitev skupnih minimalnih standardov zaradi bolj usklajenega ocenjevanja spremljanih parametrov<sup>101</sup>.

Nobeno od teh priporočil EFSA doslej ni bilo upoštevano v zakonodaji EU. To, da ni orodij za spremljanje, lahko negativno vpliva na skladnost z zakonodajo in njeno uveljavljanje ter posledično na dobrobit živali<sup>102</sup>.

**79** EFSA je leta 2022 predlagala, da bi se razvile: kamere, ki bi temeljile na umetni inteligenci, in sicer za spremljanje dobrobiti živali med prevozom, senzorji za zaznavanje stresa, ki ga živali utrpijo zaradi premikov vozil, in pasovi, ki bi jih nosili konji, in sicer za beleženje njihovih fizioloških podatkov med prevozom. Tehnološka orodja, ki so na tem področju na voljo, so že bila uporabljena v znanstvenih študijah, vendar se v praksi še ne uporabljajo<sup>103</sup>.

---

<sup>98</sup> Komisija, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022), p. iv.

<sup>99</sup> EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), str. 91.

<sup>100</sup> Oddelek 3 Poglavja VI Priloge I k Uredbi (ES) št. 1/2005.

<sup>101</sup> EFSA, *Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport* (2011), str. 88.

<sup>102</sup> Komisija, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), str. 33.

<sup>103</sup> EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), str. 18–19, 91.

## Izzivi in priložnosti

**80** Prevoz živih živali lahko negativno vpliva na dobrobit živali. EU se je zavzela za izboljšanje dobrobiti živali med prevozom in je sprejela tozadevno zakonodajo, hkrati pa nadzoruje, ali se v državah članicah pravilno uveljavlja. Glavna gonilna sila prevoza živali so ekonomski dejavniki. Razlike v stroških med državami članicami in potreba po izkoriščanju ekonomije obsega so privedle do specializacije v živinorejskem sektorju in koncentracije v sektorju zakola, to pa spodbuja prevoz živali. Na pripravljenost gospodarskih subjektov, da prevažajo žive živali, lahko vplivajo tudi preference potrošnikov.

**81** Negativne posledice prevoza za dobrobit živali bi bilo mogoče ublažiti tako, da bi se zmanjšali število in dolžine voženj ter izboljšali pogoji za žive živali med prevozom. V tem pregledu je Sodišče opredelilo več izzivov in priložnosti za oblikovalce politik EU in deležnike, ki bi jih bilo mogoče upoštevati pri prihodnji reviziji zakonodaje EU na tem področju.

**82** **Opredelitev alternativ prevozu živih živali** – Prevoz mesa namesto živih živali je lahko bolj trajnosten, in sicer tako z vidika dobrobiti živali kot z vidika vpliva na okolje in podnebne spremembe, vendar z ekonomskega vidika morda ni vedno donosen. Drug način za delno zmanjšanje prevoza živali je, da se zakol opravi bližje kraju vzreje. K temu cilju je mogoče prispevati z različnimi načini promocije in spodbujanja vzpostavitve lokalnih klavnic in uporabe mobilnih, vendar so to običajno rešitve manjšega obsega, ki služijo kot odgovor na specifične potrebe in nišno povpraševanje.

**83** **Boljše informiranje potrošnikov kot pomoč pri sprejemanju ozaveščenih odločitev** – Pri spodbujanju sprememb bi lahko imela pomembno vlogo izbira potrošnikov. Ti imajo običajno raje lokalno pridelano meso, nekateri pa so pripravljeni plačati več, kadar so obveščeni o dobrih pogojih za dobrobit živali. Vendar so zaradi terminologije, ki se uporablja na oznakah živil, in velikega števila sistemov označevanja v državah članicah pogosto zmedeni. Z boljšo transparentnostjo in harmonizacijo, na primer na podlagi sistema označevanja dobrobiti živali v EU, bi se potrošnikom lahko pomagalo pri sprejemanju ozaveščenih odločitev. Komisija s svojimi promocijskimi kampanjami kmetom in živilski industriji v EU pomaga pri prodaji njihovih kmetijskih proizvodov, vključno z mesom (svežim, ohlajenim in zamrznjenim) in mesnimi pripravki.

**84 Spodbujanje strukturnih sprememb za prehod na bolj trajnostno verigo preskrbe s hrano** – Z evropskim zelenim dogovorom in strategijo „od vil do vilic“ se spodbuja prehod na bolj trajnosten prehranski sistem. Za takšen prehod bi bile potrebne strukturne spremembe v dobavni verigi in vzorcih porabe hrane. Pri tem naj bi neposredno vlogo imele dobro zasnovane finančne pobude, ki bi pomenile ustrezen cenovni signal, z njimi pa bi se zagotavljale tudi prave spodbude za trajnostno ravnanje proizvajalcev, uporabnikov in potrošnikov.

**85 Določitev denarne vrednosti trpljenja živali in upoštevanje tega elementa pri stroških prevoza in ceni mesa** – Stopnja dobrobiti živali se v stroških prevoza ali ceni mesa ne upošteva. Razvoj metodologije za določitev denarne vrednosti trpljenja živali bi lahko pomenil priložnost, da se uvedejo sistemi spodbud, s katerimi bi se prevozna podjetja spodbujala k preventivi na področju dobrobiti živali, in da se zmanjša nespoštovanje pravil zaradi ekonomskih razlogov.

**86 Pridobitev celovitega centraliziranega pregleda nad prevozom živali, spremljanje prevoznih pogojev živih živali in spodbujanje logistične optimizacije** – Države članice zbirajo informacije o premikih živali zaradi obvladovanja bolezni. Komisija nima celovitih centraliziranih podatkov o prevozu živali. Z informacijskim sistemom na ravni EU za spremljanje vseh voženj, vključno z vožnjami živih živali znotraj držav članic, bi se lahko izboljšalo spremljanje, Komisiji pa omogočilo, da pridobiva celovite centralizirane podatke o prevozih živali. Z digitalnimi orodji bi se lahko tudi optimiziralo načrtovanje in logistika prevoza živali. Spremljanje dobrobiti živali med prevozom je težavno, saj je dostop do živali med prevozom omejen. Tehnološka orodja, ki so na tem področju na voljo, so že bila uporabljena v znanstvenih študijah, vendar se v praksi še ne uporabljajo. Z novimi tehnologijami, kot so kamere in senzorji, bi se lahko omogočilo lažje merjenje in spremljanje dobrobiti živali med prevozom.

Ta pregled je sprejel senat I, ki ga vodi Joëlle Elvinger, članica Evropskega računskega sodišča, v Luxembourggu na zasedanju 1. marca 2023.

*Za Računsko sodišče*

Tony Murphy  
*predsednik*

# Priloga

## Priloga I — Ključne pregledane publikacije

Baltussen in drugi, *Sustainable production: transporting animals or meat?* (2009)

Baltussen in drugi, *Transport of live animals versus meat* (2017)

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

Komisija, Poročilo o učinku Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005 o zaščiti živali med prevozom (2011)

Komisija, *Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU* (2015)

Komisija, *The future of the livestock sector* (2020)

Komisija, *Welfare of animals exported by road* (2020)

Komisija, *Welfare of animals transported by sea* (2020)

Komisija, Poročilo o oceni obveznega navajanja države izvora ali kraja porekla za prašičje, perutninsko, ovčje in kozje meso (2021)

Komisija, *EU Agricultural outlook 2021-2031* (2021)

Komisija, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022)

Komisija, *Study on animal welfare labelling* (2022)

Komisija, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use* (2022)

Komisija, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening* (2022)

Komisija, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022)

Posebno poročilo Sodišča 31/2018: Dobrobit živali v EU: zmanjševanje vrzeli med ambicioznimi cilji in izvajanjem v praksi

EFSA, *Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport* (2011)



- EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022)
- EFSA, *Eurobarometer on food safety in the EU* (2022)
- EPRS, *Animal welfare on the farm – ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level* (2021)
- EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019)
- EFA, *Live animal transport* (2021)
- Eurofound, *Meat processing workers* (2018)
- Evropski parlament, *Resolucija o zaštiti živali med prevozom* (2012)
- Evropski parlament, *Resolucija o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005* (2019)
- Evropski parlament, *Report on the investigation of alleged contraventions and maladministration in the application of Union law in relation to the protection of animals during transport within and outside the Union* (2021)
- Håkansson in drugi, *Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation* (2016)
- Hoste, *International comparison of pig production costs* (2018)
- Hultgren, *Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs* (2022)
- IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021)
- Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018)
- Van Wagenberg in drugi, *Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU* (2015)
- Van Wagenberg, *The economics of animal transport* (2019)
- Van Wagenberg, Baltussen, *Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU* (2021)

## Kratice

**ANIT:** Preiskovalni odbor Evropskega parlamenta o zaščiti živali med prevozom

**EFA:** Eurogroup for Animals

**EFSA:** Evropska agencija za varnost hrane

**EPRS:** Služba Evropskega parlamenta za raziskave

**IPOL:** Generalni direktorat Evropskega parlamenta za notranjo politiko Unije

**NVO:** nevladna organizacija

**SKP:** skupna kmetijska politika

# Glosar

**Comext:** podatkovna zbirka Eurostata o blagovni menjavi EU, tako med državami članicami kot s tretjimi državami.

**Pitanje za zakol:** zadnja faza pitanja kot priprava za zakol.

**Pitanje:** gojenje živali za proizvodnjo mesa.

**Pošiljka:** količina blaga, zajeta v enem spričevalu ali dokumentu, ki se z istim načinom prevoza iz istega gospodarstva izvora prevaža v isti namembni kraj.

**Tele molznice:** mlada krava, ki se goji za proizvodnjo mleka.

**TRACES:** Spletna platforma Komisije z informacijami o sanitarnih in fitosanitarnih spričevalih za trgovino z živalmi, hrano in krmo živalskega in neživalskega izvora ter rastlinami, tako znotraj EU kot s tretjimi državami.

**Vzreja:** gojenje živali zaradi potomcev.

## Ekipa Sodišča

To poročilo je sprejel revizijski senat I – Trajnostna raba naravnih virov, ki ga vodi članica Evropskega računskega sodišča Joelle Elvinger. Pripravo pregleda je vodila članica Sodišča Eva Lindström, pri njej pa so sodelovali vodja njenega kabineta Kristina Maksinen, nekdanja vodja njenega kabineta Katharina Bryan, ataše v njenem kabinetu Johan Stalhammar, asistentka za politike Elena Graziuso, ekonomist v njenem kabinetu Andrzej Robaszewski, vodilni upravni uslužbenec Emmanuel Rauch, vodja naloge Michela Lanzutti ter revizorji Michal Szwed, Magdeline Owusu Agyemang in Zvonimir Novoselic. Grafično podporo je zagotovila Marika Meisenzahl. Stamatis Kalogirou in Lukasz Kolodziej sta zagotovila podporo pri analizi podatkov in pripravi pregledovalnika podatkov. Jezikovno podporo sta zagotovila Agata Sylwestrzak in Laura McMillan.



*Od leve proti desni:* Andrzej Robaszewski, Elena Graziuso, Stamatis Kalogirou, Michela Lanzutti, Johan Stalhammar, Eva Lindström, Laura McMillan, Kristina Maksinen, Zvonimir Novoselic, Magdeline Owusu Agyemang, Michal Szwed.

# AVTORSKE PRAVICE

© Evropska unija, 2023

Politika Evropskega računskega sodišča (Sodišča) glede ponovne uporabe je določena v njegovem sklepu o politiki odprtih podatkov in ponovni uporabi dokumentov [ECA Decision No 6-2019](#).

Če ni drugače navedeno (npr. v posameznih obvestilih o avtorskih pravicah), so vsebine Sodišča, ki so v lasti EU, pod licenco [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Praviloma je zato ponovna uporaba dovoljena, če se ustrezno navede vir in označijo morebitne spremembe. Kdor ponovno uporabi vsebine Sodišča, ne sme potvoriti prvotnega pomena ali sporočila. Sodišče ni odgovorno za morebitne posledice ponovne uporabe.

Če so na gradivu prikazane določljive fizične osebe, npr. na fotografijah uslužbencev Sodišča, ali če gradivo vsebuje dela tretjih oseb, je treba pridobiti dodatne pravice.

Kadar je pridobljeno tako dovoljenje, se z njim razveljavi in nadomesti zgoraj omenjeno splošno dovoljenje, zato morajo biti v njem jasno navedene morebitne omejitve glede uporabe.

Za uporabo in prikazovanje vsebin, katerih lastnica ni EU, je morda treba pridobiti dovoljenje neposredno od imetnikov avtorskih pravic.

— Slike – ikone: vse slike so bile oblikovane z uporabo virov [Flaticon.com](#), © Freepik Company S.L. Vse pravice pridržane.

Programska oprema ali dokumenti, za katere veljajo pravice industrijske lastnine, kot so patenti, blagovne znamke, registrirani modeli, logotipi in imena, niso vključeni v politiko Sodišča glede ponovne uporabe.

Na spletiščih institucij Evropske unije znotraj domene europa.eu so povezave do spletišč tretjih oseb. Ker Sodišče na ta spletišča ne more vplivati, vas poziva, da preberete njihove dokumente o politiki glede varstva osebnih podatkov in avtorskih pravic.

## Uporaba logotipa Sodišča

Logotip Sodišča se ne sme uporabljati brez predhodnega soglasja Sodišča.

V pregledu, ki ga je pripravilo Sodišče, so opisani glavni dejavniki, ki vplivajo na prevoz živih živali, in prikazani trendi na tem področju. Vsako leto se po cesti, morju, železnici in zraku v EU in iz nje prepelje več milijard živih živali, in sicer iz različnih razlogov, kot so vzreja, pitanje ali zakol. EU je sprejela zakonodajo o zaščiti živali med prevozom, ki pa ima pomanjkljivosti, kot je bilo ugotovljeno v znanstvenih študijah in kot je zaključila sama Evropska komisija. Prihodnji izzivi in priložnosti so naslednji: opredeliti alternative prevozu živih živali, boljše informirati potrošnike, spodbujati strukturne spremembe za bolj trajnostno verigo preskrbe s hrano, določiti denarno vrednost trpljenja živali in ta element upoštevati pri stroških prevoza in ceni mesa ter spodbujati uporabo novih tehnologij.

**EVROPSKO RAČUNSKO SODIŠČE**  
12, rue Alcide De Gasperi  
1615 Luxembourg  
LUKSEMBURG

Tel.: +352 4398-1

Vprašanja: [eca.europa.eu/sl/Pages/ContactForm.aspx](https://eca.europa.eu/sl/Pages/ContactForm.aspx)

Spletišče: [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)

Twitter: @EUAuditors



EVROPSKO  
RAČUNSKO  
SODIŠČE