

Środa, 12 grudnia 2012 r.

P7_TA(2012)0499

Ochrona zwierząt podczas transportu**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu (2012/2031 (INI))**

(2015/C 434/07)

Parlament Europejski,

- uwzględniając sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 listopada 2011 r. w sprawie wpływu rozporządzenia Rady (WE) Nr 1/2005 w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu (COM(2011)0700),
- uwzględniając komunikat Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Rady i Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie strategii Unii Europejskiej w zakresie ochrony i dobrostanu zwierząt na lata 2012-2015 (COM(2012)0006),
- uwzględniając art. 13 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, który stanowi, że przy formułowaniu i realizacji unijnych strategii politycznych, Unia i jej państwa członkowskie w pełni uwzględniają wymagania w zakresie dobrostanu zwierząt jako istot zdolnych do odczuwania,
- uwzględniając własną rezolucję z dnia 12 października 2006 r. w sprawie Wspólnotowego planu działań dotyczącego ochrony i dobrostanu zwierząt na lata 2006-2010 ⁽¹⁾,
- uwzględniając własną rezolucję z dnia 22 maja 2008 r. w sprawie nowej strategii Unii Europejskiej w zakresie zdrowia zwierząt (2007-2013) ⁽²⁾,
- uwzględniając własną rezolucję z dnia 5 maja 2010 r. w sprawie ewaluacji i oceny Wspólnotowego planu działań dotyczącego dobrostanu zwierząt na lata 2006 – 2010 ⁽³⁾,
- uwzględniając własną rezolucję z dnia 15 listopada 1996 r. w sprawie wdrożenia dyrektywy Rady 95/29/WE zmieniającej dyrektywę 91/628/EWG dotyczącą ochrony zwierząt podczas transportu ⁽⁴⁾,
- uwzględniając swoje stanowisko z dnia 30 marca 2004 r. ⁽⁵⁾ w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Rady w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań zmieniającego dyrektywę 64/432/EWG i 93/119/WE, a także rozporządzenie (WE) nr 1255/97, w którym zaproponowano maksymalny czas przewozu wynoszący 9 godzin lub 500 km dla zwierząt transportowanych w celu uboju,
- uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) Nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 ⁽⁶⁾,
- uwzględniając swoje oświadczenie nr 54/2009 z dnia 25 lutego 2010 r. w sprawie transportu koni przeznaczonych do uboju w Unii Europejskiej ⁽⁷⁾,
- uwzględniając swoje oświadczenie nr 49/2011 z dnia 30 listopada 2011 r. w sprawie ustanowienia maksymalnego ograniczenia czasu transportu zwierząt przeznaczonych do uboju w Unii Europejskiej do 8 godzin ⁽⁸⁾,
- uwzględniając opinię naukową Europejskiego Urzędu ds. Bezpieczeństwa Żywności (EFSA) dotyczącą dobrostanu zwierząt w czasie transportu, opublikowaną w styczniu 2011 r. ⁽⁹⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. C 308 E z 16.12.2006, s. 170.⁽²⁾ Dz.U. C 279 E z 19.11.2009, s. 89.⁽³⁾ Dz.U. C 81 E z 15.3.2011, s. 25.⁽⁴⁾ Dz.U. C 362 z 2.12.1996, s. 331.⁽⁵⁾ Dz.U. C 103 E z 29.4.2004, s. 412.⁽⁶⁾ Dz.U. L 3 z 5.1.2005, s. 1.⁽⁷⁾ Dz.U. C 348 E z 21.12.2010, s. 37.⁽⁸⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2012)0096.⁽⁹⁾ Dziennik EFSA 2011:9(1):1966 (s. 125)

Środa, 12 grudnia 2012 r.

- uwzględniając petycję 8hours.eu podpisaną przez ponad milion obywateli UE, w której zaapelowali oni o ograniczenie maksymalnego czasu transportu zwierząt przeznaczonych do uboju do 8 godzin,
 - uwzględniając art. 48 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi oraz opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Transportu i Turystyki (A7-0331/2012),
- A. mając na uwadze, że ochrona zwierząt jest w XXI wieku wyrazem człowieczeństwa oraz wyzwaniem dla europejskiej cywilizacji i kultury; mając na uwadze, że podstawą każdego działania na rzecz ochrony i dobrostanu zwierząt powinny być wnioski naukowe, a także przekonanie, że zwierzęta są stworzeniami zdolnymi do odczuwania, których szczególne potrzeby należy wziąć pod uwagę zgodnie z art. 13 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej;
- B. mając na uwadze, że transport zwierząt jest wynikiem czynników gospodarczych i logistycznych, jednakże może on jednocześnie powodować powstawanie dodatkowych kosztów społecznych i środowiskowych (zwiększony ruch samochodowy, dodatkowe emisje CO₂);
- C. mając na uwadze, że transport zwierząt powinien być obsługiwany zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz UE, zwierzęta pochodzące z państw trzecich powinny być poddawane dokładnej kontroli i nadzorowi, by zapewnić producentom europejskim stabilną sytuację konkurencyjną i bodziec do poprawy norm transportu zwierząt w krajach trzecich;
- D. mając na uwadze, że europejskie przepisy dotyczące dobrostanu zwierząt nie mogą skutkować zniekształceniem wolnego handlu towarami ani też prowadzić do nieproporcjonalnych kosztów finansowych, należy również pamiętać o szczególnie niekorzystnej sytuacji geograficznej regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych;
- E. mając na uwadze, że transport mięsa i innych produktów zwierzęcych jest łatwiejszy technicznie i bardziej racjonalny etycznie niż transport żywych zwierząt przeznaczonych wyłącznie na ubój;
- F. mając na uwadze, że transport zwierząt na znaczne odległości w niehigienicznych i niekorzystnych warunkach może zwiększyć zagrożenie przenoszenia i rozprzestrzeniania chorób;
- G. mając na uwadze, że zachowanie zasad dobrostanu zwierząt może mieć wpływ na jakość produktów zwierzęcych;
- H. mając na uwadze, że ubój zwierząt i przetwórstwo mięsa w możliwie najmniejszej odległości od miejsca hodowli zwierząt może pomóc obszarom wiejskim w ich zrównoważonym rozwoju; należy również wziąć pod uwagę, że nie zawsze dostępna jest odpowiednia liczba właściwych rzeźni w wystarczająco niewielkiej odległości, jak również to, że utrzymanie małych, lokalnych rzeźni wiąże się z poważnymi wyzwaniami gospodarczymi; mając na uwadze, że wysoki standard higieny i inne wymogi nałożone przepisami UE na tego rodzaju zakłady doprowadziły do restrukturyzacji i spadku liczby dostępnych rzeźni; mając zatem na uwadze konieczność zbadania sposobów zapewnienia rentowności małych rzeźni;
- I. mając na uwadze, że ograniczenia czasu transportu i nadmiernie restrykcyjne warunki mogą zagrozić regularnym dostawom rynkowym w pewnych krajach i odległych regionach terytorium UE, w wyniku czego działalność pewnych firm nie będzie opłacalna, ze wszelkimi konsekwencjami związanymi z utratą konkurencyjności,
- J. mając na uwadze, że warunki transportu zwierząt są przedmiotem powszechnego zainteresowania,

Ocena ogólna sprawozdania Komisji

1. przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Komisji przedstawiające stan realizacji rozporządzenia Rady (WE) Nr 1/2005, które zawiera konkluzję, że rozporządzenie to ma pozytywny wpływ na dobrostan zwierząt w czasie transportu, lecz wskazuje również, że wciąż utrzymują się poważne problemy z dobrostaniem zwierząt podczas transportu, głównie z powodu zbyt mało rygorystycznego przestrzegania przepisów w państwach członkowskich oraz z niedostatecznego poziomu ich wdrożenia;

Środa, 12 grudnia 2012 r.

2. wzywa Komisję do zapewnienia skutecznego i jednolitego wdrożenia istniejących przepisów unijnych dotyczących transportu zwierząt we wszystkich państwach członkowskich UE; jest zdania, że skuteczniejsze wdrażanie przepisów ma podstawowe znaczenie dla skuteczności i funkcjonowania bieżących przepisów celem poprawy warunków transportu i uniknięcia wypaczenia konkurencji w państwach członkowskich UE.
3. zdecydowanie potępia niedostateczne podstawy i dane naukowe leżące u podstaw sprawozdania Komisji, takie jak badanie przeprowadzone przez wykonawcę zewnętrznego oparte głównie na ankiecie wypełnianej przez strony bezpośrednio uczestniczące w transporcie zwierząt lub posiadające bezpośredni interes związany tym z transportem;
4. wyraża obawę, że istnieje ryzyko, iż w niektórych przypadkach zawarte w sprawozdaniu dane pochodzące z państw członkowskich, których nie można było dokładnie zweryfikować, mogą nie w pełni odzwierciedlać rzeczywisty stan rzeczy w zakresie transportu zwierząt ze względu na zróżnicowane metody i narzędzia kontroli stosowane w poszczególnych państwach członkowskich;
5. wyraża zaniepokojenie, że stopień wykonywania przepisów dotyczących transportu zwierząt bardzo różni się w poszczególnych państwach członkowskich, w związku z powyższym wzywa Komisję do podjęcia działań zapewniających pełną i jednolitą kontrolę przestrzegania warunków transportu;
6. wzywa Komisję do podjęcia działań mających na celu intensyfikację współpracy i komunikacji między właściwymi organami państw członkowskich;
7. zwraca uwagę, że sprawozdanie Komisji nie zawiera pełnego oszacowania wszystkich kosztów transportu zwierząt i ogranicza się do wpływu na handel wewnątrzunijny, skutków regionalnych i społeczno-gospodarczych, wpływu na dobrostan zwierząt, podstaw naukowych i środków kontroli, przestrzegania przepisów i egzekwowania rozporządzenia (WE) nr 1/2005; dlatego też wzywa Komisję do przedstawienia pełnego oszacowania wszystkich kosztów gospodarczych, społecznych i środowiskowych transportu zwierząt oraz korzyści z niego płynących, w tym porównania transportu zwierząt do uboju i transportu tusz oraz produktów żywnościowych, jak również wpływu transportu na cenę produktów mięsnych, z położeniem szczególnego nacisku na tereny najbardziej oddalone oraz zaangażowanie wszystkich zainteresowanych stron;
8. wzywa Komisję do zainicjowania szeroko zakrojonej kampanii informacyjnej skierowanej do konsumentów na temat przepisów europejskich w zakresie dobrostanu zwierząt, w ramach której podawane będą stale informacje o zmianach wymaganych od producentów europejskich w celu zwrócenia większej uwagi na ich pracę i poprawienia wartości dodanej ich produkcji;
9. zwraca uwagę, że w okresie sprawozdawczym 2005-2009 nastąpił istotny wzrost liczby transportowanych zwierząt: bydła o 8 %, świń o 70 %, owiec o 3 %, a jedynie w odniesieniu do koni zanotowano spadek o 17 %; podkreśla, że dwie trzecie przesyłek było transportowanych przez ponad 8 godzin, podczas gdy 4 % transportów jest dłuższych niż maksymalny czas podróży i tym samym wymaga rozładunku i odpoczynku przed dalszą podróżą. ubolewa, że w przypadku prawie 2 % przesyłek nie były dostępne godziny podróży, co stanowi ponad pięciokrotny wzrost w stosunku do roku 2005;
10. uważa, że zasadniczo zwierzęta powinny być poddawane ubojowi jak najbliżej miejsca hodowli; zauważa, że konsumenci opowiadają się za krótszym czasem transportu zwierząt przeznaczonych na ubój, lecz jednocześnie wolą kupować świeże mięso; w związku z tym wzywa Komisję do wyjaśnienia wniosków, jakie należy z tego wyciągnąć; uznaje, że z uwagi na brak egzekwowania rozporządzenie nie spełniło celu ograniczenia transportu żywych zwierząt przeznaczonych na ubój, rozporządzenie to przyczyniło się jednak do poprawy dobrostanu zwierząt w transporcie; wzywa państwa członkowskie, by właściwie wdrożyły obowiązujące przepisy dotyczące transportu zwierząt i wzywa Komisję, by w miarę możliwości wspierała lokalne przetwórstwo; jest zdania, że polityka UE powinna dążyć do tworzenia krótkich i przejrzystych łańcuchów dostaw, przy jednoczesnym gwarantowaniu podaży na rynkach wszystkich państw członkowskich i w najbardziej oddalonych regionach; podkreśla, że unijne przepisy dotyczące higieny, choć zapewniają najwyższy poziom ochrony dla konsumentów, niekoniecznie powinny powstrzymać rozwój ruchomych lub małych regionalnych rzeźni i zakładów przetwórczych;
11. wzywa Komisję do przedłożenia jasnej definicji lokalnych rzeźni,

Środa, 12 grudnia 2012 r.

12. przypomina, że art. 32 wspomnianego rozporządzenia stanowi, iż sprawozdanie Komisji musi uwzględniać „dowody naukowe dotyczące potrzeb związanych z dobrostanem zwierząt” oraz że mogą mu towarzyszyć, w razie potrzeby, stosowne propozycje ustawodawcze dotyczące długoterminowych przewozów;

13. przyjmuje do wiadomości oświadczenie pisemne Parlamentu Europejskiego nr 49/2011 w sprawie ustalenia maksymalnego 8-godzinnego czasu transportu zwierząt przeznaczonych do uboju, przyznając jednak, że wymóg taki nie ma podstaw naukowych; uważa, że dobrostan zwierząt w trakcie transportu w niektórych przypadkach w większym stopniu zależy od odpowiednich pojazdów oraz właściwego traktowania zwierząt, zgodnie z wnioskami wynikającymi z opinii EFSA z grudnia 2010 r.; niemniej jednak zwraca się do Komisji Europejskiej i państw członkowskich, by sporządziły wytyczne w zakresie wzorcowych praktyk celem poprawy wdrażania rozporządzenia (WE) nr 1/2005 i umocnienia mechanizmów kontroli celem zagwarantowania dobrostanu zwierząt;

14. nalega na ponowne rozważenie kwestii ograniczenia czasu transportu zwierząt rzeźnych do 8 godzin włącznie z czasem załadunku, bez względu na to, czy odbywa się on drogą lądową czy morską, z pewnymi wyjątkami ze względu na warunki geograficzne w regionach najbardziej oddalonych, słabo rozwiniętą sieć drogową, odległą lokalizację lub potwierdzone wynikami badań naukowych możliwości dłuższego transportu niektórych gatunków zwierząt pod warunkiem przestrzegania zasad dobrostanu zwierząt; zwraca uwagę, że należy umożliwić wydłużenie czasu transportu w razie nieprzewidzianych opóźnień (korki, awarie, wypadki, objazdy, siła wyższa itp.) przy jednoczesnym przestrzeganiu zasad dobrostanu zwierząt i uwzględnieniu wszystkich dostępnych możliwości;

15. zwraca uwagę, że w sprawozdaniu Komisji podkreśla się – zwłaszcza we wnioskach – zgodnie z opinią EFSA, iż „wydaje się, że niektóre części rozporządzenia nie są w pełni zgodne z aktualnym stanem wiedzy naukowej”; z tego powodu, należy podkreślić konieczność uwzględnienia najnowszych osiągnięć wiedzy naukowej przy sporządzaniu przepisów dotyczących dobrostanu zwierząt; zwraca uwagę na fakt, że w opinii EFSA podkreśla się, że w kwestii dobrostanu zwierząt, oprócz czasu podróży w grę wchodzi inne aspekty, takie jak właściwy załadunek i rozładunek, jak również projekt pojazdów;

Gospodarcze, społeczne i środowiskowe koszty transportu oraz równe szanse

16. jest świadom istotnych inwestycji, jakich dokonało wiele podmiotów transportowych w trudnych warunkach gospodarczych i z zadowoleniem przyjmuje poprawę w kwestii szkolenia kierowców, specyfikacje pojazdów oraz jakości transportu zwierząt, którą odnotowano w sprawozdaniu Komisji; ubolewa jednak, że wnioski Komisji nie są poparte odpowiednimi, wiarygodnymi danymi; zauważa, że w związku z koniecznymi, istotnymi inwestycjami, wielu wytwórców i ubojni, głównie małych, zakończyło działalność, szczególnie w odległych i odosobnionych obszarach Europy;

17. wskazuje na istotne różnice pomiędzy państwami członkowskimi w kwestii kosztów modernizacji pojazdów (przykładowo koszt montażu nawigacji satelitarnej waha się od 250 do 6 000 euro), co w znaczny sposób wpływa na równość szans na rynku wewnętrznym, a także poddaje krytyce Komisję za niezbadanie przyczyn takich różnic;

18. w związku z powyższym zastrzeżeniem wzywa Komisję do przedstawienia pełnej oceny wszystkich kosztów ekonomicznych, środowiskowych i społecznych, jakie wiążą się z transportem zwierząt;

19. wyraża przekonanie, że przepisy o dobrostanie zwierząt winny być zasadniczo oparte na dowodach naukowych; w związku z tym wzywa Komisję do dokonania aktualizacji przepisów o transporcie zwierząt w kwestii luk pomiędzy przepisami, a najnowszymi naukowymi dowodami zgromadzonymi przez EFSA;

20. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja w swoim sprawozdaniu wykorzystwała wyniki badań naukowych przedstawione przez EFSA, które wskazują na potrzebę znacznego ograniczenia czasu transportu koni, co jest zbliżone z sugestiami zawartymi w oświadczeniu Parlamentu Europejskiego z dnia 25 lutego 2010 r.;

21. wyraża w związku z tym ubolewanie, że pomimo przedłożenia przez EFSA nowych dowodów naukowych dotyczących czasu transportu koni, w sprawozdaniu Komisji nie uwzględniono zaleceń dotyczących zmian ustawodawczych. zwraca się do Komisji, by zaproponowała znacznie skrócony maksymalny czas podróży dla wszystkich przewozów koni rzeźnych zgodnie z dyrektywą Rady 2009/156/WE; nalega ponadto na dokładną, naukową weryfikację standardów dobrostanu koni, w stosownych przypadkach popartą wnioskami ustawodawczymi, w tym na ponowne rozważenie standardów projektowania pojazdów, dostępnego miejsca i zapewnienia wody;

Środa, 12 grudnia 2012 r.

22. zwraca uwagę, że punkt 9 preambuły rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 wymaga opracowania odpowiednich przepisów dotyczących drobiu, jak tylko dostępne będą odpowiednie oceny EFSA; zauważa więc z ubolewaniem, że sprawozdanie Komisji nie uwzględnia transportu drobiu, pomimo faktu, iż drób jest głównym gatunkiem zwierząt transportowanych w Europie; wzywa zatem Komisję, aby dokonała przeglądu bieżących przepisów UE dotyczących transportu drobiu w oparciu o najnowsze dowody naukowe;

23. domaga się, by Komisja i Rada dokonały przeglądu rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 w świetle najnowszych dowodów naukowych opublikowanych przez EFSA, a także by wprowadziły ulepszenia szczególnie w odniesieniu do wielkości powierzchni ładownej, takie jak stosowanie wskaźnika kg/m^2 dla koni oraz równania algometrycznego odnoszącego wielkość do masy w przypadku bydła i owiec oraz łączącego maksymalną liczebność stada brojlerów w pojemnikach w warunkach cieplnych;

24. wzywa Komisję Europejską, aby w dwustronnych negocjacjach handlowych prowadzonych z państwami trzecimi wymagała wdrażania zasad unijnych w zakresie dobrostanu zwierząt oraz by propagowała w ramach Światowej Organizacji Handlu umiędzynarodowienie postanowień wspólnotowych w tej kwestii;

Kontrola i wprowadzanie w życie przepisów

25. z zadowoleniem przyjmuje informacje o wdrożeniu systemu nawigacji monitorującego transport zwierząt, wyrażając równocześnie ubolewanie w związku z powstaniem dużych różnic we wdrażaniu w poszczególnych państwach członkowskich oraz że system ten tylko w niewielkim zakresie wykorzystywany jest do kontroli transportu zwierząt; zwraca się do Komisji o przedstawienie do dnia 1 stycznia 2014 r. wniosków ustawodawczych mających na celu utworzenie wspólnych ogólnounijnych ram gromadzenia danych i nadzoru za pomocą systemu nawigacji satelitarnej, w oparciu o wysyłanie danych w czasie rzeczywistym;

26. wyraża rozczarowanie, że nie wykorzystano lepiej nowo powstających technologii, które stanowiłyby wsparcie w tej dziedzinie i ograniczyłyby koszty w długiej perspektywie czasowej;

27. wzywa do przejścia na technologie elektroniczne, tak aby państwa członkowskie mogły odciążyć przedsiębiorstwa, ułatwiając przechowywanie i przekazywanie danych wymaganych przez różne organy administracji;

28. wzywa Komisję do zbadania możliwości zastosowania nowatorskich i dotychczasowych technologii w pojazdach do transportu zwierząt w celu regulowania, monitorowania i rejestrowania temperatury i wilgotności, które są istotnymi aspektami kontroli i ochrony dobrostanu określonych kategorii zwierząt podczas transportu (zgodnie z zaleceniami EFSA);

29. podkreśla, że inspekcje należy prowadzić w jednakowy sposób na terenie całej Unii oraz proporcjonalnie do rocznej liczby zwierząt przewożonych każdego roku w każdym państwie członkowskim, aby zapewnić i utrzymać właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego oraz uniknąć zakłóceń konkurencji w UE; apeluje ponadto do Komisji o zwiększenie liczby inspekcji przeprowadzanych przez Biuro ds. Żywności i Weterynarii w dziedzinie dobrostanu i transportu zwierząt; uważa, że różne metody gromadzenia danych i odmienne mechanizmy kontroli utrudniają uzyskanie dokładnego obrazu przestrzegania przepisów w poszczególnych państwach członkowskich; dlatego też wzywa Komisję do przyjęcia bardziej ujednoliconych metod składania sprawozdań oraz do przeprowadzenia dalszej analizy danych pochodzących ze sprawozdań z kontroli Biura ds. Żywności i Weterynarii i formularzy państw członkowskich odnoszących się do ich wieloletnich krajowych planów kontroli (MANCP);

30. wzywa Komisję, by zapewniła prowadzenie inspekcji weterynaryjnych zwierząt przeznaczonych do transportu pod koniec ich transportu;

31. z zaniepokojeniem przyjmuje informację wskazującą na poważne różnice w interpretowaniu przepisów rozporządzenia w poszczególnych krajach członkowskich, co zagraża celom rozporządzenia i zakłóca konkurencję; w związku z tym wzywa Komisję do opublikowania odpowiedniego wyjaśnienia i wytycznych do rozporządzenia, które wyeliminują możliwość dowolnej jego interpretacji;

32. zauważa, że wszelkie uchybienia przy wdrożeniu są często wynikiem wymogów prawnych, których nie można wdrożyć w praktyce, lub które są niezgodne z prawem krajowym; wzywa Komisję, aby sprawdziła bieżące rozporządzenie pod kątem takich niezgodności;

33. z zaniepokojeniem przyjmuje informację o tolerowaniu w niektórych państwach członkowskich przejawów oczywistego naruszania przepisów rozporządzenia, np. akceptowania niemożliwych do zrealizowania dzienników podróży, przeładowanych pojazdów i niedostatecznej powierzchni ładownej;

Środa, 12 grudnia 2012 r.

34. wzywa też organy graniczne poszczególnych państw członkowskich do współpracy i wymiany informacji na temat transgranicznego transportu zwierząt;
35. wzywa państwa członkowskie do wprowadzenia skutecznych, proporcjonalnych i zniechęcających sankcji za naruszenie przepisów rozporządzenia, zgodnie z jego art. 25; zwraca uwagę na różny poziom kar i sankcji za to samo naruszenie w poszczególnych państwach członkowskich i domaga się większej harmonizacji sankcji na terenie UE, aby zagwarantować skuteczniejsze wdrażanie rozporządzenia; wzywa Komisję do przedłożenia do dnia 1 lipca 2013 r. sprawozdania zawierającego analizę kar za istotne naruszenia dobrostanu zwierząt w transporcie drogowym we wszystkich państwach członkowskich, porównywalnego ze sprawozdaniem na temat kar w dziedzinie przepisów społecznych w transporcie drogowym ⁽¹⁾;
36. zwraca uwagę na zasady odpowiedzialności, gdzie odpowiedzialność za transport zwierząt niezdolnych do podróży nie jest wystarczająco jasno określona, aby zapewnić by zwierzęta niezdolne do podróży nie były transportowane, a osoby podlegające sankcjom niekoniecznie posiadają odpowiednie uprawnienia, by zapobiec transportowi,
37. wzywa Komisję do prowadzenia działań prawnych przeciwko państwom członkowskim, które nie stosują przepisów w sposób poprawny i nakładania na nie sankcji;
38. wzywa państwa członkowskie do wzmocnienia kontroli całego łańcucha produkcji, aby położyć kres praktykom naruszającym rozporządzenie i pogarszającym warunki transportu zwierząt, takich jak zezwalanie przeładowanym pojazdom na kontynuowanie podróży lub zezwalanie na dalszą działalność punktów kontroli, które nie dysponują stosowną infrastrukturą umożliwiającą zapewnienie zwierzętom odpoczynku, paszy i wody;
39. uważa, że właściwe kształcenie i szkolenie przewoźników i podmiotów transportujących jest niezbędne dla właściwego traktowania zwierząt, a co za tym idzie stanowi podstawę ich ochrony i dobrostanu; wzywa wszystkie państwa członkowskie do poprawy lub poszerzenia programów kształcenia i szkolenia obowiązujących na mocy rozporządzenia (WE) nr 1/2005; zwraca uwagę, że czas trwania i standard szkoleń w dużym stopniu różni się w poszczególnych państwach członkowskich; dlatego też domaga się przedstawienia jasnych wytycznych unijnych z myślą o opracowywaniu lepszych i bardziej jednolitych szkoleń dla kierowców i osób zajmujących się zwierzętami;
40. podkreśla kluczową rolę sprzedawców detalicznych, przedsiębiorstw gastronomicznych i producentów żywności, którzy powinni zatroszczyć się o to, by przyjęte przez nich standardy zakładały, że mięso pochodzi od zwierząt, które hodowano lokalnie i poddano lokalnemu ubojowi, oraz że były one transportowane w warunkach nienaruszających ich dobrostanu;
41. wyraża zaniepokojenie w związku z licznymi doniesieniami o wykorzystywaniu nieodpowiednich pojazdów do transportu żywych zwierząt zarówno na lądzie, jak i na morzu i wzywa do monitorowania takich praktyk w większym zakresie;

o

o o

42. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

P7_TA(2012)0500

Prawa podstawowe w Unii Europejskiej (2010-2011)

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie stanu praw podstawowych w Unii Europejskiej (2010-2011) (2011/2069(INI))

(2015/C 434/08)

Parlament Europejski,

— uwzględniając preambułę Traktatu o Unii Europejskiej, w szczególności akapit drugi oraz akapity od czwartego do siódmego,

⁽¹⁾ COM(2009)0225.