



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 7 grudnia 2023 r.
(OR. en)

16405/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0448(COD)

VETER 110
AGRI 792
AGRILEG 338
CODEC 2409
IA 357

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	7 grudnia 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 770 final
Dotyczy:	Wniosek - ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań, zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 1255/97 i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 770 final.

Zał.: COM(2023) 770 final



Bruksela, dnia 7.12.2023 r.
COM(2023) 770 final

2023/0448 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań, zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 1255/97 i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2023) 397 final} - {SWD(2023) 399 final} - {SWD(2023) 401 final} -
{SWD(2023) 402 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- **Przyczyny i cele wniosku**

Uzasadnienie

W kontekście strategii „Od pola do stołu”¹ Komisja ogłosiła, że zamierza dokonać zmiany przepisów UE w zakresie dobrostanu zwierząt, w tym dobrostanu zwierząt podczas transportu. Zmiana ta stanowi część programu prac Komisji na 2023 r.² Przepisy UE dotyczące dobrostanu zwierząt powstawały od 1974 r., a ich celem jest poprawa dobrostanu zwierząt i zapewnienie sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Obecne przepisy dotyczące ochrony zwierząt podczas transportu przyjęto w 2004 r. (rozporządzenie (WE) nr 1/2005³, „rozporządzenie w sprawie transportu zwierząt”).

Komisja przeprowadziła ocenę adekwatności przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt⁴, którą ukończono w 2022 r. Wykazała ona, że możliwości, jakie stwarza znaczący postęp naukowo-technologiczny, a także zmiany w preferencjach społecznych i coraz większe wyzwania w zakresie zrównoważonego rozwoju, nie znajdują odzwierciedlenia w obecnych przepisach. Ponadto obecne przepisy są trudne do wdrożenia i egzekwowania, co powoduje, że dobrostan zwierząt podczas transportu jest fragmentaryczny i nieoptymalny, a warunki działania na rynku wewnętrznym UE nierówne. Przeprowadzona przez Komisję ocena strategii UE w zakresie dobrostanu zwierząt (2012–2015)⁵ również wykazała, że w dziedzinie transportu zwierząt utrzymują się pewne ryzyka braku zgodności.

W szeregu konkluzji Rady konsekwentnie podkreślano potrzebę wprowadzenia wyższych standardów dobrostanu zwierząt, gdy są one transportowane w kontekście działalności gospodarczej⁶. W szczególności w konkluzjach w sprawie dobrostanu zwierząt⁷ z 16 grudnia 2019 r. podkreślono kwestię zapewnienia dobrostanu zwierząt podczas międzynarodowego transportu żywych zwierząt na duże odległości, w tym do państw trzecich.

¹ Komunikat Komisji „Strategia »od pola do stołu« na rzecz sprawiedliwego, zdrowego i przyjaznego dla środowiska systemu żywnościowego”, COM(2020)381 final.

² Komisja Europejska, *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Program prac Komisji na 2023 r. Unia zdecydowana i zjednoczona”*, COM(2022) 548 final.

³ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97, Dz.U. L 3 z 5.1.2005, s. 1.

⁴ Komisja Europejska, *Dokument roboczy służb Komisji, Ocena adekwatności przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt*, SWD(2022)328 final.

⁵ SWD(2021) 77 final.

⁶ Rada Unii Europejskiej, *Konkluzje Rady w sprawie ogólnounijnego znaku dobrostanu zwierząt*, 15 grudnia 2020 r. (nr ref. 14047/20); Rada Unii Europejskiej, *Konkluzje Rady w sprawie dobrostanu zwierząt podczas transportu morskiego na duże odległości do państw trzecich*, 28 czerwca 2021 r. (nr ref. 10235/21).

⁷ Konkluzje Rady w sprawie dobrostanu zwierząt – integralnej części zrównoważonej produkcji zwierzęcej – Konkluzje Rady (16 grudnia 2019 r.)

W rezolucji Parlamentu Europejskiego w sprawie strategii „Od pola do stołu”⁸ podkreślono, że „należy [...] uwzględnić najnowsze osiągnięcia naukowe w dziedzinie dobrostanu zwierząt, a także wymogi społeczne, polityczne i rynkowe, aby zapewnić wyższe standardy dobrostanu zwierząt”. Ponadto w 2022 r., w nawiązaniu do sprawozdania komisji śledczej PE ds. ochrony zwierząt podczas transportu (komisja ANIT), Parlament Europejski przyjął zalecenie w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu wraz z zaleceniami dotyczącymi zmiany rozporządzenia w sprawie transportu zwierząt⁹.

Europejski Trybunał Obrachunkowy (ETO) wskazał w swoim sprawozdaniu specjalnym z 2018 r.¹⁰, że nadal stwierdza się uchybienia podczas transportu. W styczniu 2023 r. Europejski Trybunał Obrachunkowy opublikował przegląd przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt podczas transportu¹¹, zawierający podobne zastrzeżenia.

Cele

Celem niniejszej zmiany jest wspieranie zrównoważonej produkcji rolnej i produkcji żywności poprzez zapewnienie lepszego dobrostanu zwierząt i zapobieganie zakłóceniom na rynku wewnętrznym, co przyczyni się do przejścia na zrównoważony pod względem gospodarczym, środowiskowym i społecznym system żywnościowy zgodnie ze strategią „Od pola do stołu”. Z tego powodu w niniejszym wniosku wprowadza się środki sprzyjające lokalnemu ubojowi zwierząt, a tym samym zastępujące transport żywych zwierząt transportem tusz i mięsa. W ten sposób środki te pomogą wzmocnić zasadę krótkich łańcuchów dostaw, jednocześnie zapewniając ochronę zwierzętom przez zapobieganie długotrwałemu transportowi do celów uboju.

Transporty dokonywane w celach innych niż ubój również powinny zostać ograniczone, z zamiarem zastąpienia ich w jak największym stopniu transportami zarodków, nasienia itp., które są znacznie bardziej wydajne pod względem liczby przewożonych zwierząt, a ponadto są przyjazne dla środowiska i generują mniejsze koszty.

Wniosek ma następujące cele ogólne:

- przyczynić się do zrównoważonej produkcji rolnej i produkcji żywności;
- zapewnić lepszy dobrostan zwierząt;
- ściślej powiązać wymogi dotyczące dobrostanu zwierząt z najnowszymi dowodami naukowymi;
- wyjść naprzeciw postulatом społecznym;
- ułatwić egzekwowanie przepisów (w tym przez cyfryzację);

⁸ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 20 października 2021 r. w sprawie strategii „od pola do stołu” na rzecz sprawiedliwego, zdrowego i przyjaznego dla środowiska systemu żywnościowego (2020/2260(INI)).

⁹ Zalecenie Parlamentu Europejskiego z dnia 20 stycznia 2022 r. dla Rady i Komisji w następstwie dochodzenia w sprawie zarzutów naruszenia prawa Unii i niewłaściwego administrowania w jego stosowaniu w odniesieniu do ochrony zwierząt podczas transportu w Unii i poza nią (2021/2736(RSP)).

¹⁰ Dobrostan zwierząt w UE – zmniejszanie dystansu między ambitnymi celami a praktycznym wdrażaniem, Europejski Trybunał Obrachunkowy, 2018.

¹¹ Transport żywych zwierząt w UE – wyzwania i możliwości, Europejski Trybunał Obrachunkowy, 2023.

- zapewnić sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego, zarówno w odniesieniu do zwierząt gospodarskich, jak i zwierząt transportowanych w innych celach gospodarczych.

Dokładniej rzecz ujmując, cele szczegółowe niniejszej zmiany obejmują m.in.:

- ograniczenie negatywnego wpływu na dobrostan zwierząt powiązanego z długotrwałymi przewozami i wielokrotnymi rozładunkami i załadunkami w związku z szeregiem okresów odpoczynku;
- zapewnienie zwierzętom większej powierzchni podczas transportu;
- poprawa warunków transportu zwierząt wrażliwych;
- zapobieganie narażeniu zwierząt na ekstremalne temperatury;
- ułatwienie egzekwowania przepisów UE dotyczących ochrony zwierząt, w tym przez cyfryzację;
- zapewnienie bardziej skutecznej ochrony zwierząt eksportowanych do państw niebędących członkami UE;
- zapewnienie lepszej ochrony psów i kotów transportowanych w związku z działalnością gospodarczą.

Niniejszy wniosek ustawodawczy przyjęto jednocześnie z wnioskiem ustawodawczym dotyczącym dobrostanu psów i kotów oraz ich identyfikowalności. Oba wnioski są ze sobą spójne.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tym obszarze polityki**

Wniosek jest zgodny z przepisami UE dotyczącymi kontroli urzędowych w łańcuchu rolno-spożywczym¹². Wniosek jest również spójny z wnioskiem Komisji w sprawie ustanowienia przepisów dotyczących dobrostanu psów i kotów hodowanych i utrzymywanych w placówkach oraz poprawy identyfikowalności psów i kotów wprowadzanych do obrotu i dostarczanych w Unii.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek jest zgodny z celami Europejskiego Zielonego Ładu i strategii „Od pola do stołu”.

W swoim zamierzeniu wniosek ma współdziałać w sposób synergiczny z innymi inicjatywami i politykami UE dotyczącymi zarówno żywych zwierząt, jak i transportu, w szczególności z unijną polityką w zakresie zdrowia zwierząt¹³, unijnymi przepisami w sprawie czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców pojazdów

¹² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/625 z dnia 15 marca 2017 r. w sprawie kontroli urzędowych i innych czynności urzędowych przeprowadzanych w celu zapewnienia stosowania prawa żywnościowego i paszowego oraz zasad dotyczących zdrowia i dobrostanu zwierząt, zdrowia roślin i środków ochrony roślin (rozporządzenie w sprawie kontroli urzędowych), Dz.U. L 95 z 7.4.2017, s. 1.

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/429 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie przenośnych chorób zwierząt oraz zmieniające i uchylające niektóre akty w dziedzinie zdrowia zwierząt, Dz.U. L 84 z 31.3.2016, s. 1.

ciężarowych¹⁴ oraz przepisami w sprawie ochrony zwierząt wykorzystywanych do celów naukowych¹⁵.

Ważną rolę w promowaniu wyższych standardów dobrostanu odgrywa również polityka handlowa UE. Wniosek zawiera nowe i bardziej przejrzyste przepisy dotyczące zasad dobrostanu zwierząt mających zastosowanie do transportu żywych zwierząt z państwa trzeciego do Unii, a także przepisy dotyczące zasad dobrostanu zwierząt mających zastosowanie do transportu żywych zwierząt z Unii do państwa trzeciego przeznaczenia. W obu przypadkach (importu i eksportu) podmioty gospodarcze muszą zagwarantować, by unijne przepisy dotyczące dobrostanu zwierząt były przestrzegane od punktu wyjazdu do punktu przeznaczenia. W obu przypadkach przewidziano pięcioletni okres przejściowy na dostosowanie się podmiotów gospodarczych.

Ponadto do przepisów dotyczących śledzenia pojazdów w czasie rzeczywistym mają zastosowanie przepisy o ochronie danych (w szczególności ogólne rozporządzenie o ochronie danych).

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawę prawną wniosku stanowi art. 43 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), ponieważ w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania organizacji rynków zwierząt i produktów pochodzenia zwierzęcego, przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony dobrostanu zwierząt, konieczne jest usunięcie barier utrudniających transport żywych zwierząt i mających wpływ na rynek wewnętrzny produktów pochodzenia zwierzęcego.

Wniosek opiera się również na art. 114 TFUE, ponieważ ma także na celu zapewnienie sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego – nie tylko w odniesieniu do zwierząt objętych WPR, ale także innych zwierząt, takich jak psy i koty, zwierzęta futerkowe, niektóre rodzaje dzikich zwierząt i zwierzęta wykorzystywane do celów naukowych, a tym samym wykracza poza rolnictwo i produkcję żywności.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Zwierzęta są często transportowane przez granice – każdego roku między państwami członkowskimi UE przewozi się 1,4 mld zwierząt lądowych. Zidentyfikowane problemy związane z dobrostanem zwierząt, w tym czynniki, które je wywołują, występują w całej UE, choć w różnym stopniu w poszczególnych państwach członkowskich. Ponadto zidentyfikowane problemy związane z dobrostanem zwierząt mają konsekwencje transgraniczne, w tym zagrożenia dla zdrowia publicznego, takie jak oporność na środki przeciwdrobnoustrojowe. Zgodnie z ustaleniami Europejskiego Urzędu ds. Bezpieczeństwa Żywności (EFSA)¹⁶, transport zwierząt faktycznie zwiększa ryzyko przenoszenia bakterii

¹⁴ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

¹⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/63/UE z dnia 22 września 2010 r. w sprawie ochrony zwierząt wykorzystywanych do celów naukowych, Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 33.

¹⁶ Panel EFSA ds. zagrożeń biologicznych (BIOHAZ), Koutsoumanis, K. i in., „Transmission of antimicrobial resistance (AMR) during animal transport”, *Dziennik EFSA*, t. 20, nr 10 (e07586), Wiley, 2022, s. 1–93. 10.2903/j.efsa.2022.7586

opornych na środki przeciwdrobnoustrojowe między zwierzętami (ze względu na szereg czynników ryzyka, takich jak kontakt między zwierzętami, czas trwania transportu, przenoszenie drogą powietrzną w pojeździe, niekorzystne warunki środowiskowe, takie jak temperatura). To zwiększone rozprzestrzenianie się oporności na środki przeciwdrobnoustrojowe wśród zwierząt pośrednio przekłada się na oporność na środki przeciwdrobnoustrojowe u ludzi.

Działania podejmowane na szczeblu krajowym prawdopodobnie nie przyniosą znaczącej poprawy dobrostanu zwierząt i będą w stanie zapewnić jedynie częściową odpowiedź na obawy obywateli. Chociaż obszar ten jest już uregulowany rozporządzeniem 1/2005, co ogranicza swobodę państw członkowskich w zakresie przyjmowania przepisów krajowych, między przepisami krajowymi nadal istnieją znaczne rozbieżności w kluczowych aspektach (np. warunki transportu zwierząt wrażliwych w obrębie państwa członkowskiego, wymogi dotyczące eksportu zwierząt, wymogi dotyczące transportu zwierząt drogą morską), co ma negatywny wpływ na sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego i równe warunki działania dla różnych podmiotów. Podejmowanie dalszych działań na poziomie krajowym doprowadziłoby do dalszego rozdrobnienia wymogów i zwiększenia różnic w poziomach dobrostanu zwierząt między państwami członkowskimi. Państwa członkowskie stosują również niektóre przepisy i egzekwują przepisy w różny sposób, tworząc tym samym przeszkody dla sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Przepisy krajowe nie mogą ponadto mieć zastosowania do transportu transgranicznego z innych państw członkowskich, co sprawia, że przewozy transgraniczne są czynnikiem wpływającym na obniżenie standardów dobrostanu zwierząt.

Wymogi dotyczące dobrostanu zwierząt związane z transportem na poziomie UE wymagają zharmonizowanego podejścia, a zatem można je skutecznie regulować na poziomie UE. Dzięki wprowadzeniu jednolitego zestawu przepisów, niniejszy wniosek doprowadzi do ustanowienia jednolitych i bardziej przejrzystych wymogów dotyczących transportu zwierząt oraz lepszego wykorzystania dostępnych technologii. W ten sposób zmiana zapewni równe warunki działania podmiotom na rynku wewnętrznym, ułatwi wewnątrzunijny handel zwierzętami i zapewni skuteczniejszy nadzór regulacyjny.

Biorąc pod uwagę te elementy, działania UE są uzasadnione: pozwoliłyby one na osiągnięcie spójnego podejścia w sposób bardziej efektywny i skuteczny niż gdyby państwa członkowskie działały indywidualnie i niezależnie.

- **Proporcjonalność**

Proponowane środki mają na celu znalezienie równowagi między wysokim poziomem dobrostanu zwierząt a skutkami dla zainteresowanych podmiotów. Dodatkowe warunki dotyczące wywozu zwierząt do państw trzecich zapewniają przestrzeganie przepisów niniejszego rozporządzenia aż do momentu przybycia do punktu przeznaczenia w państwie trzecim, co wynika z kodyfikacji orzecznictwa Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w tym względzie. Biorąc pod uwagę, że alternatywa w postaci zakazu eksportu żywych zwierząt do krajów spoza UE wywarłaby niekorzystny wpływ na sektor – zaostrzenie warunków eksportu ma na celu poprawę dobrostanu zwierząt przy jednoczesnym utrzymaniu opłacalności działalności. Podobnie, środki dotyczące maksymalnego czasu przewozu mają na celu utrzymanie większości działalności transportowej w niezmiennym stanie.

Proporcjonalne środki łagodzące stosowane podczas transportu zwierząt w wysokich lub niskich temperaturach umożliwią transport bez uszczerbku dla dobrostanu transportowanych zwierząt.

W niniejszym wniosku przewidziano okresy przejściowe, aby umożliwić podmiotom stopniowe dostosowanie się do zmian. W przypadku nowych przepisów dotyczących maksymalnego czasu przewozu, w tym maksymalnego czasu przewozu cieląt nieodsadzonych, dostępnej powierzchni, eksportu, importu, minimalnego wieku i wagi cieląt nieodsadzonych oraz śledzenia w czasie rzeczywistym okres przejściowy ustalono na pięć lat. W przypadku nowych przepisów dotyczących transportu psów i kotów okres przejściowy wynosi trzy lata.

- **Wybór instrumentu**

Biorąc pod uwagę, że obecne przepisy są określone w rozporządzeniu, właściwym instrumentem umożliwiającym wprowadzenie zmiany jest rozporządzenie.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Unijne przepisy dotyczące dobrostanu zwierząt zostały poddane ocenie adekwatności, w tym w odniesieniu do transportu żywych zwierząt.

W wyniku oceny adekwatności stwierdzono, że poziom dobrostanu zwierząt w UE nie jest optymalny, a na rynku wewnętrznym rolnicy i inne podmioty działające w branży spożywczej mają do czynienia z pewnymi zakłóceniami. Nadal występują problemy związane z długotrwałymi przewozami, transportem w ekstremalnych temperaturach i transportem zwierząt wrażliwych, takich jak nieodsadzone cielęta i zwierzęta ciężarne. Ponadto występują praktyczne trudności dotyczące pogodzenia specyficznych dla poszczególnych gatunków zwierząt czasów przewozu określonych w rozporządzeniu w sprawie transportu zwierząt z czasem prowadzenia pojazdu określonym w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 w sprawie niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego¹⁷. Ponadto obecne przepisy nie uwzględniają w odpowiedni sposób postępu naukowo-technologicznego oraz przyszłych wyzwań związanych ze zrównoważonym rozwojem.

W maju 2022 r. Rada ds. Kontroli Regulacyjnej zaopiniowała pozytywnie ocenę adekwatności, wydając określone zalecenia.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Przegląd działań konsultacyjnych

W lipcu 2021 r. Komisja opublikowała wstępną ocenę skutków¹⁸ przedstawiającą warianty strategiczne, które miały zostać uwzględnione w ocenie skutków. Po przeanalizowaniu 983 otrzymanych zgłoszeń zidentyfikowano cztery kampanie, a 525 indywidualnych zgłoszeń uznano za istotne dla ochrony zwierząt podczas transportu.

¹⁷ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

¹⁸

Dostępna na platformie Komisji Europejskiej „Wyraź swoją opinię!?”: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Animal-welfare-revision-of-EU-legislation_pl.

W ramach konsultacji publicznych¹⁹, które trwały od października 2021 r. do stycznia 2022 r., otrzymano prawie 60 000 odpowiedzi na temat adekwatności obecnych przepisów i możliwości ich poprawienia.

Ponadto 9 grudnia 2021 r. Komisja zorganizowała jednodniową konferencję zainteresowanych stron²⁰ dotyczącą dobrostanu zwierząt, w której wzięło udział prawie 500 uczestników.

Wstępna ocena skutków, konsultacje publiczne i konferencja zainteresowanych stron obejmowały różne aspekty trwającej zmiany przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt, w tym w odniesieniu do przepisów dotyczących dobrostanu zwierząt podczas transportu.

W ramach badania zewnętrznego przeprowadzonego na potrzeby oceny skutków podjęto ukierunkowane działania konsultacyjne, w tym przeprowadzono 9 wywiadów rozpoznawczych, ukierunkowaną ankietę, w ramach której uzyskano i przeanalizowano 68 odpowiedzi, a także przeprowadzono 43 wywiady dotyczące studiów przypadku oraz uzyskano dalsze uwagi w ramach 2 grup dyskusyjnych i 1 warsztatu.

Ponadto w ramach Platformy UE ds. Dobrostanu Zwierząt utworzono podgrupę ds. transportu zwierząt, w skład której weszli eksperci z państw członkowskich, organizacji biznesowych, organizacji społeczeństwa obywatelskiego i jeden niezależny ekspert. Komisja zorganizowała 10 spotkań w celu omówienia głównych wariantów strategicznych rozważanych we wniosku – protokoły z tych spotkań zostały opublikowane na stronie internetowej Komisji.

W konsultacjach uczestniczyły państwa trzecie posiadające doświadczenie w transporcie zwierząt gospodarskich.

Najważniejsze wyniki działań konsultacyjnych

Obywatele

Obywatele popierają ograniczenie czasu przewozu i zakaz eksportu zwierząt do państw trzecich, zwłaszcza jeśli są tam przeznaczone na ubój. Jeśli chodzi o zwierzęta wrażliwe, zwłaszcza zwierzęta nieodsadzone, obywatele opowiadają się za zakazem ich transportu.

Obywatele popierają również zdefiniowanie wymogów dotyczących poszczególnych gatunków.

Organizacje pozarządowe działające na rzecz dobrostanu zwierząt

Również organizacje działające na rzecz dobrostanu zwierząt oczekują ograniczenia czasu przewozu i zakazu eksportu do państw trzecich. Niektóre organizacje opowiadają się za całkowitym zakazem transportu. Ich zdaniem nie należy transportować zwierząt wrażliwych.

W przypadku innych kategorii zwierząt popierają one wprowadzenie wymogów dotyczących poszczególnych gatunków oraz poprawę wykorzystania środków technologicznych w celu

¹⁹ Dostępne na platformie Komisji Europejskiej „Wyraż swoją opinię!?”: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12950-Animal-welfare-revision-of-EU-legislation/public-consultation_pl.

²⁰ EU Animal welfare today & tomorrow, an opportunity for stakeholders to validate the preliminary findings of the Fitness Check of the current EU animal welfare legislation. [Dobrostan zwierząt w UE dziś i jutro – możliwość zweryfikowania przez zainteresowane strony wstępnych ustaleń oceny adekwatności obecnych przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt.] https://commission.europa.eu/events/eu-zwierzęta-welfare-today-tomorrow-2021-12-09_en

lepszego egzekwowania przepisów. Organizacje działające na rzecz dobrostanu zwierząt postulują ponadto harmonizację kar.

Podmioty działające na rynku

Najmniejsze poparcie dla ograniczenia czasu przewozu uzyskano ze strony podmiotów działających na rynku (w szczególności producentów). Większość podmiotów działających na rynku opowiada się raczej za wprowadzeniem wymogów dotyczących poszczególnych gatunków niż za zakazem transportu niektórych kategorii zwierząt.

Podmioty podkreślają potrzebę lepszego egzekwowania przepisów zamiast wprowadzania nowych i popierają wykorzystanie w tym celu nowych technologii.

Organy krajowe

Ogólnie rzecz biorąc, organy krajowe nie są zwolennikami całkowitego zakazu eksportu żywych zwierząt, ale powszechnie popierają wprowadzenie bardziej rygorystycznych środków dotyczących zwierząt nieodsadzonych i innych zwierząt wrażliwych, a także wprowadzenie maksymalnego czasu przewozu.

Jeśli chodzi o nowe technologie, wprowadzenie na poziomie UE aplikacji cyfrowej pozwalającej na obniżenie kosztów administracyjnych i ułatwienie wymiany danych między państwami członkowskimi spotkało się z powszechnym poparciem organów krajowych.

Uwzględnienie wyników przez Komisję

Wyniki działań konsultacyjnych wykorzystano do zidentyfikowania wyzwań związanych z bieżącym wdrażaniem rozporządzenia, ale także do sformułowania wariantów strategicznych i oceny ich skutków, na przykład jeśli chodzi o wpływ na podmioty gospodarcze lub zakres uwzględnienia obaw obywateli.

Dowody zebrane od zainteresowanych stron posłużyły również do określenia okresów przejściowych i zapewnienia proporcjonalności środków.

• Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej

Zastosowana metodyka

Komisja zasięgała opinii EFSA, który w 2022 r. wydał pięć opinii naukowych (zob. motyw 4 wniosku) w sprawie ochrony podczas transportu koniowatych, bydła, małych przeżuwaczy, świń, ptaków domowych i królików.

We wniosku uwzględniono również międzynarodowe normy dotyczące ochrony zwierząt podczas transportu morskiego, drogowego i lotniczego przyjęte przez Światową Organizację Zdrowia Zwierząt²¹.

Wykorzystano wszystkie odnośne sprawozdania z audytów przeprowadzonych przez służby Komisji, a także odpowiednie źródła statystyczne lub bazy danych (Eurostat, zintegrowany skomputeryzowany system weterynaryjny (TRACES) itp.).

Przeprowadzono badanie zewnętrzne²² na potrzeby oceny skutków związanej ze zmianą przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt podczas transportu. W ramach tego badania

²¹ [Światowa Organizacja Zdrowia Zwierząt. Normy dotyczące dobrostanu zwierząt podczas transportu](#)

²² Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Zdrowia i Bezpieczeństwa Żywności, *Study supporting the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport* [Badanie na potrzeby oceny skutków związanej ze zmianą przepisów UE dotyczących

zebrano informacje i dane dotyczące skutków i kosztów wstępnie zaproponowanych środków i wariantów dla zainteresowanych stron.

Ponadto przeprowadzono badanie²³ dotyczące oceny skumulowanych skutków dwóch proponowanych pakietów środków i wariantów. W badaniu tym przedstawiono wyniki analizy łańcucha dostaw (przeprowadzonej przez eksperta zewnętrznego) oraz modelowania (przeprowadzonego przez Wspólne Centrum Badawcze Komisji) wpływu zmian kosztów produkcji, określonych w tej analizie łańcucha dostaw, na poziomy produkcji, ceny konsumpcyjne, eksport i import. Badanie zawiera (przeprowadzoną przez Wspólne Centrum Badawcze Komisji) ocenę wpływu obu pakietów na bezpieczeństwo żywnościowe i przystępność cenową żywności.

Ponadto wzięto pod uwagę badania z dwóch projektów pilotażowych, zleconych przez Komisję na wniosek Parlamentu Europejskiego, dotyczących transportu nieodsadzonych cieląt mlecznych²⁴ i krów mlecznych pod koniec okresu produkcyjnego²⁵. Uwzględniono również dokonany przez Trybunał Obrachunkowy przegląd²⁶ przepisów dotyczących transportu żywych zwierząt w UE.

Ponadto w 2022 i 2023 r. Komisja przeprowadziła konsultacje z podgrupą ds. transportu utworzoną w ramach Platformy UE ds. Dobrostanu Zwierząt. Komisja odbyła również szereg spotkań konsultacyjnych z różnymi zainteresowanymi stronami, których dotyczy zmiana przepisów.

Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii

We wniosku uwzględniono zalecenia EFSA, w szczególności dotyczące:

- ograniczenia czasu przewozu,
- zwiększenia dostępnej powierzchni,
- ustalenia górnych limitów temperatury podczas transportu.

Zalecenia uwzględnione we wniosku zmodyfikowano w taki sposób, aby zapewnić techniczną i ekonomiczną wykonalność proponowanych zmian.

Sprawozdania z audytów i konsultacje z krajowymi punktami kontaktowymi ds. transportu zwierząt dostarczyły informacji i najlepszych praktyk.

dobrostanu zwierząt podczas transportu], Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2023, pkt 5.2.1., doi: 10.2875/110728 (badanie dotyczące transportu).

²³ Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Zdrowia i Bezpieczeństwa Żywności, *Modelling of policy options to support the Impact Assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport* [Modelowanie wariantów strategicznych na potrzeby oceny skutków związanej ze zmianą przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt podczas transportu], 2023, doi: 10.2875/061480

²⁴ Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Zdrowia i Bezpieczeństwa Żywności, *Study on shifting from transport of unweaned male dairy calves over long distance to local rearing and fattening* [Badanie nad przejściem z transportu nieodsadzonych cieląt płci męskiej na duże odległości na chów i tucz lokalny:] *sprawozdanie końcowe*, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2022.

²⁵ Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Zdrowia i Bezpieczeństwa Żywności, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows*: [Badanie modeli ekonomicznych mających na celu zapobieganie transportowi niezdolnych do transportu krów mlecznych pod koniec okresu produkcyjnego:] *sprawozdanie końcowe*, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2022.

²⁶ Europejski Trybunał Obrachunkowy, przegląd 03/2023 „Transport żywych zwierząt w UE – wyzwania i możliwości”. https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_EN.pdf

Sposoby udostępnienia opinii ekspertów

Opinie EFSA, międzynarodowe zalecenia, sprawozdania z audytów i protokoły z rozmów prowadzonych z krajowymi punktami kontaktowymi oraz z podgrupą ds. transportu w ramach Platformy UE ds. Dobrostanu Zwierząt są publicznie dostępne w internecie. Komisja Europejska opublikowała także dwa badania zewnętrzne przeprowadzone na potrzeby oceny skutków.

• **Ocena skutków**

Ocena skutków dotyczy sześciu środków: czasu przewozu i dostępnej powierzchni, eksportu do państw trzecich, transportu zwierząt wrażliwych, transportu w wysokich temperaturach, nowych technologii monitorowania i kontroli oraz transportu psów i kotów.

Środki te są zgodne z zasadą „nie czyn poważnych szkód”, ponieważ, wdrożenie wszystkich wybranych środków (ograniczenie czasu trwania przewozu, ale zwiększenie dostępnej powierzchni dla zwierząt w pojazdach) miałyby łącznie znikomy wpływ na emisję gazów cieplarnianych.

Ponadto wniosek spełnia zasadę „domyślnej cyfrowości”, ponieważ przewiduje cyfryzację świadectw i zezwoleń, które zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem są obsługiwane w formie papierowej.

Maksymalny czas przewozu i dostępna powierzchnia podczas transportu

Warianty analizowane w ocenie skutków to:

1. maksymalny czas przewozu wynoszący 12 godzin dla wszystkich zwierząt oraz zmiana przepisów dotyczących dostępnej powierzchni zgodnie z zaleceniami EFSA, albo
2. maksymalny czas przewozu wynoszący 9 godzin w przypadku zwierząt przeznaczonych do uboju oraz 21 godzin (z co najmniej 1-godzinnym odpoczynkiem po 10 godzinach) + 24-godzinny odpoczynek z rozładunkiem + 21 godzin (z co najmniej 1-godzinnym odpoczynkiem po 10 godzinach) w przypadku innych zwierząt oraz zmiana przepisów dotyczących dostępnej powierzchni zgodnie z zaleceniami EFSA.

W ocenie skutków stwierdzono, że preferowanym wariantem jest wariant drugi. Wariant ten jest spójny z przepisami UE dotyczącymi praw socjalnych kierowców²⁷. W niniejszym wniosku uwzględniono preferowany wariant, przewidując pięcioletni okres przejściowy na wprowadzenie tych środków.

Ograniczenie czasu przewozu będzie miało istotny pozytywny wpływ na dobrostan zwierząt, zarówno tych transportowanych do celów uboju, jak i w innych celach. Wynika to nie tylko z ograniczenia czasu trwania przewozu, ale także z ograniczenia częstotliwości rozładunku

²⁷ Środek polegający na określeniu maksymalnego czasu przewozu zwierząt przeznaczonych do uboju na 9 godzin jest zgodny z przepisami UE dotyczącymi praw socjalnych kierowców – w przypadku obsady pojedynczej przewidziano w nich maksymalnie 9 godzin jazdy. Środek dotyczący zwierząt transportowanych do innych celów umożliwia również dostosowanie do przepisów UE w zakresie praw socjalnych kierowców w przypadku obsady podwójnej. W przypadku dwóch kierowców przepisy UE dotyczące praw socjalnych kierowców przewidują maksymalnie 19 godzin jazdy. Ponieważ czas przewozu określony w niniejszym wniosku obejmuje załadunek i rozładunek zwierząt (przy założeniu 1 godziny na załadunek i 1 godziny na rozładunek), odpowiada to maksymalnemu czasowi przewozu wynoszącemu 21 godzin.

i ponownego załadunku, co wiąże się ze stresem i pogorszeniem dobrostanu zwierząt (choć obecnie nie istnieją żadne ograniczenia w odniesieniu do liczby rozładunków przypadających na 24-godzinny odpoczynek, to zgodnie z nowymi przepisami rozładunek nie będzie możliwy w przypadku zwierząt przeznaczonych do uboju, a w przypadku zwierząt transportowanych w innych celach dozwolony będzie tylko jeden taki odpoczynek połączony z rozładunkiem). Roczna liczba ssaków, których transport w celu uboju trwa ponad 9 godzin, wynosi 2,6 mln, a roczna liczba ssaków, których przewóz między państwami członkowskimi w innych celach trwa ponad 42 godziny, wynosi 1 mln.

Jeśli chodzi o zwierzęta transportowane w celu uboju, wariant ten nie powinien mieć znaczących skutków ekonomicznych, ponieważ w UE wykonywanych jest stosunkowo niewiele przewozów trwających powyżej 9 godzin (od 0,3 % do 3,4 % zwierząt transportowanych w celu uboju w państwach członkowskich, w zależności od gatunku).

W UE proponowany czas przewozu transportowanych zwierząt przeznaczonych na tuż i produkcję zmieniłby sytuację 1,4 % bydła i 0,2 % świń. Proponowany czas przewozu transportowanych zwierząt w celach hodowlanych zmieniłby sytuację od 9 % do 16 % krów, kóz, świń i owiec przewożonych między państwami członkowskimi. Również w tym przypadku oczekuje się zatem, że nowe przepisy będą miały niewielki wpływ na podmioty gospodarcze w wymiarze ekonomicznym.

W połączeniu ze zwiększeniem dostępnej powierzchni w pojazdach ciężarowych zgodnie z opinią EFSA, oczekuje się, że zmiana przyniesie znaczne korzyści pod względem dobrostanu zwierząt, a także wygeneruje dodatkowe koszty dla przewoźników ze względu na konieczność zakupu dodatkowych pojazdów, ponieważ nowe przepisy prawdopodobnie spowodują wzrost liczby godzin transportu i ich kosztów.

Roczne zagregowane koszty netto na poziomie UE są zróżnicowane w zależności od przewożonych gatunków i kategorii zwierząt i wahają się od 35 mln EUR w przypadku transportu kur niosek do 1 069 mln EUR w przypadku transportu bydła mięsnego. Większość tych kosztów wynika ze zwiększenia dostępnej powierzchni i obciąża przewoźników. Te zagregowane dane wynikają z faktu, że w UE produkuje się duże ilości żywności pochodzenia zwierzęcego (a co za tym idzie, transportuje się dużą liczbę zwierząt). Średnio odpowiada to wzrostowi kosztów produkcji o 1,4 eurocenta za kilogram wyprodukowanego mięsa, mleka lub jaj. Wpływ na ceny konsumpcyjne, jak opisano poniżej w punkcie „Ocena ogólna”, wiąże się z poprawą poziomu dobrostanu zwierząt podczas transportu, co w dużej mierze spełnia postulaty obywateli Unii, jak pokazują wyniki badania Eurobarometru z 2023 r., w którym 83 % respondentów deklarowało, że oczekuje poprawy tych warunków.

Pod względem skutków społecznych wzrost liczby koniecznych transportów zwiększyłby zapotrzebowanie na kierowców. Pod względem wpływu na środowisko, chociaż skrócenie czasu przewozu powoduje zmniejszenie emisji, zwiększenie dostępnej powierzchni prowadzi do wzrostu emisji. Z oceny skutków wynika, że łącznym skutkiem omawianych środków jest znikomy wzrost emisji.

Eksport żywych zwierząt

Warianty analizowane w ocenie skutków to:

1. zakaz eksportu przeżuwaczy; albo
2. wprowadzenie nowych, zaostrzonych przepisów dotyczących importu, w tym przepisów zapewniających przestrzeganie środków dotyczących czasu przewozu i dostępnej powierzchni do momentu przybycia do miejsca przeznaczenia, obecność pracownika odpowiedzialnego za dobrostan zwierząt na pokładzie statków oraz

wymóg, aby statki pływały pod banderą państw umieszczonych na białej lub szarej liście zgodnie z zasadami bezpieczeństwa morskiego.

W ocenie skutków stwierdzono, że preferowanym wariantem jest wariant drugi. W niniejszym wniosku uwzględniono preferowany wariant i przewidziano pięcioletni okres przejściowy na wprowadzenie tych środków.

Spełnienie bardziej rygorystycznych warunków podczas eksportu (w tym przepisów dotyczących maksymalnego czasu przewozu w transporcie drogowym i bardziej rygorystycznych wymogów bezpieczeństwa morskiego dotyczących statków do transportu zwierząt) oznaczałoby znaczną poprawę dobrostanu zwierząt.

W przypadku transportu drogowego, chociaż liczba przejechanych kilometrów może zostać ograniczona, podmioty gospodarcze będą musiały zmodernizować pojazdy ciężarowe w celu zwiększenia dostępnej powierzchni dla zwierząt.

W odniesieniu do transportu morskiego, średni koszt szkolenia pracownika odpowiedzialnego za dobrostan zwierząt na osobę rocznie szacuje się na 241 EUR. Można spodziewać się wzrostu kosztów egzekwowania przepisów związanych z wariantem przewidującym zaostrzenie wymogów dotyczących statków do transportu zwierząt.

Nie oczekuje się znaczącej zmiany emisji z pojazdów ciężarowych i statków do transportu zwierząt, ponieważ nie oczekuje się znaczącej zmiany liczby przewożonych zwierząt.

Transport nieodsadzonych cieląt

Wariant analizowany w ramach oceny skutków obejmuje dwa środki dotyczące nieodsadzonych cieląt:

1. maksymalny czas przewozu nieodsadzonych cieląt wynoszący 19 godzin (9 godzin + 1 godzina odpoczynku + 9 godzin), pod warunkiem zapewnienia odpowiedniego systemu karmienia (pięcioletni okres przejściowy); oraz
2. minimalny wiek pięciu tygodni i minimalna waga 50 kg w przypadku transportu nieodsadzonych cieląt (dwuletni okres przejściowy).

W ocenie skutków potwierdzono zastosowanie tych dwóch środków w preferowanym wariantcie. W niniejszym wniosku ustawodawczym zmieniono powyższe ustalenie dotyczące okresu przejściowego w odniesieniu do minimalnego wieku i wagi nieodsadzonych cieląt przeznaczonych do transportu i również w tym przypadku wprowadzono pięcioletni okres przejściowy. Ma to na celu złagodzenie skutków dla hodowców bydła mlecznego, którzy będą musieli się dostosować, aby trzymać cielęta dłużej w gospodarstwie.

Określenie maksymalnego czasu przewozu oraz minimalnego wieku i wagi przewożonych zwierząt poprawiłoby dobrostan nieodsadzonych cieląt uważanych za zwierzęta wrażliwe, szczególnie narażone na ryzyko dla dobrostanu i zdrowia podczas transportu.

Rozwiązania technologiczne, które pozwoliłyby na wprowadzenie skutecznego systemu karmienia cieląt w pojazdach, są na zaawansowanym etapie rozwoju, ale nie są jeszcze w powszechnym użyciu, umożliwiłyby transport cieląt w czasie wynoszącym maksymalnie 19 godzin (9 godzin jazdy, 1 godzina odpoczynku i karmienia, 9 godzin jazdy). Złagodziłyby to negatywne skutki ekonomiczne związane z ograniczeniem maksymalnego czasu przewozu do 8 godzin w przypadku braku odpowiedniego systemu karmienia, chociaż te negatywne skutki byłyby nadal odczuwalne w trzech krajach bałtyckich, ponieważ stanowią one obecnie punkt wyjazdu dla długotrwałych, przekraczających 19 godzin, przewozów nieodsadzonych cieląt. Proponuje się zastosowanie pięcioletniego okresu przejściowego, ponieważ państwa

członkowskie, na które ten środek ma wpływ, potrzebują czasu na restrukturyzację sektora. Chociaż przerwa między karmieniami wynosiłaby 9 godzin we wszystkich przypadkach, gdy cielęta są transportowane statkami typu ro-ro (np. z Irlandii na kontynent), części przewozu spędzonej na statku ro-ro nie wlicza się do ww. maksymalnego czasu przewozu.

Koszt zainstalowania systemu karmienia w istniejącym pojeździe ciężarowym szacuje się na 25 000 EUR – 30 000 EUR, natomiast koszt nowego pojazdu ciężarowego wyposażonego w taki system karmienia szacuje się na około 500 000 EUR. Ponieważ przewożone cielęta będą starsze, obecne pojazdy trypokładowe będą wymagały przebudowy na pojazdy dwupokładowe, co będzie oznaczało konieczność poniesienia ograniczonych kosztów przez przewoźników.

Szacuje się, że nowe wymogi zwiększą koszty ponoszone przez hodowców bydła mlecznego w związku z dłuższym pobytem zwierząt w gospodarstwach. Z drugiej strony, cena sprzedaży cieląt będzie wyższa, ponieważ będą one silniejsze. Poprawa stanu zdrowia i mniejsza śmiertelność cieląt po przybyciu ze względu na większą odporność są również korzystne dla gospodarstw prowadzących tucz. W związku z tym oczekuje się, że w ujęciu ogólnym dla większości rolników skutki będą pozytywne.

Wariant ten miałby pozytywny wpływ na środowisko, ponieważ skrócenie maksymalnego czasu przewozu zmniejszyłoby emisję gazów cieplarnianych związanych z transportem.

Transport w wysokich temperaturach

W wariantcie analizowanym w ramach oceny skutków zakłada się, że zatwierdzanie długotrwałych przewozów byłoby uzależnione od prognoz pogody. Jeśli prognozowana temperatura wynosiłaby od 25 °C do 30 °C, w ciągu dnia dozwolone byłyby tylko krótkotrwałe (maksymalnie 9-godzinne) przewozy z zapewnieniem zwierzętom dostępu do wody. Jeżeli prognozowana temperatura przekroczyłaby 30 °C, dozwolony byłby wyłącznie transport zwierząt w nocy (tj. między godziną 21:00 a 10:00). Przewidziany jest pięcioletni okres przejściowy. W ocenie skutków potwierdzono, że jest to wariant preferowany, co znalazło również odzwierciedlenie w niniejszym wniosku.

Wariant ten poprawiłby dobrostan zwierząt, ponieważ pozwoliłby uniknąć stresu cieplnego.

W wielu państwach członkowskich, zgodnie z zaleceniami Komisji, nie wydaje się obecnie zezwoleń na długotrwałe przewozy w przypadku prognozowanych temperatur powyżej 30 °C. W związku z tym można oczekiwać, że skutki ekonomiczne tego środka będą związane głównie z wyzwaniem logistycznym polegającym na transporcie zwierząt w nocy, gdy prognozowana temperatura w ciągu dnia przekracza 30 °C, ale zapewnią jednolite uregulowanie tego rodzaju przypadków w UE. Dla przewoźników oznacza to wzrost kosztów ze względu na wyższe wynagrodzenia za jazdę w nocy, ale także wyższe koszty administracyjne związane z przeprowadzaniem inspekcji i kontroli w porze nocnej. Przewiduje się również niewielki wpływ na rolników i rzeźnię.

Nie przewiduje się wpływu na środowisko. Jeśli chodzi o skutki społeczne, pracownicy zatrudnieni w przedmiotowych sektorach, w szczególności kierowcy, personel rzeźni i urzędowni lekarze weterynarii prawdopodobnie będą musieli częściej pracować na nocnej zmianie, co może mieć dodatkowy wpływ na zapotrzebowanie na siłę roboczą.

Nowe technologie

W ocenie skutków poddano ocenie dwa warianty. Pierwszy wariant obejmuje następujące dwa środki:

1. pozycjonowanie pojazdów ciężarowych w czasie rzeczywistym; oraz

2. centralną bazę danych i aplikację cyfrową.

Wariant drugi obejmował kontrole następcze przeprowadzane z wykorzystaniem tachografów w połączeniu z centralną bazą danych i aplikacją cyfrową, o których mowa powyżej.

W ocenie skutków stwierdzono, że preferowanym wariantem jest wariant pierwszy, co odzwierciedlono w niniejszym wniosku. Zgodnie z nim dane GPS pojazdów będą przekazywane do zautomatyzowanego systemu (centralnej unijnej bazy danych), który z kolei będzie połączony z systemem TRACES, dzięki czemu właściwe organy będą miały dostęp do informacji o czasie, w którym pojazd dotarł do określonych punktów (miejsce wyjazdu, punkt kontroli, przejścia graniczne między państwami członkowskimi, miejsce przeznaczenia), tak aby na podstawie tych informacji właściwe organy mogły przeprowadzać kontrole urzędowe. Ponieważ skrócenie maksymalnego czasu przewozu jest jednym z głównych środków służących osiągnięciu celu polityki, jakim jest zagwarantowanie dobrostanu zwierząt, konieczne jest zapewnienie właściwym organom państw członkowskich narzędzi umożliwiających skuteczne prowadzenie kontroli urzędowych.

Wykorzystanie systemów śledzenia w czasie rzeczywistym pozwoli na bardziej precyzyjne typowanie podmiotów do kontroli i skuteczniejsze prowadzenie kontroli urzędowych przy użyciu centralnej unijnej bazy danych, co przełoży się na poprawę dobrostanu zwierząt.

Ponieważ ponad 77 % pojazdów obecnie wykorzystywanych do transportu jest już wyposażonych w system śledzenia, koszty ponoszone przez podmioty gospodarcze w związku ze spełnieniem nowych norm byłyby marginalne.

Oczekuje się, że dzięki zastosowaniu zautomatyzowanego systemu śledzenia i platformy informatycznej znacznie zmniejszy się obciążenie administracyjne przewoźników.

Główny koszt, choć niewielki, wiązałby się z opracowaniem przez Komisję modułów w istniejącym systemie TRACES (zob. ocena skutków finansowych regulacji). Organy administracyjne państw członkowskich poniosłyby niewielkie koszty związane ze szkoleniem personelu.

Chociaż oczekuje się, że cyfryzacja, dzięki ograniczeniu zużycia papieru, spowoduje zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych związanych z wykorzystaniem papieru, spodziewany jest niewielki wzrost emisji gazów cieplarnianych wynikający z wyższego zużycia energii.

Spodziewane są niewielkie pozytywne skutki społeczne. Chociaż podmioty gospodarcze prawdopodobnie będą potrzebować mniej personelu administracyjnego, może wzrosnąć liczba pracowników administracji publicznej potrzebnych do przetwarzania zebranych danych. Uproszczenie wynikające z cyfryzacji będzie oznaczać dla podmiotów gospodarczych poprawę warunków pracy.

Poprawa ochrony psów i kotów transportowanych w celach komercyjnych

Warianty analizowane w ocenie skutków to:

1. aktualizacja i uszczegółowienie wymogów dotyczących transportu psów i kotów w celach gospodarczych, w tym określenie warunków temperaturowych i minimalnego wieku, jaki muszą osiągnąć zwierzęta przeznaczone do transportu, wynoszącego 15 tygodni; albo
2. aktualizacja i uszczegółowienie wymogów dotyczących psów i kotów, ale z określeniem minimalnego wieku, jaki muszą osiągnąć zwierzęta przeznaczone do transportu, wynoszącego 12 tygodni.

W ocenie skutków stwierdzono, że preferowanym wariantem jest wariant drugi, co odzwierciedlono w niniejszym wniosku ustawodawczym, z trzyletnim okresem przejściowym.

Środek ten poprawiłby dobrostan psów i kotów transportowanych w związku z działalnością gospodarczą, a więc w dziedzinie, w której brakuje obecnie wielu przepisów szczegółowych. Na przykład ustalenie minimalnego wieku zwierząt, w którym możliwy jest ich transport, pozwoli na uzyskanie większej odporności na choroby zakaźne.

Jeżeli chodzi o skutki ekonomiczne, koszt dodatkowych kontroli weterynaryjnych stanu zdrowia psów i kotów może wynosić od 10 EUR do 40 EUR na zwierzę. Oczekuje się, że skutki ekonomiczne nowych wymogów dotyczących karmienia i pojenia będą ograniczone, ponieważ obecnie mają zastosowanie dość podobne przepisy. Można również spodziewać się dodatkowych kosztów dla przewoźników, związanych z ulepszeniem lub wymianą obecnie wykorzystywanych pojazdów w celu spełnienia nowych norm. Szacuje się, że dostępna na rynku nowa przyczepa do przewozu psów – bez klimatyzacji, ale odpowiednio zaprojektowana – kosztuje, w zależności od wielkości, od 1 000 EUR do 3 000 EUR (dla dwóch do czterech psów).

Nie przewiduje się znaczącego wpływu na środowisko. Jeśli chodzi o skutki społeczne, w tym wpływ na zdrowie ludzi, zaproponowane w omawianym środku dodatkowe wymagania dotyczące szczepień i wyższy wiek zwierząt podczas transportu mogą skutkować mniejszą liczbą chorych zwierząt po przybyciu, co miałoby pozytywny wpływ również na zdrowie ludzi.

Ocena ogólna

W sprawozdaniu z oceny skutków przedstawiono również oczekiwane łączne skutki dwóch pakietów wariantów, a także ich wpływ na konkurencyjność na poziomie międzynarodowym, bezpieczeństwo żywnościowe, przystępność cenową żywności i efekty dystrybucyjne. Wykazano, że w przypadku środków dotyczących czasu przewozu, dostępnej powierzchni, transportu nieodsadzonych cieląt, wysokich temperatur i nowych technologii, skumulowany wpływ wprowadzenia preferowanego pakietu (pakiet 2) na koszty produkcji oznacza na poziomie UE średni wzrost kosztów produkcji o 1,4 eurocenta za kilogram mięsa, mleka lub jaj rocznie. Przewiduje się, że wspomniany wzrost kosztów nastąpi w trakcie pięcioletniego okresu przejściowego. Przeprowadzone modelowanie wykazało, że wpływ tego nieznacznego wzrostu kosztów produkcji na poziomy produkcji, importu i eksportu, a także na ceny konsumpcyjne jest ograniczony. W związku z tym oczekuje się, że środki te będą miały bardzo niewielki wpływ na międzynarodową konkurencyjność unijnego sektora produkcji zwierzęcej. Podobnie nie stwierdzono znaczącego wpływu na bezpieczeństwo żywnościowe pod względem dostępności (jedynie marginalne ograniczenie spożycia drobiu). Jeśli chodzi o przystępność cenową żywności, wyniki modelowania wykazały wpływ na ceny konsumpcyjne w zakresie od 0,06 % do 4,37 % w zależności od towaru. Oznacza to dodatkowe wydatki w wysokości 2,81–14,09 EUR na osobę rocznie, w zależności od diety i dochodów.

Z oceny skutków wynika, że niniejszy wniosek przyczyni się do osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju: przyczyni się do osiągnięcia celu zrównoważonego rozwoju nr 3 „Dobre zdrowie i jakość życia”, ponieważ poprawa dobrostanu zwierząt podczas transportu przyczyni się do zwalczania oporności na środki przeciwdrobnoustrojowe zarówno u ludzi, jak i zwierząt; przyczyni się również do osiągnięcia celu zrównoważonego rozwoju nr 12 „Odpowiedzialna konsumpcja i produkcja”, ponieważ produkcja żywności z zachowaniem

wyższych standardów dobrostanu zwierząt jest równoznaczna z bardziej odpowiedzialnym systemem produkcji.

Opinia Rady ds. Kontroli Regulacyjnej w sprawie oceny skutków:

Ocenę skutków przedłożono Radzie ds. Kontroli Regulacyjnej do zatwierdzenia 30 października 2023 r. i została ona zaopiniowana pozytywnie z zastrzeżeniami 17 listopada 2023 r. W wydanej opinii Rada ds. Kontroli Regulacyjnej zwróciła się z prośbą o bardziej przejrzyste przedstawienie analizy kosztów i korzyści, uzupełnienie analizy wpływu na konkurencyjność, skutków dystrybucyjnych w łańcuchu dostaw, a także wyjaśnienie porównania wariantów. Ocenę skutków zmieniono z uwzględnieniem tych zaleceń Rady ds. Kontroli Regulacyjnej. W szczególności zaktualizowano analizę łańcucha dostaw tak, aby była bardziej kompleksowa i lepiej odzwierciedlała skutki dla producentów, a także wyjaśniono związek między analizą łańcucha dostaw a analizą wpływu na konkurencyjność.

• **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Ustanowienie bardziej spójnych wymogów – takich jak jednolite przepisy dotyczące maksymalnego czasu przewozu – będzie stanowiło uproszczenie dla podmiotów gospodarczych, a także dla właściwych organów, w porównaniu z obecnymi przepisami, które różnią się w zależności od gatunku i kategorii zwierząt. Ponadto dzięki bardziej przejrzystym definicjom i ograniczeniu stosowania norm, które stwarzają pole do różnych interpretacji, przepisy będą skuteczniejsze i łatwiejsze w stosowaniu, ponieważ podmioty nie będą już musiały dokonywać własnych ocen przy decydowaniu w kwestii wartości progowych, które należy stosować w odniesieniu do mających zastosowanie różnych przepisów.

Większe wykorzystanie narzędzi cyfrowych uprości komunikację między przedsiębiorstwami a organami publicznymi. Śledzenie pojazdów w czasie rzeczywistym pozwoliłoby usprawnić planowanie kontroli, typowanie kontrolowanych podmiotów i przeprowadzanie wszelkich kontroli urzędowych transportu zwierząt.

Nie przewiduje się żadnych odstępstw dla MŚP, ponieważ grono podmiotów gospodarczych, na które ma wpływ niniejszy wniosek, składa się niemal wyłącznie właśnie z MŚP, a w związku z tym ich specyfika została już uwzględniona przy wyborze środków i określaniu okresów przejściowych.

• **Prawa podstawowe**

Przepisy dotyczące pozycjonowania pojazdów w czasie rzeczywistym zostały opracowane pod kątem zapewnienia ochrony danych osobowych zgodnie z ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych.

4. WPLYW NA BUDŻET

Niniejszy wniosek ma następujący wpływ na budżet UE w okresie wieloletnich ram finansowych UE (WRF) obejmującym lata 2022–2027. Szczegółowe dane przedstawiono w ocenie skutków finansowych załączonej do niniejszego wniosku.

Zasoby ludzkie niezbędne do wdrożenia wniosku, przeprowadzenia badań, audytów, opracowania aktów prawa trzeciego stopnia oraz realizacji działań na szczeblu międzynarodowym: 6,5 ekwiwalentów pełnego czasu pracy (EPC) rocznie począwszy od 2026 r.

W dziale 1 „Działanie na rzecz wysokiego poziomu zdrowia i dobrostanu ludzi, zwierząt i roślin” wieloletnich ram finansowych: 2,4 mln EUR w okresie 2024–2027.

Obejmuje to:

Koszty jednorazowe: Badanie sposobów wykorzystania nowych technologii i cyfryzacji do wdrażania i egzekwowania przepisów dotyczących dobrostanu zwierząt podczas transportu: 250 000 EUR.

Koszty jednorazowe: opracowanie modułu w systemie TRACES: 1 400 000 EUR.

Koszty powtarzające się: Prowadzenie systemu TRACES: 450 000 EUR rocznie.

Koszty jednorazowe: Opracowanie aplikacji cyfrowej: 300 000 EUR.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

• Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania

Komisja przeprowadza regularne audyty w państwach członkowskich i monitoruje, w jakim stopniu przestrzegają one prawa UE²⁸. Wniosek zawiera artykuł dotyczący funkcjonującej w państwach członkowskich sieci instytucji łącznikowych ds. dobrostanu zwierząt podczas transportu. Sieć ta będzie odgrywać ważną rolę w promowaniu jednolitego wdrażania nowego rozporządzenia w całej Unii.

Komisja wyznaczyła unijne ośrodki referencyjne ds. dobrostanu zwierząt zapewniające pomoc techniczną w zakresie wdrażania unijnych przepisów dotyczących dobrostanu zwierząt, w tym podczas transportu. Komisja wspiera również ciągłe szkolenia²⁹ na temat ochrony zwierząt podczas transportu w ramach programu „Lepsze szkolenia na rzecz bezpieczniejszej żywności”. Wdrożenie nowych przepisów zostanie również omówione w ramach Platformy UE ds. Dobrostanu Zwierząt.

Wszystkie te działania przyczynią się do wdrożenia niniejszej zmiany. Ponadto stopień zaawansowania wdrożenia będzie widoczny dzięki nowym wymogom w zakresie monitorowania i raportowania wskaźników, przede wszystkim z wykorzystaniem danych w czasie rzeczywistym z systemu TRACES, oprócz sprawozdań składanych przez właściwe organy. Takie sprawozdanie monitorujące dotyczące dobrostanu zwierząt w Unii w odniesieniu do transportu przedstawia się pięć lat po dacie wejścia w życie nowego rozporządzenia, a następnie co najmniej co pięć lat.

Aby móc zebrać solidne dowody po pięcioletnich okresach przejściowych, sprawozdanie oceniające powinno zostać przedstawione po upływie 10 lat od wejściu w życie rozporządzenia.

• Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku

Rozdział I: Przedmiot, zakres stosowania, definicje i przepisy ogólne

²⁸ Z wynikami audytów można zapoznać się na stronie internetowej: <https://ec.europa.eu/food/audits-analysis/audit-report>.

²⁹ https://food.ec.europa.eu/horizontal-topics/official-controls-and-enforcement/legislation-official-controls/better-training-safer-food_en

W rozdziale tym wyjaśniono zakres stosowania wniosku, wprowadzono definicje i zawarto ogólne wymogi mające zastosowanie do wszystkich operacji transportowych.

Rozdział II: Zezwolenia dla organizatorów i przewoźników

W rozdziale tym określono zasady i warunki wydawania zezwoleń dla organizatorów na organizowanie transportu zwierząt oraz zezwoleń dla przewoźników na transport zwierząt.

Rozdział III: Środki transportu

W rozdziale tym określono obowiązujące w obecnym prawodawstwie warunki zatwierdzania pojazdów drogowych przeznaczonych do transportu zwierząt. Transport lotniczy muszą prowadzić przewoźnicy, którzy są członkami IATA.

Rozdział IV: Obowiązki przed rozpoczęciem przewozu

W rozdziale tym określono wymóg prowadzenia dzienników podróży zarówno w odniesieniu do przewozów długotrwałych, jak i krótkotrwałych. Za zdolność załadowanych zwierząt do transportu odpowiadają opiekunowie.

Rozdział V: Obowiązki podczas transportu i w miejscu przeznaczenia

W rozdziale tym określono obowiązki przewoźników podczas przewozu. Uwzględniono w nim również miejsca gromadzenia.

W rozdziale tym przewidziano obowiązek śledzenia pojazdów drogowych w czasie rzeczywistym.

Przewoźnicy są ponadto zobowiązani do zbierania informacji na podstawie określonych wskaźników, analizowania ich i podejmowania działań naprawczych w celu poprawy dobrostanu transportowanych zwierząt.

Rozdział VI: Warunki transportu zwierząt lądowych

W rozdziale tym przewidziano maksymalny czas przewozu zarówno zwierząt przeznaczonych do uboju, jak i zwierząt transportowanych w innych celach. Określono również maksymalny czas przewozu zwierząt nieodsadzonych.

Wprowadzono ograniczenia czasowe przewozów w ekstremalnych temperaturach oraz dodatkowe warunki, które należy spełnić w takich przypadkach.

Rozdział VII: Transport do i z państw trzecich

Rozdział ten zawiera nowe przepisy dotyczące transportu zwierząt do państw trzecich, takie jak certyfikacja organizatorów oraz wydawanie przez właściwe organy państw trzecich odpowiednich poświadczeń przed przewozem statkiem do transportu zwierząt.

Punkty kontroli w państwach trzecich muszą spełniać normy odpowiadające normom obowiązującym w Unii.

Rozdział VIII: Obowiązki właściwych organów

Rozdział ten zawiera przepisy dotyczące szkoleń i świadectw kompetencji podmiotów gospodarczych, a także wymóg wyznaczenia punktów wyjścia. Ponadto rozdział ten zawiera przepisy dotyczące krajowych organów łącznikowych ds. transportu zwierząt, a także przepisy dotyczące analizy danych zebranych na podstawie wskaźników, o których mowa w rozdziale V.

Rozdział IX: Kary

Rozdział ten zawiera przepisy dotyczące kar za naruszenia rozporządzenia, w tym w szczególności za poważne naruszenia.

Rozdział X: Przepisy proceduralne

Rozdział XI: Pozostałe przepisy

Rozdział ten zawiera przepisy dotyczące bardziej rygorystycznych środków krajowych, opracowania aplikacji cyfrowej służącej wdrażaniu i egzekwowaniu rozporządzenia, a także dotyczące odstępstw od istniejących przepisów krajowych w odniesieniu do regionów najbardziej oddalonych.

Rozdział XII: Przepisy przejściowe i końcowe

W rozdziale tym zmienia się rozporządzenie Rady (WE) nr 1255/97 w zakresie punktów kontroli, nakładając wymóg wyposażenia ich stosownie do określonych gatunków i kategorii zwierząt oraz udostępnienia organizatorom systemu rezerwacji.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań,
zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 1255/97 i uchylające rozporządzenie Rady
(WE) nr 1/2005**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 43 ust. 2 i art. 114 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego³⁰,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³¹,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005³² ustanowiono wspólne normy minimalne dotyczące ochrony zwierząt podczas transportu. Od czasu przyjęcia tego rozporządzenia nastąpił rozwój nauki i technologii. Obecnie panuje większa świadomość wymagań dotyczących dostępnej powierzchni oraz potrzeb zwierząt – w szczególności zwierząt nieodsadzonych i zwierząt wodnych – podczas transportu. Znacznie poprawiła się dostępność rozwiązań cyfrowych w zakresie czynności administracyjnych związanych z transportem zwierząt. Wraz ze wzrostem świadomości i obaw obywateli co do dobrostanu zwierząt oraz tendencją do stosowania bardziej zrównoważonych metod produkcji, wiele państw członkowskich zmienia lub przyjmuje przepisy krajowe wykraczające poza minimalne wymogi unijne. Ponadto ocena adekwatności przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt³³ ujawniła w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1/2005 trudności w interpretacji, stosowaniu i egzekwowaniu niektórych przepisów, co sprawia, że warunki działania dla poszczególnych podmiotów są nierówne. Konieczna jest zatem zmiana przepisów dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu w taki sposób,

³⁰ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³² Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97, Dz.U. L 3 z 5.1.2005, s. 1.

³³ Dokument roboczy służb Komisji „Ocena adekwatności przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt”, SWD(2022) 328 final, 4.10.2022.

aby dostosować je do najnowszych osiągnięć nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie.

- (2) Dobrostan zwierząt jest wartością wspólnotową zapisaną w art. 13 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”). Unia i szereg państw członkowskich jest ponadto sygnatariuszami zmienionej Europejskiej konwencji o ochronie zwierząt w transporcie międzynarodowym³⁴.
- (3) Transport żywych zwierząt jest ważną częścią łańcucha rolno-spożywczego. Ochrona zwierząt podczas transportu jest przedmiotem zainteresowania opinii publicznej i wpływa na postawy konsumentów wobec produktów rolnych. Niniejsze rozporządzenie ma na celu uproszczenie procedur, zmniejszenie obciążenia administracyjnego i ułatwienie egzekwowania zharmonizowanych przepisów, przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony zwierząt podczas transportu. Zapewnienie ochrony zwierząt podczas transportu ma pozytywny wpływ na zdrowie i dobrostan zwierząt oraz przekłada się na lepszą jakość produktów pochodzenia zwierzęcego.
- (4) Niniejsze rozporządzenie ma na celu zapewnienie sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego, w tym w odniesieniu do zwierząt niewykorzystywanych do produkcji żywności, takich jak psy i koty, zwierzęta futerkowe, niektóre rodzaje dzikich zwierząt i zwierzęta wykorzystywane do celów naukowych.
- (5) W 2022 r. Parlament Europejski przyjął zalecenia w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu, opracowane na podstawie sprawozdania komisji śledczej ds. ochrony zwierząt podczas transportu w Unii i poza nią (komisja ANIT). W zaleceniach wezwano Komisję i Radę do dokonania gruntownego przeglądu przepisów UE dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu na podstawie rzetelnych badań naukowych dotyczących wpływu transportu na zwierzęta wszystkich gatunków i w każdym wieku oraz na podstawie dogłębnej oceny skutków społeczno-gospodarczych, środowiskowych i zdrowotnych, uwzględniającej różne sytuacje i uwarunkowania geograficzne oraz zróżnicowane modele rolnictwa stosowane na terytorium Unii. W raporcie komisji ANIT wskazano również na uchybienia we wdrażaniu przepisów na terenie Unii i zalecono środki, takie jak ograniczenie czasu przewozu, zakaz transportu w ekstremalnych temperaturach, zagwarantowanie, aby transport zwierząt do państw trzecich odbywał się z poszanowaniem zasad ochrony zwierząt podczas całego przewozu aż do momentu przybycia do miejsca przeznaczenia w państwie trzecim. Ponadto Parlament Europejski zwrócił uwagę na potrzebę zastąpienia transportu żywych zwierząt bardziej etycznym systemem, w którym preferencyjnie traktuje się transport nasienia lub zarodków w stosunku do transportu zwierząt hodowlanych, a transport tusz i mięsa w stosunku do transportu zwierząt przeznaczonych do uboju.
- (6) We wrześniu 2022 r. Europejski Urząd ds. Bezpieczeństwa Żywności (EFSA) opublikował pięć opinii naukowych dotyczących różnych konsekwencji i zagrożeń dla dobrostanu podczas transportu małych przeżuwaczy³⁵ (owiec i kóz),

³⁴ Europejska konwencja o ochronie zwierząt w transporcie międzynarodowym, Rada Europy, Chişinău, 6.11.2003, Seria Traktatów Rady Europy nr 193.

³⁵ EFSA AHAW Panel (panel EFSA ds. zdrowia i warunków hodowli zwierząt), Opinia naukowa w sprawie dobrostanu małych przeżuwaczy podczas transportu. Dziennik EFSA 2022; 20(9):7404, s. 101.

koniowatych³⁶ (koni i osłów), bydła³⁷ (w tym cieląt), świń³⁸ oraz zwierząt przewożonych w kontenerach³⁹, w tym ptaków domowych (kurcząt, kur niosek, indyków itp.) i królików („opinie EFSA”). Ogólny wniosek przedstawiony w opiniach EFSA jest taki, że zapewnienie większej powierzchni, obniżenie maksymalnych temperatur i skrócenie do minimum czasu przewozu są niezbędne do poprawy ochrony zwierząt podczas transportu. W związku z tym rozporządzenie (WE) nr 1/2005 powinno zostać zastąpione nowym rozporządzeniem, które będzie zgodne z najnowszymi osiągnięciami wiedzy naukowej i technicznej w tej dziedzinie oraz z wymaganiami konsumentów, a jednocześnie będzie zapobiegać powstawaniu barier w funkcjonowaniu rynku wewnętrznego i handlu żywymi zwierzętami oraz zapewni możliwość egzekwowania nowych przepisów.

- (7) Aby zagwarantować spójne i skuteczne stosowanie niniejszego rozporządzenia w Unii w świetle podstawowej zasady, zgodnie z którą zwierzęta nie mogą być transportowane w warunkach powodujących urazy lub niepotrzebne cierpienia, należy ustanowić szczegółowe przepisy uwzględniające szczególne potrzeby poszczególnych gatunków w związku z wykorzystaniem różnych środków transportu. Tego rodzaju szczegółowe przepisy powinny być interpretowane i stosowane zgodnie z zasadą określoną powyżej oraz powinny być aktualizowane w odpowiednim terminie, w szczególności w świetle nowej wiedzy naukowej, z uwzględnieniem nowych opinii EFSA.
- (8) Od czasu wejścia w życie rozporządzenia (WE) nr 1/2005 nastąpił znaczny postęp technologiczny w dziedzinie systemów nawigacji i elektronicznych baz danych. Umożliwia to uproszczenie procedur oraz wzmocnienie kontroli i inspekcji w zakresie ochrony zwierząt podczas transportu, prowadząc tym samym do poprawy egzekwowania przepisów unijnych. Ważne jest zatem, aby korzystać z nowych technologii i poszerzać możliwości oferowane przez zintegrowany skomputeryzowany system weterynaryjny (TRACES-NT) – cyfrową platformę certyfikacji i zarządzania obejmującą wszystkie wymogi sanitarne i fitosanitarne, wbudowaną w system zarządzania informacjami w zakresie kontroli urzędowych (IMSOC)⁴⁰.
- (9) W niniejszym rozporządzeniu przewidziano zasady, które umożliwiają włączenie do bazy danych TRACES cyfrowych zezwoleń, świadectw zatwierdzenia, świadectw kompetencji, dzienników podróży, śledzenia lokalizacji pojazdów drogowych i prognoz temperatury. System TRACES powinien również zawierać wykazy

³⁶ EFSA AHAW Panel (panel EFSA ds. zdrowia i warunków hodowli zwierząt), Opinia naukowa w sprawie dobrostanu koniowatych podczas transportu. Dziennik EFSA 2022; 20(9):7444, 113 s.

³⁷ EFSA AHAW Panel (panel EFSA ds. zdrowia i warunków hodowli zwierząt), Opinia naukowa w sprawie dobrostanu małych przeżuwaczy podczas transportu. Dziennik EFSA 2022; 20(9):7404, 101 s.

³⁸ EFSA AHAW Panel (panel EFSA ds. zdrowia i warunków hodowli zwierząt), Opinia naukowa w sprawie dobrostanu świń podczas transportu. Dziennik EFSA 2022; 20(9):7445, 108 s.

³⁹ EFSA AHAW Panel (panel EFSA ds. zdrowia i warunków hodowli zwierząt), Opinia naukowa w sprawie dobrostanu ptaków domowych i królików transportowanych w kontenerach. Dziennik EFSA 2022; 20(9):7441, 188 s.

⁴⁰ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1715 z dnia 30 września 2019 r. ustanawiające przepisy dotyczące funkcjonowania systemu zarządzania informacjami w zakresie kontroli urzędowych oraz jego składników systemowych („rozporządzenie w sprawie systemu IMSOC”), C/2019/7005, Dz.U. L 261 z 14.10.2019, s. 37.

punktów kontroli w państwach trzecich i punktów wyjścia UE. System ten umożliwia również bardziej realistyczne planowanie przewozów, skuteczną identyfikowalność, lepsze monitorowanie operacji i wskaźników dobrostanu zwierząt, terminowe wprowadzanie środków nadzwyczajnych i pełną analizę danych, a ogólnym celem tych działań jest zapewnienie skuteczniejszego stosowania i lepszego egzekwowania unijnych przepisów dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu, a także znaczne zmniejszenie obciążenia administracyjnego.

- (10) Obowiązek ochrony zwierząt podczas transportu spoczywający na unijnych operatorach nie ustaje na granicach zewnętrznych Unii. Organizatorzy transportu zwierząt z Unii do miejsca przeznaczenia w państwie trzecim muszą zapewnić zgodność z unijnymi przepisami dotyczącymi ochrony zwierząt podczas transportu również na etapach przewozu, które mają miejsce poza terytorium Unii, oraz do momentu przybycia zwierząt do ostatecznego miejsca przeznaczenia w państwie trzecim. Jest to spójne z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości UE w sprawie C-424/13⁴¹. Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zatem zastosowanie do transportu zwierząt w przypadku gdy miejsce wyjazdu znajduje się na terytorium Unii i niezależnie od tego, czy miejsce przeznaczenia znajduje się na terytorium Unii, czy w państwie trzecim.
- (11) Transport żywych zwierząt z państw trzecich na terytorium Unii dotyczy głównie niektórych gatunków zwierząt i odbywa się zazwyczaj na bezpośrednich trasach. W przypadku importu żywych zwierząt do Unii operatorzy, którzy transportują takie zwierzęta z państwa trzeciego do miejsca przeznaczenia w Unii, powinni zapewnić ochronę zwierząt co najmniej równoważną ochronie zwierząt transportowanych na terytorium Unii i to od momentu załadunku zwierząt na środek transportu w państwie trzecim do momentu przybycia do miejsca przeznaczenia w Unii. Jest to konieczne w świetle obaw obywateli Unii związanych z dobrostanem zwierząt podczas transportu i dotyczących wszystkich zwierząt transportowanych do, z lub na terytorium Unii. Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zatem zastosowanie do transportu zwierząt w przypadku gdy miejsce wyjazdu znajduje się na terytorium państwa trzeciego, a miejsce przeznaczenia znajduje się na terytorium Unii. Aby zapewnić właściwe stosowanie wymogów dotyczących takiego transportu w miejscu wyjazdu, właściwy organ państwa trzeciego musi sprawdzić plan danego przewozu i poświadczyć w urzędowym świadectwie zdrowia dotyczącym importu zwierząt do Unii oraz w drodze zatwierdzenia dziennika podróży, że plan przewozu został sporządzony zgodnie z niniejszym rozporządzeniem lub z równoważnymi wymogami. Przewoźnik zwierząt powinien być odpowiedzialny za zapewnienie, aby plan ten był przestrzegany aż do momentu przybycia do miejsca przeznaczenia, oraz powinien przestrzegać obowiązku wypełnienia dziennika podróży.
- (12) W przypadku tranzytu zwierząt z państwa trzeciego do innego państwa trzeciego lub do tego samego państwa trzeciego przez terytorium Unii, przepisy Unii powinny mieć zastosowanie podczas tej części przewozu, która odbywa się na terytorium Unii. Chociaż ani miejsce rozpoczęcia, ani miejsce przeznaczenia tego transportu nie znajduje się w Unii, dla dobra zwierząt i z uwagi na obawy obywateli niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do tej części przewozu, która odbywa się na terytorium Unii. Przewoźnicy powinni zapewnić, aby zwierzęta były

⁴¹ Wyrok z dnia 23 kwietnia 2015 r., Zuchtvieh-Export GmbH, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259, pkt 56.

transportowane w warunkach zgodnych z niniejszym rozporządzeniem, w szczególności w odniesieniu do dostępnej powierzchni, karmienia i pojenia, ponieważ mają one zasadnicze znaczenie dla dobrostanu zwierząt transportowanych na terytorium Unii. W takich przypadkach nie powinien jednak obowiązywać wymóg zachowania zgodności z przepisami dotyczącymi czasu przewozu, ponieważ mogłoby to prowadzić do dalszego wydłużenia czasu przewozu przedmiotowych zwierząt ze względu na konieczność omijania terytorium Unii dłuższymi trasami przez operatorów z państw trzecich, co potencjalnie mogłoby mieć niekorzystny wpływ na dobrostan zwierząt.

- (13) Kodeks zdrowia zwierząt lądowych⁴² Światowej Organizacji Zdrowia Zwierząt (WOAH) zawiera wytyczne, określające minimalne globalne normy w odniesieniu do zachowania zwierząt, zakresu odpowiedzialności i poziomu kompetencji poszczególnych podmiotów biorących udział w transporcie zwierząt, wymaganej dokumentacji, planowania przewozów, załadunku oraz postępowania w przypadku odmowy przyjęcia zwierząt. Niniejsze rozporządzenie uwzględnia te wytyczne.
- (14) Doświadczenia z egzekwowania rozporządzenia (WE) nr 1/2005, a także orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości UE, takie jak w sprawie C-301/14⁴³, wskazują, że działalność gospodarcza w odniesieniu do transportu zwierząt powinna być rozumiana w szerokim znaczeniu. Transport zwierząt w związku z działalnością gospodarczą nie powinien być rozumiany tylko jako przypadki związane z natychmiastową wymianą pieniędzy, towarów lub usług lub gdy transport odbywa się z zamiarem osiągnięcia zysku. Jeśli transport wchodzi w skład oferty towarów lub usług na danym rynku, należy go uznać za transport związany z działalnością gospodarczą.
- (15) Do najważniejszych gatunków zwierząt transportowanych na terenie Unii i z Unii do państw trzecich w celach gospodarczych należą kręgowce, w tym małe przeżuwacze, koniowate, bydło, świnie, ptaki domowe, króliki, oraz zwierzęta wodne, a mianowicie ryby, głowonogi i dziesięcionogi. Aby zapewnić proporcjonalność, zakres niniejszego rozporządzenia należy ograniczyć do tych gatunków.
- (16) Ryby ozdobne są zwykle transportowane ekspresową przesyłką kurierską w małych pudełkach, w woreczkach z wodą specjalnie przystosowanych do potrzeb ryb, a czas trwania przewozu wynosi zwykle poniżej 24 godzin. W związku z tym transport ryb ozdobnych rzadko stanowi poważne zagrożenie dla dobrostanu zwierząt i należy go wyłączyć z zakresu niniejszego rozporządzenia.
- (17) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/63/UE⁴⁴ uregulowano kwestię ochrony zwierząt wykorzystywanych do celów naukowych. Ze względu na surowe wymagania dotyczące jakości zwierząt potrzebnych do badań i testów, jakiegokolwiek pogorszenie stanu zdrowia lub dobrostanu zwierząt po przybyciu do miejsca przeznaczenia ma bezpośredni wpływ na możliwość wykorzystania ich do tych celów. Ponadto procedury naukowe mogą wiązać się z koniecznością wykorzystania

⁴² Kodeks zdrowia zwierząt lądowych Światowej Organizacji Zdrowia Zwierząt, 2023, [dostęp online do Kodeksu zdrowia zwierząt lądowych – WOAH – Światowa Organizacja Zdrowia Zwierząt](#).

⁴³ Wyrok z dnia 3 grudnia 2015 r.,

⁴⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/63/UE z dnia 22 września 2010 r. w sprawie ochrony zwierząt wykorzystywanych do celów naukowych (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 33).

zwierząt, które potencjalnie mogą zostać uznane za niezdolne do transportu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, takich jak niektóre zwierzęta zmodyfikowane genetycznie i zwierzęta, które zostały poddane zabiegom chirurgicznym do celów projektów realizowanych zgodnie z dyrektywą 2010/63/UE. Transport żywych zwierząt do celów naukowych jest realizowany przez wyspecjalizowanych operatorów dysponujących specjalnie zaprojektowanymi pojazdami, wyposażonymi tak, aby zapewnić zdrowie i dobrostan zwierząt podczas planowanych przewozów. Mimo że można wprowadzić rozróżnienie ze względu na cel, w jakim transportuje się te zwierzęta, należy zagwarantować ich dobrostan. Jednak objęcie ich w całości zakresem niniejszego rozporządzenia nie byłoby ani spójne, ani dopuszczalne. Z tych powodów do transportu zwierząt wykorzystywanych lub przeznaczonych do wykorzystania do celów naukowych w ramach projektu zatwierzonego na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/63/UE nie powinny mieć zastosowania przepisy dotyczące poszczególnych gatunków związane ze zdolnością do transportu, przerw między pojeniami i karmieniami oraz niektóre przepisy dotyczące czasu przewozu, temperatur i okresów odpoczynku.

- (18) Doświadczenie w stosowaniu rozporządzenia (WE) nr 1/2005 wskazuje, że operatorzy często wydłużają czas przewozu poza limity określone w odpowiednich przepisach, przewożąc kolejno zwierzęta z gospodarstwa do szeregu miejsc gromadzenia. Zwierzęta są w tych miejscach gromadzone wraz ze zwierzętami z innych gospodarstw i dopiero ostatnie miejsce gromadzenia rejestruje się jako miejsce wyjazdu. W związku z tym należy nałożyć obowiązek przebywania zwierząt przez pewien czas zarówno w miejscu wyjazdu, jak i w miejscu docelowym, a miejsca gromadzenia zwierząt nie mogą być miejscami wyjazdu, jeżeli są one umiejscowione lokalnie, aby zapobiec praktyce „zmian miejsc gromadzenia”.
- (19) Możliwość długotrwałego przewozu zwierząt powinni mieć wyłącznie organizatorzy transportu zwierząt, którzy dysponują środkami umożliwiającymi spełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia. Należy zatem ustanowić system wydawania zezwoleń dla organizatorów. Organizatorzy powinni być odpowiedzialni za zapewnienie zgodności z przepisami unijnymi od miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia. Mogą oni zlecić transport zwierząt przewoźnikowi i powinni ponosić odpowiedzialność za zapewnienie zgodności z przepisami unijnymi przez tego przewoźnika i wszelkie inne osoby biorące udział w transporcie. Organizator powinien przedstawić właściwym organom dowód, że jest w stanie zapewnić przestrzeganie unijnych przepisów dotyczących transportu do momentu przybycia zwierząt do miejsca przeznaczenia.
- (20) Przewoźnicy i ich pracownicy odgrywają podstawową rolę w transporcie zwierząt i mają istotny wpływ na poziom dobrostanu transportowanych zwierząt. Znaczący wpływ na poziom dobrostanu zwierząt podczas transportu ma codzienne postępowanie przewoźników. Powinni oni posiadać niezbędne kompetencje, aby zapewnić zgodność z niniejszym rozporządzeniem oraz przestrzeganie przepisów przez swoich pracowników, a także powinni posiadać wymagane zatwierdzenie wykorzystywanych środków transportu oraz plany kryzysowe na wypadek sytuacji wyjątkowych. Właściwe jest zatem wprowadzenie systemu zezwoleń dla przewoźników. Powinni oni wykazywać się odpowiedzialnością i przejrzystością w odniesieniu do swojego statusu i działalności. W szczególności powinni zgłaszać wszelkie trudności oraz prowadzić dokładny rejestr działań i wyników.

- (21) Środki transportu powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby nie powodować urazów ani cierpień zwierząt. W związku z tym właściwe jest określenie wymogów technicznych, które należy spełnić, aby uzyskać zatwierdzenie środka transportu, z uwzględnieniem potrzeb konkretnych gatunków i kategorii przewożonych zwierząt.
- (22) Transport lotniczy zwierząt jest znacznie mniej powszechny niż transport drogowy i morski. Ze względu na koszty związane z takim rodzajem transportu, w większości przypadków zwierzęta przewożone drogą lotniczą to zwierzęta domowe i zwierzęta o wysokiej wartości przeznaczone do hodowli lub aktywności sportowych. Transport lotniczy zwierząt odbywa się zgodnie z zasadami technicznymi Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) określonymi w przepisach dotyczących żywych zwierząt (LAR), opracowanych i corocznie aktualizowanych przez Radę ds. Żywych Zwierząt i Łatwo Psujących się Towarów (LAPB) w celu utrzymania równowagi między zasadami ochrony dobrostanu zwierząt a bezpieczeństwem na pokładzie samolotu, a także z uwzględnieniem specyfiki i ograniczeń transportu lotniczego. Przewoźnicy będący członkami IATA są zobowiązani do przestrzegania norm zawartych w przepisach zarówno przy wykonywaniu operacji transportowych, jak i wyposażaniu samolotów. W związku z tym jedynym dozwolonym środkiem transportu lotniczego zwierząt powinny być samoloty należące do przewoźników będących członkami IATA.
- (23) Jak wykazały audyty Komisji i inspekcje właściwych organów, znaczna liczba eksploatowanych obecnie statków do transportu zwierząt w Unii nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa morskiego i stanowi zagrożenie zarówno dla zwierząt, jak i załogi. Aby zapewnić zgodność tych statków do transportu zwierząt z normami bezpieczeństwa i prawidłowe funkcjonowanie kluczowych systemów, takich jak wytwarzanie energii elektrycznej, stateczność, wentylacja, odsalanie wody i systemy odwadniające, tylko statki do transportu zwierząt pływające pod banderą państw umieszczonych na białej lub szarej liście na podstawie memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu⁴⁵ powinny być zatwierdzane do celów transportu zwierząt przez właściwe organy w państwie członkowskim. Ponadto właściwe organy powinny wydawać zezwolenia na załadunek zwierząt na te statki tylko w przypadku gdy profil ryzyka statku jest określony jako ryzyko niskie lub normalne zgodnie z memorandum paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.
- (24) Rejestry dotyczące zatwierdzania statków do transportu zwierząt prowadzi się obecnie w systemie informatycznym wspierającym nowy system inspekcji ustanowiony na mocy dyrektywy (UE) 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu⁴⁶. Hybrydowy europejski system typowania podmiotów i przeprowadzania kontroli (THETIS) to baza danych umożliwiająca przeprowadzanie urzędowych kontroli statków morskich w Unii, w tym statków do transportu zwierząt. Ta baza danych zawiera moduł właściwy dla kontroli urzędowych, uwzględniający wymogi w zakresie ochrony zwierząt. Informacje o statkach uprawnionych do transportu zwierząt powinny być również dostępne w systemie TRACES, aby możliwe były cyfrowe tworzenie, aktualizacja i wypełnianie dzienników podróży

⁴⁵ <https://www.parismou.org/>

⁴⁶ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (przekształcenie) (Tekst mający znaczenie dla EOG), Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

w systemie TRACES. Właściwe organy powinny być odpowiedzialne za regularną aktualizację tych informacji.

- (25) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2023/372⁴⁷ po zatwierdzeniu statku do transportu zwierząt i przed każdym przedłużeniem takiego zatwierdzenia urzędowy lekarz weterynarii powinien uczestniczyć w pierwszym przewozie partii zwierząt. Umożliwi to lekarzowi weterynarii przeprowadzenie kontroli urzędowych podczas pierwszego przewozu zwierząt w celu sprawdzenia, czy systemy mechaniczne statku do transportu zwierząt i systemy zarządzania tym statkiem nie są szkodliwe dla dobrostanu zwierząt znajdujących się na statku podczas przewozu.
- (26) Dzienniki podróży są ważnym narzędziem umożliwiającym wszystkim podmiotom biorącym udział w transporcie zwierząt i właściwym organom zapoznanie się z planowaną trasą i harmonogramem przewozu oraz sprawdzenie, czy zaplanowana trasa jest realizowana w praktyce, co ułatwia egzekwowanie przepisów. Poszczególne elementy dziennika podróży powinny zapewniać lepsze egzekwowanie norm dobrostanu zwierząt, w szczególności dzięki zwiększeniu identyfikowalności i przejrzystości operacji transportowych. Właściwe organy w państwach członkowskich powinny zatwierdzać dzienniki podróży w przypadku długotrwałych przewozów zarówno na terytorium Unii, jak i do państw trzecich, a także krótkotrwałych przewozów do państw trzecich. Dzienniki podróży powinny być prowadzone całkowicie w formie cyfrowej dzięki wykorzystaniu i rozszerzeniu funkcji oferowanych przez system TRACES. Cyfryzacja dziennika podróży usprawni gromadzenie danych i umożliwi lepszą analizę i identyfikację ryzyka.
- (27) W celu zapewnienia, by przewozy nie przekraczały planowanego czasu trwania, oraz w celu poprawy identyfikowalności transportu w przypadku krótkotrwałych przewozów w obrębie Unii należy wprowadzić uproszczony dziennik podróży. Dzienniki podróży, wypełniane przez organizatora i niewymagające zatwierdzenia przez właściwy organ, ułatwią właściwym organom podczas przeprowadzanych przez nie inspekcji i kontroli dokonanie oceny, czy operatorzy wywiązują się z nałożonych na nich obowiązków. Ponadto rozwiązanie to zapewni zarówno właściwym organom, jak i Komisji dostęp do informacji na temat wszystkich operacji transportowych.
- (28) Zwierzętami szczególnie wrażliwymi podczas transportu są zwierzęta ciężarne. Ponieważ przewoźnik nie zawsze jest w stanie ocenić stadium ciąży u takich zwierząt, opiekun powinien być odpowiedzialny za dostarczenie przewoźnikowi informacji na temat – odpowiednio – stadium ciąży lub daty inseminacji.
- (29) Brak szczegółowych przepisów w prawie Unii dotyczących transportu psów i kotów, w szczególności szceniąt i kociąt różnych ras, a także różnice w interpretacji i egzekwowaniu istniejących przepisów unijnych przez państwa członkowskie, doprowadziły do tego, że zwierzęta te często są transportowane w warunkach, które stwarzają ryzyko dla ich dobrostanu, a także skutkują tym, że warunki działania operatorów są nierówne. W związku z tym konieczne jest lepsze zdefiniowanie

⁴⁷ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/372 z dnia 17 lutego 2023 r. ustanawiające przepisy dotyczące rejestrowania, przechowywania i udostępniania pisemnej dokumentacji kontroli urzędowych przeprowadzanych na statkach do transportu zwierząt, a także przepisy dotyczące planów kryzysowych w nagłych przypadkach dla statków do transportu zwierząt, zatwierdzania statków do transportu zwierząt oraz minimalnych wymogów mających zastosowanie do punktów wyjścia. Dz.U. L 51 z 20.2.2023, s. 32.

szczegółowych przepisów dotyczących minimalnego wieku transportowanych kotów i psów oraz przerw na karmienie podczas przewozu, wprowadzenie wymogu stosowania profilaktycznych zabiegów weterynaryjnych w celu zapobiegania chorobom związanym ze stresem i specyficznym dla danego gatunku, a tym samym rozszerzenie szczegółowych i zharmonizowanych przepisów dotyczących transportu psów i kotów w celach komercyjnych. W tym samym celu konieczne jest wprowadzenie przepisów, takich jak dotyczących wymagań w zakresie temperatury i wilgotności oraz obowiązku prowadzenia dziennika podróży w przypadku długotrwałych przewozów.

- (30) W wytycznych WOAH dotyczących dobrostanu ryb hodowlanych podczas transportu określono minimalne standardy zgodności na poziomie międzynarodowym i zawarto zalecenia dotyczące obowiązków, planowania, konstrukcji pojazdów, sprzętu, postępowania, wody, przygotowania, kwestii specyficznych dla poszczególnych gatunków, planów kryzysowych, dokumentacji, załadunku i rozładunku. W oparciu o te wytyczne należy ustanowić szczegółowe przepisy dotyczące zwierząt wodnych i aktualizować je, gdy pojawiają się nowe dane naukowe i w miarę dostępności odnośnych opinii EFSA. Ważnym elementem dobrostanu transportowanych zwierząt jest powierzchnia przeznaczona dla nich na pokładzie środka transportu, która zależy od gatunku, kategorii i wielkości zwierząt. W opiniach EFSA zaleca się, aby podczas przebywania na pokładzie zwierzęta miały wystarczającą powierzchnię na zmianę pozycji, picie i odpoczynek. W związku z tym należy zwiększyć dostępną powierzchnię określoną w wymogach rozporządzenia (WE) nr 1/2005 zgodnie z zaleceniami EFSA.
- (31) Położenie samolotów, statków morskich i pociągów w czasie rzeczywistym jest obecnie publicznie dostępne ze względu na bezpieczeństwo i w celach informacyjnych. Większość pojazdów drogowych jest już wyposażona w system nawigacji satelitarnej, który rejestruje rzeczywistą trasę i czas trwania przewozu. Informacje te mają kluczowe znaczenie dla właściwych organów w celu prowadzenia kontroli urzędowych i bardziej trafnego typowania podlegających im podmiotów w oparciu o ryzyko. Właściwe organy nie mają jednak dostępu do tych informacji o pojazdach drogowych.
- (32) Ograniczenie czasu trwania przewozu odgrywa podstawową rolę w ochronie zwierząt podczas transportu. Są dowody na to, że w praktyce czas przewozu szacowany w planie wstępnym jest często przekraczany, co może mieć poważny negatywny wpływ na dobrostan transportowanych zwierząt. Obecnie właściwy organ nie dysponuje środkami umożliwiającymi sprawdzenie lokalizacji partii w czasie przewozu w celu wytypowania podmiotów do kontroli i inspekcji czasu przewozu i odpoczynku, przeprowadzanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/625. Utrudnia to właściwym organom skontrolowanie, czy rzeczywisty czas trwania przewozu odpowiada czasowi zadeklarowanemu. Wiele spośród tych problemów można byłoby rozwiązać dzięki informacjom zebranych za pośrednictwem systemu informatycznego korzystającego z narzędzi do pozycjonowania pojazdów w czasie rzeczywistym.
- (33) Dostęp do informacji dotyczących czasu, w którym pojazdy drogowe dotarły do określonych kluczowych punktów na trasie przewozu, takich jak punkty kontroli lub miejsce przeznaczenia, umożliwiłby właściwym organom wzmocnienie, a także lepsze planowanie i ukierunkowanie prowadzonych przez nie kontroli. W szczególności mogłyby one skuteczniej wykrywać transporty, w przypadku

których dochodzi do przekroczenia maksymalnego czasu przewozu, dzięki czemu możliwe byłoby identyfikowanie transportów, co do których istnieje większe prawdopodobieństwo, że doprowadzą do pogorszenia dobrostanu zwierząt. Wszystkie pojazdy drogowe powinny być zatem wyposażone w system pozycjonowania w czasie rzeczywistym, umożliwiający przekazywanie informacji o ich położeniu w trakcie przewozu i po jego zakończeniu do systemu informatycznego połączonego z systemem TRACES.

- (34) Dane dotyczące czasu trwania przewozu i okresów odpoczynku we wszystkich przewozach powinny być rejestrowane i przechowywane w celu przetwarzania informacji wyłącznie do celów kontroli urzędowych i innych czynności urzędowych związanych z tymi kontrolami urzędowymi. Okres przechowywania tych danych powinien wynosić sześć lat, tak aby były one dostępne dla właściwych organów, w szczególności w celu sprawdzenia, czy organizator lub przewoźnik spełnia warunki przedłużenia zezwolenia po upływie pięcioletniego okresu ważności. Dane dotyczące pozycjonowania zarejestrowane w systemie informatycznym połączonym z systemem TRACES powinny być rejestrowane i przechowywane wyłącznie do celów kontroli urzędowych i innych czynności urzędowych związanych z tymi kontrolami. Okres przechowywania tych danych również powinien wynosić sześć lat.
- (35) Oprócz rozporządzenia (UE) 2016/679⁴⁸ i rozporządzenia (UE) 2018/1725⁴⁹ oraz w celu zapewnienia odpowiednich gwarancji w zakresie ochrony danych zastosowanie powinny mieć przepisy dotyczące przetwarzania i kontroli danych określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/1715⁵⁰ i odnoszące się do bazy danych, w której dane te będą przechowywane.
- (36) Ważne jest, aby właściwe organy w miejscu wyjazdu posiadały wiedzę na temat kondycji zwierząt po ich przybyciu do miejsca przeznaczenia. Zarówno kierowcy lub, w stosownych przypadkach, osoby obsługujące, jak i opiekunowie w miejscu przeznaczenia powinni wprowadzać do systemu TRACES informacje o stanie zwierząt przybywających do miejsca przeznaczenia, w tym informacje o wskaźnikach dobrostanu zwierząt. Elektroniczna wersja dziennika podróży zapewni właściwym organom zarówno w miejscu wyjazdu, jak i w miejscu przeznaczenia dostęp do tych informacji, umożliwiając im podjęcie działań w przypadku gdy stan zwierząt nie jest odpowiedni lub występują rozbieżności między informacjami przekazanymi przez opiekunów, kierowców lub osoby obsługujące.
- (37) Ogólnie rzecz biorąc, dowody naukowe wskazują, że dłuższe przewozy mają bardziej negatywny wpływ na dobrostan zwierząt niż przewozy krótsze. Biorąc pod uwagę obecne rozmieszczenie rzeźni w państwach członkowskich, najnowszą opinię

⁴⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych); Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1.

⁴⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE; Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39.

⁵⁰ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1715 z dnia 30 września 2019 r. ustanawiające przepisy dotyczące funkcjonowania systemu zarządzania informacjami w zakresie kontroli urzędowych oraz jego składników systemowych („rozporządzenie w sprawie systemu IMSOC”), C/2019/7005, Dz.U. L 261 z 14.10.2019, s. 37.

naukową na temat dobrostanu zwierząt podczas transportu oraz mając na celu skrócenie przewozów do minimum, przewóz do miejsca uboju nie powinien trwać dłużej niż 9 godzin. Ogólnie rzecz biorąc, aktualnie funkcjonujące rzeźnie są przystosowane pod względem technologicznym do gatunków i kategorii zwierząt, które są w nich poddawane ubojowi. Aby zapobiec sytuacji, w której ubój nie byłby możliwy, ponieważ na obszarze znajdującym się w zasięgu 9-godzinnego transportu nie ma odpowiednio wyposażonej rzeźni, należy przewidzieć odstępstwo od 9-godzinnego limitu i wyjątkowo umożliwić długotrwałe przewozy do odpowiednio wyposażonych rzeźni, pod warunkiem, że właściwy organ wyda na to zezwolenie.

- (38) Opinie EFSA potwierdziły, że zbyt duża liczba postojów z rozładunkiem i załadunkiem w punktach kontroli na trasie przewozu jest niekorzystna dla dobrostanu zwierząt, ponieważ prowadzi do wykonywania dodatkowych czynności przy zwierzętach, a w konsekwencji do dodatkowego stresu i zwiększonego ryzyka narażenia na urazy i infekcje. Z tego powodu długotrwałe przewozy nie powinny obejmować więcej niż jednego okresu odpoczynku z rozładunkiem i załadunkiem. W przypadku przewozów drogowych lub kolejowych dłuższych niż 9 godzin w celach innych niż ubój, oprócz najnowszych opinii naukowych EFSA należy uwzględnić maksymalne okresy prowadzenia pojazdu i minimalne okresy odpoczynku kierowców przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006⁵¹, aby lepiej skoordynować je z czasem przewozu i okresami odpoczynku transportowanych zwierząt.
- (39) Nieodsadzone zwierzęta są szczególnie wrażliwe podczas transportu i należy zapewnić im karmienie na pokładzie zgodnie z ich potrzebami. Zgodnie z opinią naukową EFSA należy podnieść minimalny wiek i wagę kwalifikujące te zwierzęta do transportu, aby były one bardziej odporne i zdolne do transportu. Ponadto maksymalny czas transportu tych zwierząt nie powinien przekraczać ośmiu godzin, chyba że na pokładzie środka transportu znajduje się system umożliwiający odpowiednie karmienie nieodsadzonych zwierząt mlekiem lub preparatem mlekozastępczym o temperaturze ciała we właściwych warunkach.
- (40) Doświadczenie w stosowaniu rozporządzenia (WE) nr 1/2005 wskazuje, że wymóg zapewnienia odpowiedniego karmienia zwierzętom nieodsadzonym jest trudny do spełnienia. Nieodsadzone zwierzęta muszą być karmione mlekiem właściwym dla danego gatunku lub odpowiednim preparatem mlekozastępczym o temperaturze ciała w warunkach zbliżonych do naturalnego karmienia mlekiem i w odstępach czasu zapobiegających wystąpieniu długotrwałego głodu. Systemy karmienia powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby umożliwić dostarczenie mleka lub preparatu mlekozastępczego wszystkim zwierzętom na pokładzie, przy minimalnej potrzebie interwencji ze strony osób obsługujących lub kierowców. W ramach czynności konserwacyjnych konieczne jest zapewnienie odpowiedniego czyszczenia i dezynfekcji systemu, aby zapobiec zanieczyszczeniu mleka. System karmienia powinien być dostosowany do okoliczności i rodzaju transportu, w którym ma być używany. W szczególności, gdy zwierzęta są transportowane statkiem typu ro-ro, należy wziąć pod uwagę ograniczoną powierzchnię na tym środku transportu oraz

⁵¹ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów prawa socjalnego odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

ruch statku. Aby nie dopuścić do powstania rozbieżności między różnymi systemami karmienia, Komisja powinna zatwierdzać te systemy w oparciu o dowody naukowe i techniczne potwierdzające ich przydatność do zamierzonego zastosowania oraz zgodność z przepisami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Komisja powinna również otrzymać wsparcie w wykonywaniu tego zadania ze strony EFSA.

- (41) Chociaż w opiniach naukowych EFSA stres związany z ruchem uznano za istotne ryzyko dla dobrostanu zwierząt przewożonych w pojazdach drogowych, to nie sformułowano takich samych wniosków w odniesieniu do stresu związanego z ruchem w środkach transportu morskiego. Czas przewozu środkami transportu drogowego i kolejowego jest ograniczony, a w celu złagodzenia wpływu stresu związanego z ruchem na dobrostan przewożonych zwierząt wymagane jest zapewnienie im okresów odpoczynku. Zwierzęta transportowane drogą morską nie są narażone na ten sam rodzaj ruchu, co zwierzęta transportowane drogą lądową lub kolejową. Ruch statków morskich nie wpływa na stabilność zwierząt w taki sam sposób, jak ruch pojazdów drogowych, gdzie są one narażone na powtarzalne i nieoczekiwane nagłe ruchy. W związku z tym wpływ transportu morskiego na zwierzęta jest mniej szkodliwy dla ich dobrostanu. Jeżeli zwierzęta na pokładzie statków morskich, takich jak statki do transportu zwierząt, kontenerowce i statki typu ro-ro, mają zapewnioną wystarczającą powierzchnię, aby mogły się położyć i odpocząć, mają dostęp do paszy i wody w wystarczających ilościach i w odpowiednich odstępach czasu, czasu spędzonego na morzu nie należy wliczać do czasu przewozu.
- (42) Temperatura oddziałująca na zwierzęta podczas transportu jest ważnym czynnikiem wpływającym na ich dobrostan. Pomiar temperatury panującej wewnątrz środka transportu podczas jazdy okazał się trudny i nie pozwala na łatwe podjęcie działań naprawczych. Zachowanie limitów temperatury w pojeździe jest trudne, ponieważ zależy od wielu czynników, w tym wilgotności i dostępnej powierzchni na pokładzie. Transport zwierząt w pojazdach ciężarowych wyposażonych w klimatyzację jest kosztowny i może okazać się nieopłacalny. W związku z tym należy ograniczyć czas przewozu w ekstremalnych temperaturach, aby ograniczyć narażenie zwierząt na ich działanie, a w najbardziej ekstremalnych przypadkach zezwolić na transport zwierząt tylko w nocy. Ponadto należy również zastosować środki, które złagodzą potencjalne negatywne skutki temperatury na pokładzie, takie jak otwarcie otworów wentylacyjnych w pojeździe i zapewnienie zwierzętom większej powierzchni.
- (43) Organizatorzy transportu zwierząt do miejsca przeznaczenia w państwie trzecim muszą uzgodnić przeprowadzenie oceny pierwszego przewozu przez jednostkę certyfikującą w celu określenia zdolności organizatora do zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem do momentu przybycia zwierząt do miejsca przeznaczenia w państwie trzecim. Jeżeli warunki określone w niniejszym rozporządzeniu nie są spełnione, właściwy organ powinien zawiesić zezwolenie udzielone organizatorowi w odniesieniu do transportu do państw trzecich. Jednostka certyfikująca powinna dokonywać regularnej oceny przewozów do państw trzecich prowadzonych przez tego organizatora w celu ustalenia, czy organizator nadal dysponuje środkami umożliwiającymi spełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia. Jednostki certyfikujące powinny posiadać wymaganą wiedzę i kwalifikacje, gwarantować ciągłą niezależność od organizatorów, przewoźników i wszelkich innych osób lub podmiotów biorących udział w transporcie zwierząt lub

ich obsłudze podczas transportu oraz powinny być akredytowane przez krajowe jednostki akredytujące ustanowione zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008⁵².

- (44) W rozporządzeniu Rady (WE) nr 1255/97⁵³ ustanowiono wymogi dotyczące punktów kontroli i korzystania z nich w Unii. Aby zapewnić zgodność transportu zwierząt z Unii do państw trzecich z niniejszym rozporządzeniem, w szczególności w odniesieniu do czasu przewozu, okresów odpoczynku i warunków przetrzymywania zwierząt podczas okresów odpoczynku, punkty kontroli w państwach trzecich powinny spełniać normy równoważne normom ustanowionym w przepisach Unii, w szczególności w rozporządzeniu Rady (WE) nr 1255/97.
- (45) Operatorzy punktów kontroli w państwach trzecich lub organizatorzy mogą wnioskować o włączenie ich do wykazu, który ma zostać przyjęty przez Komisję, pod warunkiem, że wykażą zgodność z wymogami co najmniej równoważnymi przepisom Unii, w szczególności z rozporządzeniem (WE) nr 1255/97. W tym celu punkty kontroli w państwach trzecich mogą przedstawić dowód w postaci wydanego przez jednostkę certyfikującą świadectwa zgodności z wymogami co najmniej równoważnymi wymogom określonym w prawie Unii, w szczególności rozporządzeniu Rady (WE) nr 1255/97. Komisja przyjmuje wykaz zatwierdzonych punktów kontroli w państwach trzecich w drodze aktów wykonawczych.
- (46) Aby zapewnić w lepszy sposób zaspokajanie potrzeb zwierząt podczas odpoczynku w punktach kontroli, należy dostosować je do odpowiednich gatunków i kategorii. Należy wprowadzić system rezerwacji w celu uniknięcia opóźnień lub przepełnienia punktów kontroli. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1255/97.
- (47) Z doświadczenia wynika, że wyznaczenie punktu wyjścia w Unii ma znaczenie dla zapewnienia sprawnego transportu żywych zwierząt z Unii do państw trzecich. Zwierzęta powinny opuszczać Unię w wyznaczonych punktach wyjścia, które spełniają niezbędne wymogi dotyczące kontroli dobrostanu zwierząt, o których to punktach mowa w art. 21 ust. 2 lit. c) rozporządzenia (UE) 2017/625⁵⁴ i które są w stanie zapewnić komunikację między właściwymi organami w miejscach wyjazdu, miejscami gromadzenia, punktami kontroli i zakładami przeznaczenia w tym zakresie.

⁵² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93, Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

⁵³ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1255/97 z dnia 25 czerwca 1997 r. dotyczące kryteriów wspólnotowych dla miejsc postoju oraz zmieniające plan trasy określony w załączniku do dyrektywy 91/628/EWG, Dz.U. L 174 z 2.7.1997, s. 1.

⁵⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/625 z dnia 15 marca 2017 r. w sprawie kontroli urzędowych i innych czynności urzędowych przeprowadzanych w celu zapewnienia stosowania prawa żywnościowego i paszowego oraz zasad dotyczących zdrowia i dobrostanu zwierząt, zdrowia roślin i środków ochrony roślin, zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 999/2001, (WE) nr 396/2005, (WE) nr 1069/2009, (WE) nr 1107/2009, (UE) nr 1151/2012, (UE) nr 652/2014, (UE) 2016/429 i (UE) 2016/2031, rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 i (WE) nr 1099/2009 oraz dyrektywy Rady 98/58/WE, 1999/74/WE, 2007/43/WE, 2008/119/WE i 2008/120/WE, oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 854/2004 i (WE) nr 882/2004, dyrektywy Rady 89/608/EWG, 89/662/EWG, 90/425/EWG, 91/496/EWG, 96/23/WE, 96/93/WE i 97/78/WE oraz decyzję Rady 92/438/EWG (rozporządzenie w sprawie kontroli urzędowych), Dz.U. L 95 z 7.4.2017, s. 1.

Właściwe organy powinny rejestrować takie wyznaczone punkty w systemie TRACES.

- (48) Z doświadczenia wynika, że istnieje ryzyko odrzucenia partii zwierząt transportowanych środkami transportu morskiego przez państwo przeznaczenia na podstawie przedstawionych dokumentów, na przykład świadectw zdrowia. W niektórych przypadkach może wpływać to na dobrostan zwierząt, ponieważ nie można ich odstawić do miejsca wyjazdu ze względu na zdrowie zwierząt. Właściwe organy w miejscu wyjazdu powinny zatwierdzić dziennik podróży wyłącznie w przypadku gdy operatorzy przedstawią im poświadczenie przyjęcia dokumentacji na potrzeby międzynarodowego transportu żywych zwierząt drogą morską podpisane przez właściwy organ portu morskiego w państwie ostatecznego przeznaczenia. W związku z tym niezbędne jest utworzenie wzoru takiego poświadczenia.
- (49) Państwa członkowskie powinny ustanowić skuteczne, proporcjonalne i odstraszające sankcje w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić ich stosowanie. Aby zapewnić spójne i skuteczne stosowanie niniejszego rozporządzenia w całej Unii, należy unikać różnych poziomów egzekwowania przepisów oraz sytuacji, w których różny stopień surowości sankcji stosowanych w związku z nieprzestrzeganiem przepisów niniejszego rozporządzenia w różnych państwach członkowskich prowadzi do planowania operacji transportowych na podstawie mniejszego stopnia surowości sankcji nakładanych w niektórych państwach członkowskich. Należy wskazać te naruszenia niniejszego rozporządzenia, które powodują znaczne ryzyko dla dobrostanu zwierząt, oraz ustanowić minimalne poziomy kar finansowych związane z wartością partii zwierząt w takich przypadkach. Należy również brać pod uwagę stopień częstotliwości występowania naruszenia, a powtarzające się naruszenia należy uznać za poważniejsze. Powinno to zniechęcać do dalszych naruszeń i poprawić egzekwowanie przepisów rozporządzenia.
- (50) W ocenie adekwatności przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt wykazano na trudności w ocenie skuteczności rozporządzenia (WE) nr 1/2005 w zakresie poprawy dobrostanu zwierząt ze względu na brak wskaźników przewidzianych w tym rozporządzeniu. Należy stworzyć system monitorowania wskaźników dobrostanu zwierząt.
- (51) Przewoźników i opiekunów należy zobowiązać do gromadzenia danych na podstawie wskaźników dobrostanu zwierząt istotnych dla ich działalności w zakresie transportu. Analiza danych umożliwi przewoźnikom i opiekunom identyfikację nieprawidłowości w zakresie dobrostanu zwierząt oraz wprowadzenie w razie potrzeby odpowiednich środków naprawczych. Dane na temat wskaźników powinny być również udostępniane właściwym organom i Komisji w systemie TRACES.
- (52) W celu aktualizacji przepisów technicznych zawartych w rozdziałach I, II, V i VII załącznika I i w załączniku II, aby dostosować te przepisy do najnowszej wiedzy naukowej i technicznej, gdy jest ona dostępna, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE. W celu ułatwienia właściwego wdrożenia niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania, zgodnie z art. 290 TFUE, aktów w celu aktualizacji wzoru dziennika podróży zawartego w załączniku III oraz wzoru poświadczenia zawartego w załączniku IV. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu

międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁵⁵. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

- (53) W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania niniejszego rozporządzenia, w tym elementów planów kryzysowych i ich wzorów, przepisów technicznych dotyczących zatwierdzania statków do transportu zwierząt, elementów technicznych niezbędnych do dokonywania zapisów z systemu nawigacyjnego umożliwiającego śledzenie lokalizacji, zatwierdzania systemów karmienia zwierząt nieodsadzonych na pokładzie, treści ocen niezbędnych do certyfikacji organizatorów transportujących zwierzęta do państw trzecich oraz częstotliwości, z jaką należy je przeprowadzać, wykazów punktów kontroli spełniających normy równoważne normom określonym w rozporządzeniu Rady (WE) nr 1255/97 oraz definicji wskaźników dobrostanu zwierząt i metod ich monitorowania, a także przepisów technicznych dotyczących stosowania systemu TRACES, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁵⁶.
- (54) Ważne jest zapewnienie, aby przepisy krajowe nie były wykorzystywane przez państwa członkowskie w sposób stający na przeszkodzie prawidłowemu stosowaniu przepisów niniejszego rozporządzenia lub wpływający na funkcjonowanie rynku wewnętrznego. Państwa członkowskie powinny powiadomić Komisję o takich przepisach krajowych. Komisja powinna poinformować o nich inne państwa członkowskie. W przypadku gdy przepisy krajowe wchodzą w zakres stosowania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535 należy zgłosić je Komisji zgodnie z tą dyrektywą.
- (55) Z oceny skutków przeprowadzonej w celu przygotowania niniejszego rozporządzenia wynika, że konsekwencją niektórych nowych wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu jest konieczność sporządzania planów i dokonywania inwestycji przez operatorów, których wymogi te dotyczą. W związku z nowymi przepisami dotyczącymi czasu przewozu i karmienia nieodsadzonych zwierząt podczas transportu niezbędne będą zmiany we wzorcach transportu oraz inwestycje w nowe samochody ciężarowe, aby zapewnić większą powierzchnię dla zwierząt i ewentualnie nowe systemy karmienia. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem przewidywać stosowne okresy przejściowe, aby uwzględnić czas potrzebny operatorom, których dotyczą zmiany, na dostosowanie się do odpowiednich wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- (56) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie zharmonizowanego podejścia w odniesieniu do ochrony zwierząt podczas transportu, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie,

⁵⁵ Porozumienie międzyinstytucjonalne pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej i Komisją Europejską w sprawie lepszego stanowienia prawa, Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

⁵⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję, Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

natomiast ze względu na jego zakres, skutki oraz transgraniczny i międzynarodowy charakter transportu możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, może ona przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

- (57) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1725 skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu [DD/MM/YYYY],

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA, DEFINICJE I PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1 *Przedmiot*

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się przepisy dotyczące ochrony zwierząt podczas transportu mającego związek z działalnością gospodarczą.

Artykuł 2 *Zakres stosowania*

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do transportu zwierząt:
 - w obrębie terytorium Unii;
 - z miejsca wyjazdu w państwie trzecim do miejsca przeznaczenia w Unii;
 - z miejsca wyjazdu w Unii do miejsca przeznaczenia w państwie trzecim; oraz
 - z punktu kontroli granicznej wprowadzenia do Unii do punktu wyjścia z Unii, jeżeli transport zwierząt obejmuje tranzyt przez terytorium Unii.
2. Transport w następujących celach podlega wyłącznie przepisom art. 4:
 - a) transport własnych zwierząt przez rolników z użyciem własnych środków transportu w celu wypasu sezonowego;
 - b) transport własnych zwierząt przez rolników z użyciem własnych środków transportu w celach innych niż wypas na odległość nie większą niż 50 km od gospodarstwa, w którym są trzymane.
 - c) transport zwierząt w celu uczestnictwa w szkoleniach, wystawach, konkursach, wydarzeniach kulturalnych, cyrkach oraz wydarzeniach jeździeckich i rekreacyjnych;
3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do następujących rodzajów transportu:
 - a) transport zwierząt nie mający związku z działalnością gospodarczą;
 - b) transport zwierząt bezpośrednio do lub z gabinetów lub klinik weterynaryjnych;

- c) transport gatunków chronionych na podstawie Konwencji o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem (CITES)⁵⁷;
 - d) transport zwierząt między ogrodami zoologicznymi zgodnie z definicją zawartą w art. 2 dyrektywy Rady 1999/22/WE⁵⁸.
 - e) transport ryb ozdobnych;
 - f) bezpośrednie dostawy zwierząt wodnych do przedsiębiorstw spożywczych zaopatrujących konsumenta końcowego.
4. Art. 4 ust. 2 lit. b), art. 20, 26, rozdziały I i V załącznika I oraz pkt 4 załącznika II nie mają zastosowania do transportu zwierząt do celów projektu, na którego realizację wydano pozwolenie na mocy dyrektywy 2010/63/UE⁵⁹.

Artykuł 3 *Definicje*

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1. „zwierzęta” oznacza żywe kręgowce, głowonogi i dziesięcionogi;
2. „miejsce wyjazdu” oznacza:
 - a) miejsce, w którym zwierzę przebywało przez co najmniej tydzień przed wyjazdem i w którym zostało po raz pierwszy załadowane na środek transportu; albo
 - b) miejsce gromadzenia, jeżeli zwierzę odebrano w odległości nie większej niż 100 km;
3. „miejsce przeznaczenia” oznacza rzeźnię lub każde inne miejsce, w którym przeprowadzany jest rozładunek zwierząt ze środka transportu i gdzie zwierzęta przebywają przez co najmniej tydzień przed każdym kolejnym wyjazdem;
4. „przewóz” oznacza wszelkie przemieszczanie zwierząt odbywające się przy użyciu co najmniej jednego środka transportu, które rozpoczyna się załadunkiem pierwszego zwierzęcia na pierwszy środek transportu w miejscu wyjazdu i kończy rozładunkiem ostatniego zwierzęcia w miejscu przeznaczenia, oraz związane z tym działania, w tym okresy odpoczynku i transfer z jednego środka transportu do innego;
5. „środki transportu” oznaczają pojazdy drogowe lub kolejowe, statki i samoloty stosowane do transportu zwierząt;
6. „zwierzęta wodne” oznaczają ryby, głowonogi i dziesięcionogi;
7. „organizator” oznacza:

⁵⁷ Decyzja Rady (UE) 2015/451 z dnia 6 marca 2015 r. w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem (CITES), Dz.U. L 75 z 19.3.2015, s. 1.

⁵⁸ Dyrektywa Rady 1999/22/WE z dnia 29 marca 1999 r. dotycząca trzymania dzikich zwierząt w ogrodach zoologicznych, Dz.U. L 94 z 9.4.1999, s. 24.

⁵⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/63/UE z dnia 22 września 2010 r. w sprawie ochrony zwierząt wykorzystywanych do celów naukowych, Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 33.

- a) przewoźnika, który dokonuje transportu lub zleca transport zwierząt w odniesieniu do całego przewozu lub jego części co najmniej jednemu innemu przewoźnikowi; albo
 - b) osobę fizyczną lub prawną zawierającą umowę dotyczącą transportu zwierząt z przewoźnikiem; albo
 - c) osobę, która podpisała sekcję 1 dziennika podróży w systemie TRACES, jak określono w załączniku III.
8. „długotrwały przewóz” oznacza przewóz przekraczający 9 godzin;
 9. „właściwy organ” oznacza właściwy organ zgodnie z definicją określoną w art. 3 pkt 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/625;
 10. „system TRACES” oznacza skomputeryzowany system do celów wymiany danych, informacji i dokumentów, o którym mowa w art. 133 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2017/625;
 11. „przewoźnik” oznacza operatora, którego działalność gospodarcza polega na transporcie zwierząt we własnym imieniu lub w imieniu strony trzeciej;
 12. „krótkotrwały przewóz” oznacza przewóz, który nie przekracza 9 godzin;
 13. „osoba obsługująca” oznacza osobę bezpośrednio odpowiedzialną za dobrostan transportowanych zwierząt, która towarzyszy im podczas przewozu drogowego lub transportu kolejowego;
 14. „pojazd” oznacza środek transportu wyposażony w koła, posiadający napęd lub holowany;
 15. „pracownik odpowiedzialny za dobrostan zwierząt” oznacza osobę bezpośrednio odpowiedzialną za dobrostan zwierząt transportowanych statkami do transportu zwierząt przez cały okres przewozu drogą morską;
 16. „statek do transportu zwierząt” oznacza statek morski, który został zbudowany lub przystosowany do transportu zwierząt lądowych innych niż ptactwo domowe lub króliki;
 17. „kontener” oznacza każdą klatkę, pudło, zbiornik lub inną sztywną strukturę stosowaną do transportu zwierząt, nie stanowiącą środka transportu;
 18. „kontenerowiec” oznacza statek, na którym zwierzęta lądowe inne niż ptactwo domowe lub króliki przewożone są w przenośnych kontenerach;
 19. „zwierzęta lądowe” oznaczają utrzymywane zwierzęta koniowate, bydło, świnie, owce, kozy, jeleniowate, króliki i ptactwo domowe, w tym drób;
 20. „statek typu ro-ro” oznacza statek z urządzeniami umożliwiającymi wtaczanie na statek i wytaczanie ze statku pojazdów drogowych lub kolejowych;
 21. „kontener dla dużych zwierząt” oznacza kontener używany do transportu zwierząt lądowych innych niż ptactwo domowe i króliki w środkach transportu drogowego, kolejowego lub kontenerowcami;
 22. „urzędowy lekarz weterynarii” oznacza urzędowego lekarza weterynarii zgodnie z definicją w art. 3 pkt 32 rozporządzenia (UE) 2017/625;
 23. „miejsce gromadzenia” oznacza zakład gromadzenia zwierząt zarejestrowany zgodnie z art. 97 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/429, w którym bydło, owce, kozy,

- koniowate lub świnie pochodzące z więcej niż jednego gospodarstwa są tymczasowo łączone w celu utworzenia partii;
24. „punkty kontroli” oznaczają punkty kontroli zgodnie z definicją zawartą w art. 1 rozporządzenia (WE) nr 1255/97;
 25. „czas przewozu” oznacza okres, w którym zwierzęta są przemieszczane środkami transportu, w tym czas załadunku i rozładunku zwierząt;
 26. „opiekun” oznacza osobę fizyczną lub prawną, z wyjątkiem przewoźnika, odpowiedzialną za zwierzęta lub je obsługującą, w charakterze czasowym lub stałym;
 27. „punkt wyjścia” oznacza punkt wyjścia zgodnie z definicją określoną w art. 3 pkt 39 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/625;
 28. „punkt kontroli granicznej” oznacza punkt kontroli granicznej zdefiniowany w art. 3 pkt 38 rozporządzenia (UE) 2017/625.
 29. „systemy pozycjonowania” oznaczają systemy infrastruktury dostarczającej ogólnoswiatowe, ciągłe, dokładne i gwarantowane usługi pomiaru czasu i pozycjonowania niezbędne do celów niniejszego rozporządzenia;
 30. „okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany okres w ciągu przewozu, w trakcie którego zwierzęta nie są przemieszczane środkami transportu;
 31. „transport zgodny z zasadami bioasekuracji” oznacza transport zwierząt do celów dyrektywy 2010/63/UE, który zapewnia barierę fizyczną chroniącą zwierzęta przed przeniesieniem zanieczyszczeń mikrobiologicznych i zapewnia ich dobrostan poprzez zapewnienie paszy, wody i warunków środowiskowych odpowiednich dla zwierząt danego gatunku i etapu ich rozwoju, w tym wystarczającą powierzchnię do odpoczynku i rozciągnięcia się;
 32. „jednostka certyfikująca” oznacza podmiot prawny akredytowany zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 765/2008 i działający zgodnie z normą ISO/IEC/17065 dotyczącą oceny zgodności w zakresie wymogów dla organów certyfikujących wyroby, procesy i usługi;
 33. „nieujarzmione zwierzę koniowate” oznacza zwierzę koniowate, które nie może zostać związane lub prowadzone na uwięzi bez spowodowania niepotrzebnego pobudzenia, bólu lub cierpienia.

Artykuł 4

Przepisy ogólne dotyczące transportu zwierząt

1. Nie wolno transportować zwierząt lub nakazywać transport zwierząt w sposób powodujący lub mogący spowodować niepotrzebne cierpienie.
2. Każda osoba transportująca zwierzęta lub zlecająca transport zwierząt zapewnia zgodność z następującymi wymogami:
 - a) podjęto wcześniej wszystkie niezbędne czynności celem skrócenia do minimum długości przewozu, aby ograniczyć najczęściej występujące zagrożenia dla dobrostanu zwierząt, w tym cierpienie z powodu głodu, pragnienia, zmęczenia, zranienia lub dyskomfortu termicznego;
 - b) zwierzęta są zdolne do odbycia całego transportu;

- c) środki transportu są zaprojektowane, skonstruowane, utrzymywane i eksploatowane w sposób pozwalający zapobiec zranieniu lub zbędnemu cierpieniu oraz w sposób zapewniający bezpieczeństwo zwierząt;
- d) urządzenia do załadunku i wyładunku są zaprojektowane, skonstruowane, utrzymywane i eksploatowane w sposób zapobiegający zranieniu i zbędnemu cierpieniu zwierząt oraz w sposób zapewniający ich bezpieczeństwo;
- e) każda osoba fizyczna odpowiedzialna za zwierzęta na dowolnym etapie ich transportu, ma kompetencje w tym zakresie oraz w zakresie obsługi transportowanych zwierząt oraz wykonuje swoje zadania bez użycia przemocy lub jakiegokolwiek metody mogącej spowodować zranienie lub niepotrzebne cierpienie zwierząt;
- f) transport odbywa się bez zbędnej zwłoki;
- g) poziom dobrostanu zwierząt jest regularnie kontrolowany i utrzymywany na odpowiednim poziomie;
- h) powierzchnia podłogi i wysokość środków transportu oraz urządzeń do wyładunku i załadunku są dostosowane do gatunku, rozmiaru, kategorii zwierząt, które są transportowane, oraz do planowanego przewozu;
- i) woda, pasza i odpoczynek są zapewnione zwierzętom w regularnych odstępach czasu w trakcie przewozu oraz odpowiadają ilościowo i jakościowo danemu gatunkowi zwierząt oraz ich potrzebom fizjologicznym;
- j) zwierzętom wodnym zapewnia się wystarczającą ilość wody o wystarczającej jakości.

ROZDZIAŁ II ZEZWOLENIA DLA ORGANIZATORÓW I PRZEWOŹNIKÓW

Artykuł 5

Wniosek o zezwolenie dla organizatora na długotrwałe przewozy

1. Organizatorzy mogą dokonywać ustaleń w odniesieniu do długotrwałego przewozu transportowanych zwierząt jedynie wówczas, gdy posiadają zezwolenie udzielone zgodnie z art. 6.
2. Organizator składa w systemie TRACES wniosek do właściwego organu o zezwolenie na transport zwierząt obejmujący długotrwały przewóz, korzystając z formularza zawartego w sekcji 1 załącznika V. We wniosku określa się, czy organizator zamierza zorganizować transport zwierząt do państw trzecich, czy też nie.
3. Organizatorzy występują z wnioskiem o zezwolenie wyłącznie do jednego właściwego organu i wyłącznie w jednym państwie członkowskim.
4. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera dowody potwierdzające spełnienie następujących warunków:

- a) organizator ma siedzibę lub – w przypadku organizatora mającego siedzibę w państwie trzecim – ma przedstawicielstwo w państwie członkowskim odpowiedniego właściwego organu;
- b) organizator jest w stanie spełnić kryteria określone w art. 14.

Artykuł 6

Udzielanie, przedłużanie ważności, zawieszanie i cofnięcie zezwolenia dla organizatora

1. Właściwy organ udziela zezwolenia, o którym mowa w art. 5, w systemie TRACES przy użyciu formularza zawartego w sekcji 1 załącznika V, o ile spełnione są warunki określone w art. 5 ust. 4.
2. W zezwoleniu, o którym mowa w ust. 1, określa się gatunki i kategorie zwierząt oraz rodzaj lub rodzaje transportu, których dotyczy, oraz czy obejmuje ono transport zwierząt do państw trzecich, czy też nie.

Zezwolenie jest ważne przez okres nieprzekraczający pięciu lat od daty wystawienia.

3. Na miesiąc przed wygaśnięciem zezwolenia organizator może złożyć wniosek o przedłużenie jego ważności w systemie TRACES. Wniosek o przedłużenie ważności zawiera dowody potwierdzające spełnienie warunków określonych w art. 5 ust. 4, w stosownych przypadkach świadectwo przewidziane w art. 33 oraz udokumentowaną analizę monitorowania wskaźników w odniesieniu do okresu ważności poprzedniego zatwierdzenia oraz, w stosownych przypadkach, udokumentowane dowody wprowadzenia środków, jeżeli wartości określające ilościowo wskaźniki przekraczają progi przewidziane w art. 26 ust. 3. Właściwy organ udziela przedłużenia ważności lub odrzuca wniosek o przedłużenie ważności i rejestruje przedłużenie ważności lub odrzucenie w systemie TRACES oraz, w przypadku odrzucenia, podaje jego przyczyny.
4. Jeżeli organizator nie spełnia już warunków przewidzianych w art. 5 ust. 4 lub w art. 33 ust. 6, właściwy organ nakazuje zawieszenie zezwolenia zgodnie z art. 138 ust. 2 lit. j) rozporządzenia (UE) 2017/625 i niezwłocznie rejestruje zawieszenie w systemie TRACES. W stosownych przypadkach właściwy organ zawiesza część zezwolenia obejmującą transport do państwa trzeciego.

Właściwy organ przekazuje organizatorowi pisemne oświadczenie, w którym wskazuje powody zawieszenia oraz zalecenia dotyczące usunięcia stwierdzonych niedociągnięć.

Właściwy organ znosi zawieszenie, jeżeli organizator przedstawi dowody potwierdzające usunięcie niedociągnięć, na podstawie których dokonano zawieszenia jego zezwolenia.

W przypadku transportu wewnątrz Unii, jeżeli organizator nie usunie niedociągnięć w terminie jednego miesiąca od zawieszenia, właściwy organ cofa zezwolenie.

W przypadku transportu do państwa trzeciego, jeżeli organizator nie usunie niedociągnięć w terminie trzech miesięcy od zawieszenia, właściwy organ cofa zezwolenie.

Artykuł 7

Wniosek o zezwolenie dla przewoźnika w odniesieniu do krótkotrwałych przewozów

1. Przewoźnicy mogą dokonywać krótkotrwałego przewozu transportowanych zwierząt wyłącznie wówczas, gdy posiadają:
 - a) zezwolenie w odniesieniu do krótkotrwałych przewozów udzielone zgodnie z art. 9 ust. 1 w odniesieniu do przewożonych gatunków i kategorii; albo
 - b) zezwolenie w odniesieniu do długotrwałych przewozów udzielone zgodnie z art. 9 ust. 1 w odniesieniu do przewożonych gatunków i kategorii;
2. Przewoźnik wstępuje do właściwego organu w systemie TRACES z wnioskiem o zezwolenie na transport zwierząt obejmujący krótkotrwały przewóz, korzystając z formularza zawartego w sekcji 2 załącznika V. Wniosek zawiera dowody potwierdzające spełnienie następujących warunków:
 - a) przewoźnik ma siedzibę lub – w przypadku przewoźnika mającego siedzibę w państwie trzecim – ma przedstawicielstwo w państwie członkowskim odpowiedniego właściwego organu;
 - b) przewoźnik dysponuje wystarczającą liczbą właściwego personelu i wyposażeniem oraz posiada pisemne instrukcje dla personelu dotyczące pojenia, karmienia zwierząt i opieki nad nimi oraz procedury operacyjne umożliwiające personelowi przestrzeganie niniejszego rozporządzenia;
 - c) kierowcy i osoby obsługujące zatrudnione przez przewoźnika lub świadczące na jego rzecz usługi odbyli odpowiednie szkolenia i posiadają świadectwa kompetencji przewidziane w art. 38;
 - d) ani przewoźnik, ani jego przedstawiciele w państwie członkowskim, w którym złożono wniosek, nie dopuścili się poważnego naruszenia, o którym mowa w art. 44, w ciągu 5 lat poprzedzających datę złożenia wniosku.

Do celów lit. d), jeżeli przewoźnik lub jego przedstawiciele dopuścili się poważnego naruszenia w tym okresie, wykazują w sposób zadowalający właściwy organ, że podjęli wszelkie niezbędne środki w celu uniknięcia dalszych naruszeń.

Artykuł 8

Wniosek o zezwolenie dla przewoźnika w odniesieniu do długotrwałych przewozów

1. Przewoźnicy mogą transportować zwierzęta w przypadku długotrwałego przewozu jedynie wówczas, gdy posiadają zezwolenie udzielone zgodnie z art. 9 ust. 1. Takie zezwolenia są również ważne w przypadku krótkotrwałych przewozów.
2. Przewoźnik występuje do właściwego organu w systemie TRACES z wnioskiem o zezwolenie na transport zwierząt obejmujący długotrwały przewóz, korzystając z formularza zawartego w sekcji 3 załącznika V. Przewoźnicy przedkładają wniosek o zezwolenie wyłącznie jednemu właściwemu organowi i wyłącznie w jednym państwie członkowskim.
3. Wniosek przewidziany w ust. 2 zawiera dowody potwierdzające spełnienie następujących warunków:
 - a) przewoźnik spełnia warunki określone w art. 7 ust. 2; oraz
 - b) przewoźnik posiada następujące dokumenty:

- (i) ważne świadectwa zatwierdzenia, jak określono w art. 12 lub 13 w odniesieniu do środków transportu, których przewoźnik zamierza używać podczas danego długotrwałego przewozu;
 - (ii) dokument zawierający szczegółowy opis procedur umożliwiających przewoźnikowi śledzenie i rejestrowanie ruchu pojazdów i statków, za które odpowiadają, oraz procedur kontaktowania się z poszczególnymi kierowcami w każdej chwili podczas długotrwałego przewozu;
 - (iii) plan kryzysowy w nagłych przypadkach w trakcie planowanego transportu.
4. W celu zapewnienia jednolitej formy planów kryzysowych w nagłych przypadkach w trakcie długotrwałego przewozu, o których mowa w lit. b) ppkt (iii), Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych zgodnie z art. 49 w celu określenia minimalnych wymogów dotyczących treści planu kryzysowego dla różnych rodzajów przewozów oraz ustanowienia i aktualizacji w razie potrzeby standardowych wzorów formularzy na potrzeby przedkładania tych planów kryzysowych.

Artykuł 9

Udzielanie, przedłużanie ważności, zawieszanie i cofnięcie zezwolenia dla przewoźnika

1. Właściwy organ udziela przewoźnikowi zezwolenia w systemie TRACES na krótkotrwałe lub długotrwałe przewozy zgodnie z wymogami art. 7 ust. 1 i art. 8 ust. 1 przy użyciu formularzy zawartych odpowiednio w sekcjach 2 i 3 załącznika V, o ile spełnione są warunki określone odpowiednio w art. 7 ust. 2 i art. 8 ust. 2.
2. W zezwoleniu, o którym mowa w ust. 1, określa się gatunki i kategorie zwierząt oraz rodzaj transportu, których dotyczy, oraz czy obejmuje ono długotrwałe czy krótkotrwałe przewozy.
Zezwolenie jest ważne przez okres nieprzekraczający pięciu lat od daty wystawienia.
3. Na miesiąc przed wygaśnięciem zezwolenia na krótkotrwałe lub długotrwałe przewozy przewoźnik może złożyć wniosek o przedłużenie ważności zezwolenia w systemie TRACES. Wniosek o przedłużenie ważności zawiera dokumenty wymagane na podstawie art. 7 ust. 2 lub art. 8 ust. 2 oraz udokumentowaną analizę monitorowania wskaźników w odniesieniu do okresu ważności poprzedniego zatwierdzenia oraz, w stosownych przypadkach, udokumentowane dowody wprowadzenia środków, jeżeli wartości określające ilościowo wskaźniki przekraczają progi przewidziane w art. 26 ust. 3.
4. Właściwy organ udziela przedłużenia ważności lub odrzuca wniosek o przedłużenie ważności i rejestruje przedłużenie ważności lub odrzucenie w systemie TRACES oraz, w przypadku odrzucenia, podaje jego przyczyny.
5. Przewoźnik powiadamia odpowiedni właściwy organ o wszelkich zmianach w dokumentach, o których mowa w art. 7 ust. 2 i art. 8 ust. 2, w terminie nie dłuższym niż pięć dni roboczych od chwili zajścia zmian.
6. Jeżeli przewoźnik nie spełnia już warunków przewidzianych w art. 7 ust. 2 lub art. 8 ust. 2, właściwy organ nakazuje zawieszenie zezwolenia zgodnie z art. 138 ust. 2 lit. j) rozporządzenia (UE) 2017/625 i niezwłocznie rejestruje zawieszenie w systemie TRACES.

Właściwy organ przekazuje przewoźnikowi pisemne oświadczenie, w którym wskazuje powody zawieszenia oraz zalecenia dotyczące usunięcia stwierdzonych niedociągnięć.

Właściwy organ znosi zawieszenie, jeżeli przewoźnik przedstawi dowody potwierdzające usunięcie niedociągnięć, na podstawie których dokonano zawieszenia jego zezwolenia.

Jeżeli przewoźnik nie usunie niedociągnięć w terminie jednego miesiąca od zawieszenia, właściwy organ cofa zezwolenie.

Artykuł 10

Szkolenie kierowców, osób obsługujących i pracowników odpowiedzialnych za dobrostan zwierząt

Przewoźnik zapewnia kierowcom, osobom obsługującym i pracownikom odpowiedzialnym za dobrostan zwierząt, o których to pracownikach mowa w art. 21, udział w jednym z zatwierdzonych szkoleń w zakresie dobrostanu zwierząt, o których to szkoleniach mowa w art. 37 ust. 1 lit. b). Szkolenie takie musi być odpowiednie do ich zadań, gatunków, kategorii zwierząt, którymi się zajmują, oraz wykorzystywanych środków transportu.

ROZDZIAŁ III ŚRODKI TRANSPORTU

Artykuł 11

Przepisy ogólne dotyczące środków transportu

1. Długotrwały przewóz drogowy lub kolejowy zwierząt dozwolony jest jedynie po wcześniejszej inspekcji środków transportu oraz ich zatwierdzeniu zgodnie z art. 12.
2. Transport zwierząt statkiem do transportu zwierząt na odległość większą niż 10 mil morskich z portu Unii dozwolony jest jedynie po wcześniejszej inspekcji statku do przewozu zwierząt oraz jego zatwierdzeniu zgodnie z art. 13.
3. Ust. 1 i 2 stosuje się do kontenerów używanych w transporcie drogowym, kolejowym lub kontenerowcami zwierząt lądowych innych niż ptaki domowe i króliki.
4. Zwierzęta mogą być transportowane wyłącznie samolotami należącymi do przewoźników będących członkami Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego.
5. Zwierzęta mogą być transportowane statkiem typu ro-ro tylko w przypadku gdy spełnione są wymogi określone w rozdziale II pkt 3 załącznika 1.

Artykuł 12

Świadectwo zatwierdzenia środka transportu drogowego lub kolejowego oraz kontenerów dla dużych zwierząt

1. Przewoźnik występuje do właściwego organu w systemie TRACES z wnioskiem o świadectwo zatwierdzenia środka transportu drogowego lub kolejowego zwierząt do długotrwałego przewozu lub o świadectwo zatwierdzenia kontenerów na duże zwierzęta, korzystając z formularza określonego w sekcji 5 załącznika V.

2. Właściwy organ wydaje przewoźnikowi świadectwo zatwierdzenia środka transportu w systemie TRACES przy użyciu formularza określonego w sekcji 5 załącznika V, o ile środek transportu spełnia następujące warunki:
 - a) środek transportu nie jest przedmiotem wniosku skierowanego do innego właściwego organu w tym samym lub innym państwie członkowskim ani świadectwa zatwierdzenia wydanego przez inny właściwy organ w tym samym lub innym państwie członkowskim, ani decyzji o odrzuceniu wniosku wydanej przez inny właściwy organ w tym samym lub innym państwie członkowskim;
 - b) środek transportu został poddany inspekcji przez właściwy organ i uznany za spełniający wymogi zawarte w rozdziałach II i VI załącznika I mające zastosowanie do zaprojektowania, konstrukcji i utrzymania środków transportu drogowego przeznaczonych do długotrwałych przewozów.
3. Właściwy organ rejestruje w systemie TRACES każde odrzucenie wniosku o świadectwo zatwierdzenia wraz z uzasadnieniem swojej decyzji.

Świadectwo zatwierdzenia jest ważne przez okres nieprzekraczający pięciu lat od daty wystawienia.
4. Na miesiąc przed wygaśnięciem świadectwa zatwierdzenia, o którym mowa w ust. 2, przewoźnik może złożyć wniosek o przedłużenie jego ważności w systemie TRACES zgodnie z wymogami określonymi w ust. 1 i 2.
5. Przewoźnik powiadamia właściwy organ o wszelkich modyfikacjach, przebudowach lub uszkodzeniach środka transportu, które mogą mieć wpływ na dobrostan transportowanych zwierząt, w ciągu pięciu dni od takiej modyfikacji, przebudowy lub uszkodzenia.
6. Jeżeli środek transportu nie spełnia już warunków przewidzianych w ust. 2, właściwy organ nakazuje zawieszenie świadectwa zgodnie z art. 138 ust. 2 lit. j) rozporządzenia (UE) 2017/625 i rejestruje zawieszenie w systemie TRACES.

Właściwy organ przekazuje przewoźnikowi pisemne oświadczenie, w którym wskazuje powody zawieszenia oraz zalecenia dotyczące usunięcia stwierdzonych niedociągnięć.

Właściwy organ znosi zawieszenie, jeżeli przewoźnik przedstawi dowody potwierdzające usunięcie niedociągnięć, na podstawie których dokonano zawieszenia jego świadectwa.

Jeżeli przewoźnik nie usunie niedociągnięć w terminie jednego miesiąca od zawieszenia, właściwy organ cofa świadectwo.

Artykuł 13

Świadectwo zatwierdzenia statku do transportu zwierząt

1. Przewoźnik występuje do właściwego organu w systemie TRACES z wnioskiem o świadectwo zatwierdzenia statku do transportu zwierząt, korzystając z formularza określonego w sekcji 6 załącznika V. Wniosek zawiera następujące dokumenty:
 - a) dokument zawierający szczegółowe informacje dotyczące wnioskodawcy i statku do transportu zwierząt, w tym, w stosownych przypadkach, datę

przebudowy, plan statku z rozmieszczeniem zagród, systemów oświetlenia, odprowadzania wody, systemu przeciwpożarowego i wentylacyjnego;

- b) dokument opisujący sposób działania systemów wymienionych w lit. a) oraz sposób, w jaki źródła energii są w stanie dostarczyć wystarczającą ilość energii do obsługi tych systemów.
2. Właściwy organ wydaje przewoźnikowi świadectwo zatwierdzenia statku do transportu zwierząt w systemie TRACES przy użyciu formularza określonego w sekcji 6 załącznika V, o ile statek spełnia następujące warunki:
- a) statek dokona pierwszego przewozu z państwa członkowskiego, w którym złożono wniosek;
 - b) statek nie jest przedmiotem wniosku skierowanego do innego właściwego organu w tym samym lub innym państwie członkowskim ani świadectwa zatwierdzenia wydanego przez inny właściwy organ w tym samym lub innym państwie członkowskim, ani decyzji o odrzuceniu wniosku wydanej przez inny właściwy organ w tym samym lub innym państwie członkowskim;
 - c) statek został poddany inspekcji przez właściwy organ i uznany za spełniający wymogi zawarte w rozdziałach II i IV załącznika I mające zastosowanie do konstrukcji i wyposażenia statków do transportu zwierząt;
 - d) statek pływa pod banderą państw umieszczonych na białej lub szarej liście na podstawie memorandum paryskiego w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

Zatwierdzenie statku do transportu zwierząt zawiesza się, chyba że urzędowy lekarz weterynarii przeprowadził kontrole urzędowe na pokładzie statku do transportu zwierząt podczas całego pierwszego rejsu statku po zatwierdzeniu i przed przedłużeniem ważności takiego zatwierdzenia, a kontrole te wykazały, że konstrukcja i wyposażenie statku do transportu zwierząt nie zagrażają dobrostanowi zwierząt na pokładzie, lub wprowadzono skuteczne środki naprawcze.

3. Właściwy organ rejestruje w systemie TRACES każde odrzucenie wniosku o zatwierdzenie wraz z uzasadnieniem swojej decyzji.

Świadectwo zatwierdzenia jest ważne przez okres nieprzekraczający pięciu lat od daty wystawienia.

4. Na miesiąc przed wygaśnięciem świadectwa zatwierdzenia statku do transportu zwierząt, o którym mowa w ust. 2, przewoźnik może złożyć wniosek o przedłużenie ważności świadectwa w systemie TRACES zgodnie z wymogami określonymi w ust. 1 i 2.
5. Przewoźnik powiadamia odpowiedni właściwy organ o wszelkich modyfikacjach, przebudowach lub uszkodzeniach statku, które mogą mieć wpływ na dobrostan transportowanych zwierząt, w ciągu pięciu dni od takiej modyfikacji, przebudowy lub uszkodzenia lub jeżeli wymóg określony w ust. 2 lit. d) nie jest już spełniany.
6. Jeżeli statek nie spełnia już warunków przewidzianych w ust. 2, właściwy organ nakazuje zawieszenie świadectwa zgodnie z art. 138 ust. 2 lit. j) rozporządzenia (UE) 2017/625 i rejestruje zawieszenie w systemie TRACES.

Właściwy organ przekazuje przewoźnikowi pisemne oświadczenie, w którym wskazuje powody zawieszenia oraz zalecenia dotyczące usunięcia stwierdzonych niedociągnięć.

Właściwy organ znosi zawieszenie, jeżeli przewoźnik przedstawi dowody potwierdzające usunięcie niedociągnięć, na podstawie których dokonano zawieszenia jego świadectwa.

Jeżeli przewoźnik nie usunie niedociągnięć w terminie jednego miesiąca od zawieszenia, właściwy organ cofa świadectwo.

7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych zgodnie z art. 49 w odniesieniu do:
 - a) ustanowienia elektronicznej bazy danych na potrzeby rejestrowania inspekcji na statkach do transportu zwierząt do celów niniejszego artykułu oraz kontroli urzędowych przeprowadzanych na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/625;
 - b) składu zespołów inspektorów do celów przeprowadzania inspekcji, o których mowa w ust. 1;
 - c) szczegółowych przepisów dotyczących obecności urzędowego lekarza weterynarii na pokładzie do celów zatwierdzenia statku do transportu zwierząt.

ROZDZIAŁ IV

OBOWIĄZKI PRZED ROZPOCZĘCIEM PRZEWOZU

Artykuł 14

Obowiązki organizatorów

1. Organizatorzy są odpowiedzialni za zapewnienie, aby cały przewóz z miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia w Unii lub w państwie trzecim był zgodny z niniejszym rozporządzeniem.
2. Organizatorzy są odpowiedzialni za plan przewozu od miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia. Organizator musi przestrzegać przepisów dotyczących dziennika podróży, o którym mowa w art. 15, oraz podpisuje w systemie TRACES sekcję 1 dziennika podróży określonego w pkt 1 i 2 załącznika III.
3. Organizatorzy zapewniają, aby w przypadku każdego przewozu:
 - a) zwierzęta przeznaczone do transportu przebywały w miejscu wyjazdu przez co najmniej jeden tydzień przed rozpoczęciem przewozu;
 - b) poszczególne etapy przewozu były skoordynowane, zwłaszcza gdy są wykonywane przez różnych operatorów, w taki sposób, aby dobrostan zwierząt nie uległ pogorszeniu na skutek niewystarczającej koordynacji różnych części przewozu lub między różnymi podmiotami;
 - c) przy organizacji przewozu uwzględniona była prognoza temperatury, jeżeli jest to istotne w przypadku danych gatunków i kategorii zwierząt zgodnie z art. 31 i rozdziałem V załącznika I;
 - d) wyznaczona była osoba odpowiedzialna za dostarczanie w każdej chwili właściwym organom w miejscu wyjazdu informacji o planowaniu, wykonaniu

i zakończeniu przewozu, miejscach gromadzenia, punktach kontroli i zakładach przeznaczenia.

Artykuł 15

Dziennik podróży w przypadku wszystkich długotrwałych i krótkotrwałych przewozów do państw trzecich

1. W przypadku długotrwałych i krótkotrwałych przewozów do państw trzecich organizatorzy przed przewozem wypełniają w systemie TRACES sekcję 1 dziennika podróży określonego w pkt 1 załącznika III.
2. Jeżeli dziennik podróży dotyczy długotrwałego lub krótkotrwałego przewozu do państwa trzeciego, organizator przedkłada w systemie TRACES dziennik podróży do zatwierdzenia przez właściwy organ w miejscu wyjazdu co najmniej dwa dni, ale nie wcześniej niż pięć dni przed planowaną datą rozpoczęcia przewozu. Przewóz nie może rozpocząć się, dopóki właściwy organ nie zatwierdzi dziennika podróży zgodnie z ust. 4.
3. Dziennik podróży zawiera potwierdzenie rezerwacji w punkcie kontroli, jeżeli zgodnie z planem przewozu czas przewozu może przekroczyć 21 godzin.
4. Właściwy organ zatwierdza dziennik podróży w systemie TRACES, o ile spełnione są następujące warunki:
 - a) dziennik podróży jest możliwy do zrealizowania i zgodny z niniejszym rozporządzeniem;
 - b) przewoźnicy wskazani w dzienniku podróży posiadają odpowiednie zezwolenia na transport, ważne świadectwa zatwierdzenia środka transportu oraz ważne świadectwa kompetencji kierowców i osób obsługujących.
5. Jeżeli warunki przewidziane w ust. 4 nie są spełnione, właściwy organ wymaga od organizatora zmiany ustaleń dotyczących planowanego przewozu w taki sposób, aby był zgodny z niniejszym rozporządzeniem.
6. Właściwe organy zapewniają, aby dzienniki podróży dotyczące długotrwałych i krótkotrwałych przewozów do państw trzecich były przechowywane w systemie TRACES przez maksymalnie sześć lat na potrzeby późniejszych kontroli urzędowych zgodnie z art. 21 rozporządzenia (UE) 2017/625.

Artykuł 16

Dziennik podróży w przypadku krótkotrwałych przewozów na terytorium Unii

1. W przypadku krótkotrwałych przewozów na terytorium Unii organizatorzy wypełniają w systemie TRACES dziennik podróży, jak określono w pkt 2 załącznika III.
2. Dzienniki podróży w przypadku krótkotrwałych przewozów na terytorium Unii przechowuje się w systemie TRACES przez sześć lat na potrzeby kontroli urzędowych zgodnie z art. 21 rozporządzenia (UE) 2017/625.

Artykuł 17
Obowiązki opiekunów przed przewozem

1. Opiekunowie w miejscu wyjazdu są odpowiedzialni za zapewnienie, aby zwierzęta, które mają być załadowane na środek transportu, były zdolne do transportu.
W przypadku zwierząt ciężarnych opiekun w miejscu wyjazdu podaje w dzienniku podróży datę unasienniania lub domniemaną datę krycia naturalnego.
2. Załadunek zwierząt na środek transportu jest nadzorowany przez lekarza weterynarii.

ROZDZIAŁ V
OBYWIAZKI PODCZAS TRANSPORTU I W MIEJSCU
PRZEZNACZENIA

Artykuł 18
Obowiązki ogólne przewoźników

1. Przewoźnik transportuje zwierzęta zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w szczególności z odpowiednimi przepisami dotyczącymi transportowanych gatunków określonymi w załączniku I w odniesieniu do zwierząt lądowych i w załączniku II w odniesieniu do zwierząt wodnych, do chwili przybycia do miejsca przeznaczenia w Unii lub w państwie trzecim.
2. Przewoźnik jest odpowiedzialny za zdolność zwierząt do transportu od załadunku zwierząt w miejscu wyjazdu do rozładunku zwierząt w miejscu przeznaczenia.
3. W przypadku transportu drogowego lub kolejowego przewoźnik powierza obsługę zwierząt kierowcom i osobom obsługującym posiadającym świadectwo kompetencji, o którym mowa w art. 38.
4. W przypadku transportu drogowego lub kolejowego przewoźnik zapewnia obecność osoby obsługującej dla każdej partii zwierząt w następujących sytuacjach:
 - a) kiedy zwierzęta są transportowane w zabezpieczonych, odpowiednio wentylowanych kontenerach, zawierających w razie potrzeby wystarczającą ilość paszy i wody w niewywracalnych pojemnikach, w przypadku przewozu trwającego dwa razy dłużej od przewidywanego czasu przewozu;
 - b) kiedy kierowca pełni funkcję osoby obsługującej.
5. W przypadku transportu drogowego lub kolejowego, w którym etap przewozu obejmuje transport statkiem typu ro-ro, przewoźnik i osoba odpowiedzialna za załadunek pojazdów na statek zapewniają, aby statek spełniał wymogi określone w rozdziale II pkt 3 załącznika 1.

Artykuł 19
Obowiązki organizatorów, przewoźników, kierowców i osób obsługujących podczas
transportu drogowego lub kolejowego

1. Kierowca lub osoba obsługująca kontroluje zwierzęta co najmniej co 4,5 godziny, aby ocenić ich dobrostan i zdolność do transportu.

2. Kierowca i osoba obsługująca niezwłocznie powiadamiają przewoźnika i organizatora zgodnie z procedurami określonymi w planie kryzysowym, o którym mowa w art. 8, o wszelkich poważnych zdarzeniach, które mogą mieć negatywny wpływ na dobrostan zwierząt. Organizator przekazuje te informacje odpowiedniemu właściwemu organowi.
3. Przewoźnik jest odpowiedzialny za każde zwierzę, które w trakcie podróży stanie się niezdolne do transportu z powodu niewłaściwego wykonywania zadań przez osobę obsługującą lub kierowcę.
4. Podczas transferu z jednego środka transportu na inny kierowca lub osoba obsługująca zapewnia zgodność z przepisami technicznymi określonymi w rozdziałach I i III załącznika I w odniesieniu do transportowanych zwierząt.

Artykuł 20

Obowiązki opiekunów w miejscach gromadzenia, punktach kontroli i miejscach przeznaczenia

1. W stosownych przypadkach opiekunowie zwierząt przebywających w miejscach gromadzenia, punktach kontroli i miejscach przeznaczenia zapewniają zgodność z przepisami technicznymi określonymi w rozdziale I pkt 1–3 załącznika I oraz w pkt 4 załącznika II.
2. Opiekunowie w miejscach gromadzenia lub w punktach kontroli rejestrują stan, w jakim przybyły zwierzęta, oraz wypełniają i podpisują w systemie TRACES sekcję 3 dziennika podróży określonego w pkt 1 załącznika III.

Artykuł 21

Pracownik odpowiedzialny za dobrostan zwierząt na statkach do transportu zwierząt

1. W przypadku przewozu statkiem do transportu zwierząt przewoźnik wyznacza pracownika odpowiedzialnego za dobrostan zwierząt, który jest przeszkolony i posiada świadectwo kompetencji zgodnie z art. 38.
2. Pracownik odpowiedzialny za dobrostan zwierząt podlega przewoźnikowi i działa pod jego bezpośrednim zwierzchnictwem oraz powiadamia bezpośrednio przewoźnika i organizatora o sprawach związanych z dobrostanem zwierząt.
3. Pracownik odpowiedzialny za dobrostan zwierząt jest odpowiedzialny za:
 - a) opiekę nad zwierzętami i ich kontrolę co najmniej dwa razy dziennie w celu oceny ich dobrostanu i zdolności do transportu oraz wprowadzanie odpowiednich środków w celu utrzymania ich dobrostanu;
 - b) powiadamianie właściwego organu w miejscu wyjazdu i organizatora zgodnie z procedurami określonymi w planie kryzysowym, o którym mowa w art. 8 ust. 3 lit. b) pkt (iii), o wszelkich poważnych zdarzeniach, które mogą mieć negatywny wpływ na dobrostan zwierząt;
 - c) zapewnienie zgodności z rozporządzeniem nr 1099/2009 w przypadku uśmiercania zwierząt podczas przewozu na morzu w celu położenia kresu ich cierpieniu.

4. Organizator informuje kapitana statku do transportu zwierząt o obowiązkach pracownika odpowiedzialnego za dobrostan zwierząt podczas transportu określonych w ust. 3.

Artykuł 22

Miejsca gromadzenia

1. Operatorzy miejsc gromadzenia zapewniają swoim pracownikom szkolenia w zakresie przepisów technicznych określonych w rozdziale I pkt 1 i rozdziale III pkt 1 załącznika I.
2. Operatorzy miejsc gromadzenia:
 - a) zapewniają obsługę zwierząt jedynie przez personel, który ukończył szkolenia dotyczące odpowiednich przepisów technicznych określonych w załączniku I;
 - b) regularnie informują pracowników i inne osoby dopuszczone do miejsca gromadzenia o ich obowiązkach i zobowiązaniach wynikających z niniejszego rozporządzenia oraz karach za jakiegokolwiek naruszenie niniejszego rozporządzenia;
 - c) udostępniają na stałe pracownikom i osobom dopuszczonym do miejsca gromadzenia dane kontaktowe właściwego organu, który powiadamia się o wszelkich naruszeniach niniejszego rozporządzenia;
 - d) w przypadku naruszenia niniejszego rozporządzenia przez jakąkolwiek osobę obecną w miejscu gromadzenia wprowadzają niezbędne środki w celu usunięcia naruszenia i zapobieżenia jego ponownemu wystąpieniu, bez uszczerbku dla jakichkolwiek działań podjętych przez właściwy organ;
 - e) przyjmują, monitorują i egzekwują przepisy wewnętrzne niezbędne do zapewnienia zgodności z lit. a)–d).
3. Miejsca gromadzenia nie wskazuje się jako miejsca przeznaczenia w dzienniku podróży, o którym mowa w art. 15 i 16.

Artykuł 23

Opóźnienia podczas transportu

1. Organizatorzy i, w stosownych przypadkach, właściwy organ wprowadzają niezbędne środki, aby zapobiec wszelkim opóźnieniom podczas transportu lub ograniczyć je do minimum.
2. Właściwe organy zapewniają szczególne ustalenia w miejscach wyjazdu, miejscach gromadzenia, punktach kontroli, zakładach przeznaczenia, punktach wyjścia i punktach kontroli granicznej pozwalające na traktowanie transportu zwierząt w sposób priorytetowy, w tym zapewnienie pasów szybkiej obsługi, tak aby zwierzęta były w razie potrzeby poddawane inspekcji bez zbędnej zwłoki.

Artykuł 24

System pozycjonowania środków transportu

1. Środki transportu drogowego są wyposażone w system pozycjonowania łączący się z systemem informacyjnym, o którym mowa w ust. 3, z uwzględnieniem wymogów technicznych, o których mowa w ust. 8.

2. System pozycjonowania, o którym mowa w ust. 1, rejestruje położenie pojazdów drogowych w krótkich odstępach czasu i działa podczas przewozu z miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia.
3. Zapisy uzyskane z systemów pozycjonowania środków transportu są przechowywane w systemie informacyjnym dostępnym dla systemu TRACES, ustanowionym przez Komisję zgodnie z ust. 7.
4. Przy wypełnianiu sekcji 1 dziennika podróży określonego w pkt 1 załącznika III organizatorzy określają lokalizację następujących punktów przewozu:
 - a) miejsca wyjazdu;
 - b) punktów kontroli;
 - c) punktu wyjścia z Unii i przejść granicznych między państwami członkowskimi; oraz
 - d) miejsca przeznaczenia.
5. Po zakończeniu przewozu system TRACES pobiera dane z systemu informacyjnego, o którym mowa w ust. 3, dotyczące czasu dotarcia środka transportu do lokalizacji określonych w ust. 4. Informacje te będą przechowywane w systemie TRACES do celów kontroli urzędowych, w tym analizy zakończonych przewozów.
6. Komisja może korzystać z informacji, o których mowa w ust. 5, do celów przygotowywania sprawozdań rocznych, o których mowa w art. 114 rozporządzenia (UE) 2017/625, po anonimizacji danych osobowych, oraz do celów organizowania audytów w państwach członkowskich.
7. Do dnia *[trzy lata od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]* r. Komisja opracuje system informacyjny, o którym mowa w ust. 3.
8. Do dnia *[trzy lata od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]* r. Komisja w drodze aktów wykonawczych ustanawia niezbędne protokoły techniczne, aby umożliwić systemom pozycjonowania, o których mowa w ust. 1, przekazywanie informacji o położeniu pojazdu z określoną precyzją odnośnie do jego lokalizacji geograficznej do systemu informacyjnego, o którym mowa w ust. 3, do celów korzystania z systemu informacyjnego i protokołów pobierania wymaganych informacji z systemu informacyjnego przez system TRACES.

Artykuł 25

Obowiązki w miejscu przeznaczenia

1. Kierowca lub osoba obsługująca oraz opiekun w miejscu przeznaczenia rejestrują w systemie TRACES datę i godzinę przybycia zwierząt oraz ich stan, wypełniając i podpisując sekcję 3 dziennika podróży określonego w pkt 1 załącznika III.

W przypadku różnicy zdań między kierowcą lub osobą obsługującą a opiekunem w miejscu przeznaczenia co do stanu, w jakim zwierzęta przybyły do miejsca przeznaczenia, lub jeżeli dziennik podróży wskazuje, że zwierzęta przybyły w złym stanie, opiekun i kierowca lub osoba obsługująca rejestrują napotkane nieprawidłowości w sekcji 5 dziennika podróży określonego w pkt 1 załącznika III.
2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 kierowca lub osoba obsługująca, którzy transportują zwierzęta do celów projektu, na którego realizację wydano pozwolenie

na podstawie dyrektywy 2010/63/UE, rejestruje w systemie TRACES jedynie datę i godzinę przybycia.

3. Rozładunek jest nadzorowany przez lekarza weterynarii.

Artykuł 26

Monitorowanie wskaźników

1. Do celów art. 25 ust. 1 kierowca lub osoba obsługująca oraz opiekun w miejscu przeznaczenia oceniają stan zwierząt lądowych po przybyciu, stosując następujące wskaźniki:
 - a) całkowitą liczbę zwierząt;
 - b) liczbę zwierząt padłych w chwili przybycia w każdej partii;
 - c) liczbę zwierząt w każdej partii, które odniosły urazy podczas transportu;
 - d) problemy zdrowotne i fizyczne inne niż urazy, w tym, w stosownych przypadkach, stres cieplny lub stres z powodu zimna, długotrwałe pragnienie i głód zaobserwowane u zwierząt w danej partii.
2. Ustalenia dotyczące wskaźników przewidzianych w ust. 1 opiekun rejestruje w sekcji 3 dziennika podróży w systemie TRACES.
3. Organizator i przewoźnik monitorują wskaźniki, o których mowa w ust. 1, i analizują informacje zgromadzone po zakończeniu transportów. Jeżeli wyniki analizy wskazują, że wymogi określone w art. 4 nie zostały spełnione lub gdy wartości określające ilościowo wskaźniki przekraczają progi ustanowione przez Komisję zgodnie z ust. 5, podejmują oni działania naprawcze.
4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze zgodnie z art. 49 określające kwestie zdrowotne i fizyczne, które należy monitorować zgodnie z ust. 1 lit. d), a także metody stosowane przy określaniu ilościowym wskaźników, o których mowa w ust. 1.
5. Komisja może, na podstawie opinii Europejskiego Urzędu ds. Bezpieczeństwa Żywności („EFSA”), przyjmować akty delegowane zgodnie z art. 48 określające progi wymagające podjęcia działań naprawczych.

ROZDZIAŁ VI

WARUNKI TRANSPORTU ZWIERZĄT LĄDOWYCH

Artykuł 27

Czas przewozu, okres odpoczynku, odstępy czasu między karmieniami i pojeniami podczas transportu drogowego i kolejowego dorosłych zwierząt lądowych w przypadku długotrwałych przewozów

1. Bez uszczerbku dla bardziej rygorystycznych przepisów dotyczących czasu przewozu ustanowionych w niniejszym rozdziale i w rozdziale V załącznika I długotrwałe przewozy w przypadku transportu drogowego lub kolejowego zwierząt lądowych innych niż ptaki domowe i króliki w celu innym niż ubój muszą spełniać następujące warunki:

- a) przewóz składa się z maksymalnie dwóch części, z których żadna nie trwa dłużej niż 21 godzin, po którym to czasie zwierzęta docierają do miejsca przeznaczenia;
 - b) po pierwszych 21 godzinach od rozpoczęcia przewozu i jeżeli zwierzęta nie dotarły jeszcze do miejsca przeznaczenia, zwierzęta rozładowuje się w punkcie kontroli na okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny, zanim transport może być kontynuowany;
 - c) obie części przewozu, o których mowa w lit. a), obejmują okresy odpoczynku trwające co najmniej jedną godzinę po maksymalnie 10 godzinach; podczas okresu odpoczynku zwierzęta pozostają na nieruchomym środku transportu.
2. W przypadku długotrwałych przewozów stosuje się wymogi określone w rozdziale VI załącznika I.
 3. Transport drogowy ptaków domowych i królików w celu innym niż ubój odbywa się zgodnie z przepisami szczegółowymi ustanowionymi w rozdziale V pkt 2 załącznika I.
 4. Zwierzętom lądowym innym niż ptaki domowe i króliki podaje się wodę i paszę w regularnych odstępach czasu określonych w rozdziale V załącznika I.
 5. W przypadku transportu kolejowego ust. 1 lit. c) nie ma zastosowania.
 6. Ust. 1–5 nie mają zastosowania do zwierząt transportowanych zgodnie z zasadami bioasekuracji do celów projektu, na którego realizację wydano pozwolenie, lub hodowli na podstawie dyrektywy 2010/63/UE.

Artykuł 28

Czas przewozu i okresy odpoczynku w przypadku transportu drogowego lub kolejowego zwierząt lądowych przeznaczonych do uboju

1. Transport zwierząt lądowych innych niż ptaki domowe i króliki przeznaczone do uboju odbywa się wyłącznie w ramach krótkotrwałych przewozów.
2. Jeżeli na terytorium Unii do żadnej rzeźni przystosowanej do uboju gatunków i kategorii zwierząt, o których mowa w ust. 1, nie można dotrzeć w ramach krótkotrwałego przewozu z określonego miejsca wyjazdu, właściwe organy w miejscu wyjazdu mogą udzielić zezwolenia na długotrwały przewóz do najbliższej rzeźni dostosowanej do transportowanych gatunków.
3. Transport królików i drobiu przeznaczonych do uboju odbywa się zgodnie z przepisami szczegółowymi dotyczącymi tych gatunków ustanowionymi w rozdziale V pkt 2 załącznika I.

Artykuł 29

Czas przewozu, okresy odpoczynku, karmienie i pojenie nieodsadzonych cieląt, jagniąt, kozłąt, prosiąt i źrebiąt

1. Czas przewozu drogowego transportowanych nieodsadzonych cieląt, jagniąt, kozłąt, prosiąt i źrebiąt nie może przekraczać ośmiu godzin.
2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, pod warunkiem że środek transportu jest wyposażony w system karmienia zatwierdzony zgodnie z ust. 5, nieodsadzone cielęta, jagnięta, kozłeta, prosięta i źrebięta mogą być transportowane przez

maksymalnie dziewięć godzin, po którym to czasie następuje okres odpoczynku trwający co najmniej godzinę bez rozładunku przed wznowieniem przewozu przez maksymalnie kolejne dziewięć godzin.

3. W przypadku gdy części przewozu transportowanych nieodsadzonych cieląt, jagniąt, koźląt, prosiąt i źrebiąt odbywają się na morzu, ta część przewozu nie jest wliczana do czasu przewozu.
4. Nieodsadzone cielęta, jagnięta, koźleta, prosięta i źrebięta zaopatruje się w wodę *ad libitum* i karmi mlekiem właściwym dla danego gatunku lub odpowiednim preparatem mlekozastępczym w odstępach dziewięciogodzinnych liczonych od początku przewozu i niezależnie od środka transportu, w którym są przewożone.
5. Producent systemu karmienia, o którym mowa w ust. 2, mający siedzibę w Unii lub, jeżeli ma siedzibę w państwie trzecim, reprezentowany w Unii, może wystąpić do Komisji z wnioskiem o zatwierdzenie systemu karmienia.
6. Komisja w drodze aktów wykonawczych zgodnie z art. 49 zatwierdza system karmienia, o którym mowa w ust. 2, o ile istnieją dowody naukowe i techniczne, że system ten umożliwi karmienie podczas przewozu wszystkich nieodsadzonych cieląt, jagniąt, koźląt, prosiąt i źrebiąt na pokładzie mlekiem lub preparatem mlekozastępczym w temperaturze ciała i przy odpowiednim poziomie higieny.

Artykuł 30

Przewozy drogowe do i ze statków do transportu zwierząt i statków typu ro-ro do celów transportu zwierząt lądowych innych niż ptaki domowe i króliki

1. Czas przewozu zwierząt lądowych innych niż ptaki domowe i króliki, obejmujący część przewozu na morzu, podczas której transportowane są partie z różnych miejsc pochodzenia, liczy się od załadunku zwierząt w miejscu wyjazdu najbardziej oddalonym pod względem czasu jazdy od portu załadunku. Liczenie czasu przewozu zawieszają się od chwili załadunku ostatniego zwierzęcia na statek do chwili rozładunku pierwszego zwierzęcia w porcie przybycia.
2. Czas karmienia na pokładzie musi być zgodny z przepisami szczegółowymi ustanowionymi w rozdziale V pkt 1 załącznika I.

Artykuł 31

Czas przewozu i warunki transportu drogowego i kolejowego zwierząt lądowych innych niż ptaki domowe i króliki w ekstremalnych temperaturach

1. Przedkładając dziennik podróży w systemie TRACES, organizator oraz właściwy organ przy zatwierdzaniu dziennika podróży biorą pod uwagę prognozowaną temperaturę w miejscu wyjazdu, miejscu przeznaczenia oraz, w stosownych przypadkach, w miejscu punktu kontroli w czasie, w którym zwierzęta mają znajdować się w tych miejscach. W przypadku partii transportowanych do państw trzecich organizator bierze również pod uwagę prognozowaną temperaturę w punkcie wyjścia lub w punkcie kontroli granicznej w państwie trzecim.
2. W przypadku transportu drogowego zwierząt lądowych, z wyjątkiem psów i kotów:
 - a) jeżeli prognoza temperatury wskazuje temperatury poniżej 0 °C, pojazdy drogowe muszą być przykryte, a obieg powietrza w przedziale dla zwierząt

musi być kontrolowany w celu ochrony zwierząt przed narażeniem na wychłodzenie podczas przewozu;

- b) jeżeli prognoza temperatury wskazuje temperatury poniżej $-5\text{ }^{\circ}\text{C}$, poza wymogiem zastosowania środków określonych w lit. a) czas przewozu nie może przekraczać dziewięciu godzin;
 - c) jeżeli prognoza temperatury wskazuje temperatury $25\text{--}30\text{ }^{\circ}\text{C}$, czas przewozu w godzinach 10:00–21:00 nie może przekraczać dziewięciu godzin;
 - d) jeżeli prognoza temperatury wskazuje temperatury powyżej $30\text{ }^{\circ}\text{C}$, dozwolone są wyłącznie przewozy odbywające się w całości w godzinach 21.00–10.00;
 - e) jeżeli prognoza temperatury wskazuje temperatury powyżej $30\text{ }^{\circ}\text{C}$ w godzinach 21.00–10.00, dostępną powierzchnię dla zwierząt zwiększa się o 20 %.
3. Psy i koty transportuje się w przedziale o temperaturze otoczenia $20\text{--}25\text{ }^{\circ}\text{C}$ i wilgotności 30–70 %.
 4. Ust. 1–3 nie mają zastosowania do zwierząt transportowanych zgodnie z zasadami bioasekuracji do celów projektu, na którego realizację wydano pozwolenie, lub hodowli na podstawie dyrektywy 2010/63/UE.
 5. Do celów ust. 1 do daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie umieszczają w systemie TRACES link do wyznaczonego przez siebie organu prognozowania temperatury, aby udostępniać prognozę temperatury wszystkim właściwym organom i operatorom.

W przypadku transportu zwierząt do państwa trzeciego przewidywane temperatury w lokalizacjach w państwach trzecich określa się z pomocą wyznaczonego organu prognozowania temperatury miejsca wyjazdu.

ROZDZIAŁ VII

TRANSPORT DO I Z PAŃSTW TRZECICH

Artykuł 32

Obowiązki dotyczące transportu zwierząt do państw trzecich

1. Organizatorzy mogą dokonywać ustaleń dotyczących transportu zwierząt do państw trzecich jedynie wówczas, gdy posiadają zezwolenie udzielone zgodnie z art. 5.
2. Organizatorzy wypełniają sekcję 1 dziennika podróży określonego w pkt 1 załącznika III zgodnie z art. 15 zarówno w przypadku krótkotrwałych, jak i długotrwałych przewozów oraz zapewniają, aby przewoźnicy i opiekunowie w miejscu przeznaczenia wypełniali dotyczące ich sekcje dziennika podróży.
3. W przypadku przewozów, które obejmują transport statkiem do transportu zwierząt, organizator zapewnia, aby właściwy organ w państwie trzecim przeznaczenia wypełnił, podpisał i opatrzył pieczęcią poświadczenie określone w załączniku IV i przekazał je właściwemu organowi w miejscu wyjazdu. Właściwy organ nie zatwierdza dziennika podróży, jeżeli poświadczenie to nie zostało przedstawione.
4. Partie zwierząt opuszczają obszar celny Unii wyłącznie przez wyznaczone punkty wyjścia, o których mowa w art. 39.

Artykuł 33

Świadectwo do celów transportu zwierząt do państw trzecich

1. Organizator zleca jednostce certyfikującej ocenę pierwszego zorganizowanego przez niego przewozu do miejsca przeznaczenia w państwie trzecim.
2. Jednostka certyfikująca ocenia, czy podczas pierwszego przewozu, o którym mowa w ust. 1, spełnione były następujące warunki:
 - a) pojazdy i statki były zgodne z odpowiednimi przepisami załącznika I;
 - b) maksymalny czas przewozu, specjalne warunki transportu w ekstremalnych temperaturach oraz okresy odpoczynku określone w niniejszym rozporządzeniu były zgodne z podanymi w dzienniku podróży;
 - c) dostępna powierzchnia była zgodna z rozdziałem VII załącznika I;
 - d) zwierzęta pozostawały w podanym miejscu przeznaczenia przez co najmniej siedem dni lub zostały poddane ubojowi;
 - e) cel przewozu był zgodny z celem podanym w dzienniku podróży;
 - f) w przewozów, których etap odbywa się statkiem do transportu zwierząt, zwierzęta przybyły w dobrym stanie do portu przybycia;
 - g) ze zwierzętami postępowano zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
 - h) w stosownych przypadkach wykorzystywane punkty kontroli wymieniono zgodnie z art. 34 ust. 3;
 - i) w przypadku transportu zwierząt wodnych pojazdy i operacje transportowe były zgodne z przepisami określonymi w załączniku II.
3. Jeżeli warunki określone w ust. 2 są spełnione, jednostka certyfikująca wydaje organizatorowi świadectwo do celów transportu zwierząt do państw trzecich. Świadectwo jest ważne przez pięć lat.
4. Organizator przekazuje świadectwo właściwemu organowi, który udzielił zezwolenia, o którym mowa w art. 5.
5. Właściwe organy rejestrują certyfikowanych organizatorów w systemie TRACES.
6. Jeżeli warunki określone w ust. 2 nie są spełnione, jednostka certyfikująca informuje organizatora i właściwy organ, który zawiesza udzielone organizatorowi zezwolenie na transport do państw trzecich zgodnie z art. 6 ust. 4.
7. Jednostki certyfikujące przeprowadzają co najmniej dwie niezapowiedziane oceny przewozów przeprowadzonych przez organizatora w ciągu pięcioletniego okresu ważności świadectwa w celu sprawdzenia, aby zweryfikować, czy spełnione są warunki wymienione w ust. 2.
8. Jednostka certyfikująca przesyła sprawozdania z niezapowiedzianych ocen organizatorowi i właściwemu organowi oraz powiadamia ich o poważnych niezgodnościach po niezapowiedzianych inspekcjach. W takich przypadkach właściwy organ zawiesza udzielone organizatorowi zezwolenie na transport do państw trzecich zgodnie z art. 6 ust. 4. Te niezapowiedziane oceny pozostają bez uszczerbku dla kontroli urzędowych przeprowadzanych na podstawie rozporządzenia (UE) 2017/625.

9. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych zgodnie z art. 49 w celu dalszego określenia elementów, które mają być weryfikowane w ramach ocen, oraz częstotliwości ocen.

Artykuł 34

Punkty kontroli w państwach trzecich

1. Okresy odpoczynku zwierząt w państwach trzecich odbywają się wyłącznie w punktach kontroli spełniających wymogi co najmniej równoważne wymogom ustanowionym w rozporządzeniu (WE) nr 1255/97 i figurujących w wykazie, o którym mowa w ust. 3.
2. Punkty kontroli w państwach trzecich włącza się do wykazu, o którym mowa w ust. 3, tylko wtedy, gdy są one certyfikowane przez jednostkę certyfikującą jako dysponujące środkami pozwalającymi na spełnienie wymogów równoważnych wymogom ustanowionym w rozporządzeniu (WE) nr 1255/97. Świadectwo jest ważne przez pięć lat. Operator punktu kontroli lub organizator może zwrócić się do Komisji o włączenie punktu kontroli do wykazu, o którym mowa w ust. 3.
3. Komisja zatwierdza w drodze aktów wykonawczych zgodnie z art. 49 wykaz punktów kontroli spełniających normy równoważne normom określonym w rozporządzeniu (WE) nr 1255/97. Wykaz ten udostępnia się w systemie TRACES.
4. Komisja usuwa punkt kontroli z wykazu, o którym mowa w ust. 3, jeżeli w wyniku oceny przeprowadzonej przez jednostkę certyfikującą lub audytu przeprowadzonego przez Komisję uzyskano dowody, że punkt kontroli nie spełnia już norm równoważnych normom ustanowionymi w rozporządzeniu (WE) nr 1255/97. Zastosowanie ma procedura, o której mowa w art. 49.

Artykuł 35

Zwierzęta wprowadzane na terytorium Unii

1. Przewoźnicy transportujący zwierzęta do Unii:
 - a) zapewniają, aby zwierzęta były transportowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem lub w warunkach uznanych przez Unię za równoważne warunkom określonym w niniejszym rozporządzeniu, od miejsca wyjazdu w państwie trzecim do miejsca przeznaczenia w Unii;
 - b) wypełniają w systemie TRACES dziennik podróży określony w pkt 1 załącznika III, podając w szczególności miejsce, datę i godzinę wyjazdu w państwie trzecim.
2. Urzędowe świadectwo zdrowia towarzyszące zwierzętom wprowadzanym na terytorium Unii z państw i terytoriów trzecich zawiera poświadczenie wydane przez właściwy organ w miejscu wyjazdu potwierdzające, że plan przewozu jest zgodny z wymogami co najmniej równoważnymi wymogom niniejszego rozporządzenia.
3. W przypadku długotrwałych przewozów właściwy organ w miejscu wyjazdu w państwie trzecim dokonuje przeglądu dziennika podróży i zatwierdza go przed wyjazdem w systemie TRACES.

Artykuł 36

Zwierzęta przewożone tranzytem przez terytorium Unii

Jeżeli zwierzęta są transportowane z miejsca pochodzenia w państwie trzecim do miejsca przeznaczenia w tym samym lub innym państwie trzecim i są przewożone tranzytem przez terytorium Unii, operatorzy zapewniają przestrzeganie przepisów niniejszego rozporządzenia podczas części przewozu odbywającej się na terytorium Unii, z wyjątkiem przepisów dotyczących maksymalnego czasu przewozu określonych w art. 27 ust. 1, 2 i 3, art. 28, art. 29 ust. 1 i 2 oraz w rozdziale V pkt 2.2 załącznika I.

ROZDZIAŁ VIII OBOWIĄZKI WŁAŚCIWYCH ORGANÓW

Artykuł 37

Szkolenia

1. Do celów art. 10 państwa członkowskie wyznaczają właściwy organ odpowiedzialny za:
 - a) zapewnienie kierowcom, osobom obsługującym i pracownikom odpowiedzialnym za dobrostan zwierząt, którzy uczestniczą w transporcie zwierząt, dostępności szkoleń istotnych z punktu widzenia danych gatunków i kategorii zwierząt;
 - b) prowadzenie wykazu zatwierdzonych szkoleń dostępnych dla kierowców, osób obsługujących i pracowników odpowiedzialnych za dobrostan zwierząt, którzy są odpowiedzialni za dobrostan zwierząt podczas transportu;
 - c) organizowanie niezależnego egzaminu końcowego w celu sprawdzenia wiedzy kierowców, osób obsługujących i pracowników odpowiedzialnych za dobrostan zwierząt, mającego zakres merytoryczny istotny z punktu widzenia danych kategorii zwierząt i odpowiadający danemu etapowi transportu;
 - d) wydawanie świadectw kompetencji potwierdzających zdanie niezależnego egzaminu końcowego;
 - e) określanie zakresu merytorycznego szkoleń, o których mowa w lit. a), oraz sposobu przeprowadzania egzaminu, o którym mowa w lit. b).
2. Szkolenia, o których mowa w ust. 1, obejmują co najmniej następujące kompetencje, wiedzę i umiejętności:
 - a) obowiązki w zakresie dobrostanu zwierząt, w szczególności obowiązki określone w załącznikach I i II;
 - b) zachowanie zwierząt charakterystyczne dla danego gatunku oraz ich potrzeby fizjologiczne i etologiczne podczas przewozu;
 - c) sposoby minimalizacji ryzyka dla dobrostanu zwierząt podczas przewozu;
 - d) rozpoznawanie ekspresji pozytywnych i negatywnych emocji zwierząt, w tym wszelkich oznak cierpienia podczas przewozu;
 - e) użytkowanie i konserwacja sprzętu używanego w odniesieniu do zwierząt przebywających w środkach transportu;
 - f) metody monitorowania wskaźników zgodnie z art. 26; oraz

- g) plany kryzysowe, o których mowa w art. 8.

Artykuł 38
Świadectwo kompetencji

1. Właściwy organ wydaje świadectwo kompetencji w systemie TRACES, o ile spełnione są następujące warunki:
 - a) wnioskodawca zdał z wynikiem pozytywnym egzamin końcowy, o którym mowa w art. 37 ust. 1 lit. c);
 - b) wnioskodawca przedłożył pisemne oświadczenie stwierdzające, że nie dopuścił się poważnego naruszenia, o którym mowa w art. 44, w ciągu trzech lat poprzedzających datę złożenia wniosku o wydanie tego świadectwa.
2. Właściwy organ nie wydaje świadectwa kompetencji, jeżeli inny właściwy organ zakazał wnioskodawcy obsługi zwierząt.
3. Świadectwo kompetencji zawiera informacje określone w sekcji 4 załącznika V. Jest ono ważne przez okres nieprzekraczający pięciu lat od daty wystawienia.
4. Państwa członkowskie uznają ważne świadectwa kompetencji wydane w innym państwie członkowskim.
5. Państwa członkowskie mogą uznawać za równoważne świadectwom kompetencji do celów niniejszego rozporządzenia kwalifikacje uzyskane w innych celach, pod warunkiem że zostały one wydane na warunkach odpowiadających określonym w niniejszym artykule. Właściwe organy podają do publicznej wiadomości i aktualizują, za pośrednictwem internetu, wykaz kwalifikacji uznawanych za równoważne świadectwu kompetencji.
6. Właściwe organy wycofują w systemie TRACES świadectwo kompetencji wydane na mocy niniejszego rozporządzenia, jeżeli osoba posiadająca to świadectwo nie wykazuje już wystarczających kompetencji, wiedzy ani świadomości w zakresie swoich zadań.

Artykuł 39
Wyznaczanie punktów wyjścia

Państwa członkowskie:

- a) wyznaczają punkty wyjścia, przez które może odbywać się transport zwierząt do państw trzecich;
- b) rejestrują wyznaczone punkty wyjścia na swoim terytorium w systemie TRACES i regularnie aktualizują te informacje.

Informacje te są publicznie dostępne w systemie TRACES.

Artykuł 40
Inspekcja statków do transportu zwierząt podczas załadunku i rozładunku

1. Przed załadunkiem zwierząt na statek do transportu zwierząt właściwy organ przeprowadza inspekcję statku w celu sprawdzenia w szczególności, czy:

- a) statek do transportu zwierząt jest zbudowany i wyposażony dla danej liczby i danego rodzaju transportowanych zwierząt;
 - b) przedziały, w których mają przebywać zwierzęta, są w dobrym stanie;
 - c) wyposażenie opisane w rozdziale IV załącznika I jest w dobrym stanie technicznym;
 - d) profil ryzyka statku do transportu zwierząt to ryzyko normalne lub niskie zgodnie z memorandum paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.
2. Przed załadunkiem zwierząt na statek do transportu zwierząt lub ich rozładunkiem właściwy organ przeprowadza inspekcję statku w celu sprawdzenia, czy:
- a) zwierzęta są zdolne do dalszego przewozu;
 - b) operacje załadunku/rozładunku są przeprowadzane zgodnie z rozdziałem III pkt 2 załącznika I;
 - c) rozwiązania dotyczące paszy i wody są zgodne z rozdziałem IV pkt 2 załącznika I.

Artykuł 41

Institucje łącznikowe ds. ochrony zwierząt podczas transportu

1. Instytucje łącznikowe ds. ochrony zwierząt podczas transportu, wyznaczone zgodnie z art. 103 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2017/625, oprócz zadań i obowiązków przewidzianych w rozporządzeniu (UE) 2017/625 wykonują następujące zadania:
 - a) udzielają sobie wzajemnie pomocy w celu ułatwienia sprawnego stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym w zakresie opóźnień w transporcie lub w przypadkach odrzucenia przez państwa trzecie partii zwierząt przewożonych środkiem transportu drogowego, kolejowego lub statkiem;
 - b) prowadzą wymianę opinii i najlepszych praktyk w zakresie zgodności z niniejszym rozporządzeniem.
2. Komisja organizuje regularne posiedzenia sieci instytucji łącznikowych, o których mowa w ust. 1, w celu ułatwienia jednolitego egzekwowania niniejszego rozporządzenia w Unii.

ROZDZIAŁ IX

KARY

Artykuł 42

Środki i kary służące zapewnieniu przestrzegania przepisów

Bez uszczerbku dla stosowania rozporządzenia (UE) 2017/625 państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące środków i kar wobec osoby fizycznej, która dopuściła się naruszenia niniejszego rozporządzenia, lub wobec osoby prawnej uznanej za odpowiedzialną za takie naruszenie. W szczególności państwa członkowskie systematycznie:

- a) badają podejrzewane naruszenia w celu potwierdzenia lub wyeliminowania podejrzenia;

- b) w przypadku wykrycia naruszenia wprowadzają odpowiednie środki, w tym w celu usunięcia naruszenia; oraz
- c) stosują kary zgodnie z niniejszym rozdziałem i rozporządzeniem (UE) 2017/625 wobec osoby fizycznej, która dopuściła się naruszenia niniejszego rozporządzenia, lub wobec osoby prawnej uznanej za odpowiedzialną za takie naruszenie.

Artykuł 43

Kary za naruszenia niniejszego rozporządzenia

1. Bez uszczerbku dla stosowania rozporządzenia (UE) 2017/625 państwa członkowskie zapewniają, aby osoba fizyczna, która dopuściła się naruszenia niniejszego rozporządzenia, lub osoba prawna uznana za odpowiedzialną za takie naruszenie podlegała karom administracyjnym zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i prawem krajowym. Ewentualnie państwa członkowskie mogą stosować sankcje karne.
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby kary nakładane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i odpowiednimi przepisami prawa krajowego były proporcjonalne do wagi naruszeń i odpowiednio surowe, tak aby skutecznie karać i zniechęcać do dalszych naruszeń.
3. Przy określaniu kar, w tym przy ustalaniu wysokości kar finansowych zgodnie z ust. 5, państwa członkowskie biorą pod uwagę charakter, wagę i zakres naruszenia, w tym szkodę dla dobrostanu zwierząt, liczbę, rodzaj, wiek lub wrażliwość zwierząt, czas trwania naruszenia, jego powtarzalność oraz kumulację jednoczesnych naruszeń, a także to, czy naruszenie zostało popełnione umyślnie, czy w wyniku zaniedbania.
4. Za okoliczności obciążające uznaje się:
 - a) naruszenia popełnione w wyniku nieuczciwych lub oszukańczych praktyk lub z wykorzystaniem dokumentów/świadectw, które zostały sfalszowane lub o których wiadomo, że są nieważne;
 - b) celowe podawanie fałszywych lub wprowadzających w błąd informacji w dziennikach podróży.
5. W przypadku poważnego naruszenia państwa członkowskie zapewniają, aby to poważne naruszenie podlegało administracyjnej karze finansowej, której minimalna wysokość odpowiada co najmniej wartości partii. W przypadku powtarzających się poważnych naruszeń w okresie trzech lat państwa członkowskie zapewniają, aby to poważne naruszenie podlegało administracyjnej karze finansowej, której minimalna wartość odpowiada co najmniej dwukrotnej wartości partii.

Aby zapewnić odstraszący charakter sankcji, państwa członkowskie mogą wziąć pod uwagę sytuację ekonomiczną osoby fizycznej, która dopuściła się naruszenia, lub osoby prawnej uznanej za odpowiedzialną za naruszenie. W tym celu państwa członkowskie mogą zgodnie z prawem krajowym stosować system, w którym nakładana jest kara pieniężna obliczana jako odsetek obrotów operatora uznanego za odpowiedzialnego za naruszenie.

Artykuł 44
Poważne naruszenia

Następujące naruszenia uznaje się za poważne, jeżeli zostały popełnione umyślnie lub w wyniku zaniedbania:

- a) transportowane są zwierzęta z poważnymi ranami otwartymi, wypadnięciami narządów i złamanymi kończynami;
- b) transportowane są zwierzęta przed osiągnięciem minimalnego wieku do transportu;
- c) wysokość pionowa zapewniana transportowanym zwierzętom jest mniejsza niż 80 % wymaganej wysokości pionowej określonej w rozdziale III pkt 6 załącznika I;
- d) dostępna powierzchnia dla transportowanych zwierząt jest mniejsza niż 80 % wymaganej dostępnej powierzchni określonej w rozdziale VII załącznika I;
- e) czas przewozu przekracza maksymalny czas przewozu o 30 %, z wyłączeniem okresów odpoczynku;
- f) zwierzęta wodne są transportowane bez monitorowania parametrów wody zgodnie z załącznikiem II;
- g) zwierzęta są transportowane w ramach długotrwałego przewozu bez zezwolenia dla organizatora, zezwolenia dla przewoźnika, świadectwa zatwierdzenia środka transportu lub świadectwa kompetencji kierowcy lub osoby obsługującej;
- h) zwierzęta są transportowane w ramach długotrwałego przewozu bez zatwierdzenia przez właściwy organ dziennika podróży;
- i) zwierzęta są transportowane do miejsca przeznaczenia w państwie trzecim bez ważnego świadectwa do celów transportu zwierząt do państw trzecich zgodnie z art. 33.

Artykuł 45
Inne kary

1. Kary przewidziane w niniejszym rozdziale pozostają bez uszczerbku dla innych kar, które właściwe organy mogą nakładać w przypadku stwierdzonego naruszenia, w szczególności:
 - a) unieruchomienia pojazdu lub statku do transportu zwierząt, który uczestniczy w naruszeniu;
 - b) konfiskaty pojazdu lub statku do transportu zwierząt, lub transportowanych zwierząt;
 - c) zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia dla organizatora lub przewoźnika;
 - d) zawieszenia lub zaprzestania całości lub części działalności gospodarczej operatora związanej z transportem zwierząt.
2. Państwa członkowskie określają okres obowiązywania kar, o których mowa w ust. 1.

ROZDZIAŁ X

PRZEPISY PROCEDURALNE

Artykuł 46

Sprawozdanie na temat dobrostanu zwierząt w transporcie

1. Na podstawie danych zapisanych w systemie TRACES zgodnie z art. 26 i wszelkich innych istotnych danych Komisja publikuje do dnia [*pięć lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*] r., a następnie co pięć lat, sprawozdanie z monitorowania dobrostanu zwierząt w odniesieniu do transportu w Unii.
2. Do celów sprawozdawczości, o której mowa w ust. 1, państwa członkowskie przekazują Komisji informacje niezbędne do przygotowania tego sprawozdania.

Artykuł 47

Zmiany w załącznikach

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 48 w celu aktualizacji przepisów technicznych zawartych w rozdziałach I, II, V i VII załącznika I oraz w załączniku II, aby uwzględnić ewentualny postęp techniczny i naukowy, w tym opinie naukowe EFSA oraz skutki społeczne, gospodarcze i środowiskowe w odniesieniu do:
 - a) projektowania i utrzymania środków transportu;
 - b) urządzeń do obsługi;
 - c) wymogów dotyczących wody, w tym maksymalnych poziomów parametrów wody, oraz wymogów dotyczących monitorowania wody;
 - d) wymogów żywieniowych;
 - e) zdolności do transportu;
 - f) praktyk załadunku i rozładunku;
 - g) obsługi w trakcie i po zakończeniu czynności transportowych;
 - h) warunków na pokładach statków typu ro-ro i transportu lotniczego;
 - i) praktyk stosowanych w zakresie transportu;
 - j) wymogów dotyczących dostępnej powierzchni i gęstości obsady.
2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych zgodnie z art. 49 w celu aktualizacji wzorów dzienników podróży w załączniku III oraz wzoru poświadczenia w załączniku IV.

Artykuł 48

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że

Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w ust. 2, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie ust. 2 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 49

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Stały Komitet ds. Roślin, Zwierząt, Żywności i Paszy ustanowiony na mocy art. 58 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 178/2002. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. Jeżeli komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 50

Uprawnienia wykonawcze dotyczące dokumentów

Komisja może w drodze aktów wykonawczych zgodnie z art. 49 ustanowić przepisy dotyczące jednolitego stosowania art. 6, 9, 12, 13 i 38 w odniesieniu do przepisów dotyczących wydawania elektronicznych zezwoleń, świadectw i dzienników podróży oraz stosowania podpisu elektronicznego.

ROZDZIAŁ XI POZOSTAŁE PRZEPISY

Artykuł 51

Ochrona danych w kontekście zezwoleń, dzienników podróży, systemów pozycjonowania w czasie rzeczywistym i świadectw

1. W przypadku zezwoleń, o których mowa w rozdziale II, dzienników podróży, o których mowa w rozdziale IV, oraz świadectw, o których mowa w rozdziale VIII, Komisja i państwa członkowskie są współadministratorami w rozumieniu art. 28 rozporządzenia (UE) 2018/1725 i art. 26 rozporządzenia (UE) 2016/679 zgodnie z art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/1715.
2. Do celów systemów pozycjonowania w czasie rzeczywistym, o których mowa w art. 24, Komisja jest administratorem w rozumieniu art. 3 pkt 8 rozporządzenia (UE) 2018/1725.
3. Dane rejestrowane w systemie informacyjnym, o którym mowa w art. 24 ust. 3, są udostępniane Komisji wyłącznie do celów wyszukiwania w systemie TRACES informacji, o których mowa w art. 24 ust. 5.
4. Oprócz kategorii danych przetwarzanych na podstawie art. 10 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/1715 dane zgromadzone za pomocą systemu pozycjonowania w czasie rzeczywistym, o którym mowa w art. 24, oraz dane w dzienniku podróży dotyczące imienia i nazwiska oraz numeru telefonu kierowcy również są przetwarzane wyłącznie do celów przeprowadzania kontroli urzędowych i innych czynności urzędowych w rozumieniu art. 2 rozporządzenia (UE) 2017/625.
5. Zapis danych dotyczących pozycjonowania w krótkich odstępach czasu jest przechowywany w systemie informacyjnym, o którym mowa w art. 24 ust. 3, przez sześć lat.
6. Dane osobowe dotyczące zezwoleń, o których mowa w rozdziale II, oraz świadectw, o których mowa w rozdziale VIII, są przechowywane w systemie TRACES przez cały okres ważności tych zezwoleń i licencji oraz przez sześć lat po ich wygaśnięciu lub cofnięciu.

Artykuł 52

Bardziej rygorystyczne środki krajowe

Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia państwom członkowskim przyjmowania bardziej rygorystycznych środków krajowych mających na celu poprawę ochrony zwierząt podczas transportu odbywającego się w całości na terytorium państwa członkowskiego lub podczas transportu odbywającego się wyłącznie między miejscem wyjazdu na terytorium państwa członkowskiego a miejscem przeznaczenia w państwie trzecim, pod warunkiem że środki te nie zakłócają prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o takich przepisach krajowych przed ich przyjęciem. Komisja przedstawia je pozostałym państwom członkowskim.

Artykuł 53
Aplikacja mobilna

1. Do dnia [pięć lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r. Komisja opracowuje i udostępnia operatorom i właściwym organom aplikację mobilną umożliwiającą wykonywanie zadań administracyjnych związanych z transportem zwierząt. Aplikacja ta musi być wyposażona co najmniej w następujące funkcje połączone z systemem TRACES:
 - a) tworzenie i aktualizacja sekcji dziennika podróży przez zarejestrowanych użytkowników systemu TRACES;
 - b) przedkładanie dziennika podróży do zatwierdzenia;
 - c) obliczanie wymaganej dostępnej powierzchni;
 - d) narzędzia do sprawdzania zdolności do transportu;
 - e) narzędzia do sprawdzania prognozy pogody.
2. Do dnia [pięć lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r. Komisja w drodze aktów wykonawczych zgodnie z art. 49 określa szczegółowe specyfikacje dotyczące opracowania aplikacji, o której mowa w ust. 1.

Artykuł 54
Sprawozdawczość i ocena

1. Do dnia [10 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r. Komisja przeprowadza ocenę niniejszego rozporządzenia i przedkłada Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie na temat głównych ustaleń.
2. Do celów sprawozdawczości, o której mowa w ust. 1, państwa członkowskie przekazują Komisji informacje niezbędne do przygotowania tego sprawozdania.

Artykuł 55
Odstępstwo

Na zasadzie odstępstwa od niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie mogą kontynuować stosowanie przepisów krajowych w odniesieniu do transportu zwierząt w regionach najbardziej oddalonych, zwierząt pochodzących z tych regionów lub zwierząt do nich przybywających. Powiadamiają one o tym Komisję.

ROZDZIAŁ XII **PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE**

Artykuł 56
Uchylenia

1. Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 traci moc.
2. Odesłania do uchylonego rozporządzenia traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w załączniku VI.

Artykuł 57
Zmiany w rozporządzeniu Rady (WE) nr 1255/97

W rozporządzeniu Rady (WE) nr 1255/97 wprowadza się następujące zmiany:

w art. 3 dodaje się litery w brzmieniu:

- „e) były wyposażone stosownie do gatunków i kategorii zwierząt, które w nich przebywają;
- f) miały wielkość wystarczającą do pomieszczenia co najmniej liczby zwierząt z jednego pojazdu ciężarowego, a jednocześnie były zgodne z wymogami dotyczącymi dostępnej powierzchni określonymi w dyrektywach Rady 2008/119/WE⁶⁰ i 2008/120/WE⁶¹.”;

w art. 5 dodaje się literę w brzmieniu:

- „j) prowadzenia systemu rezerwacji w systemie TRACES umożliwiającego organizatorom sprawdzanie i rezerwowanie dostępnych przydziałów czasu.”.

Artykuł 58
Przepisy przejściowe

Rozdział I pkt 2 lit. e), rozdział V, rozdział VI pkt 3.1 i rozdział VII załącznika I do rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 stosuje się nadal do dnia rozpoczęcia stosowania rozdziału I pkt 1 lit. h) załącznika I, art. 27–30 i rozdziału VII załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 59
Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się po upływie dwóch lat od dnia jego wejścia w życie, o ile ust. 3 i 4 nie stanowią inaczej.
3. Art. 13 ust. 2 lit. d), art. 44 ust. 5, art. 44, rozdział I pkt 10, rozdział II pkt 2.5 i rozdział V pkt 3.3 załącznika I stosuje się po upływie trzech lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
4. Art. 24 ust. 1–4, art. 51, art. 27–30, rozdział VII, rozdział I pkt 1 lit. h) załącznika I oraz rozdział VII załącznika I stosuje się po upływie pięciu lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

⁶⁰ Dyrektywa Rady 2008/119/WE z dnia 18 grudnia 2008 r. ustanawiająca minimalne normy ochrony cieląt, Dz.U. L 10 z 15.1.2009, s. 7.

⁶¹ Dyrektywa Rady 2008/120/WE z dnia 18 grudnia 2008 r. ustanawiająca minimalne normy ochrony świń (Dz.U. L 47 z 18.2.2009, s. 5).

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

1.4.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

1.7. Planowane metody wykonania budżetu

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

- 3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY**
- 3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ**
- 3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki**
 - 3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne*
 - 3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych*
 - 3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne*
 - 3.2.3.1. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie*
 - 3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi*
 - 3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu*
- 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody**

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań, zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1255/97 i uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Dział 1: Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

- nowego działania
- nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego⁶²
- przedłużenia bieżącego działania
- połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

Celem wniosku jest poprawa ochrony zwierząt podczas transportu, co przyczynia się zarówno do lepszego dobrostanu, jak i do bardziej zrównoważonej produkcji żywności.

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

Cel szczegółowy nr:

Unowocześnienie obecnych warunków transportu zwierząt w świetle najnowszego postępu naukowo-technologicznego w celu zapewnienia wyższego poziomu dobrostanu i lepszej jakości żywności pochodzenia zwierzęcego.

Przyczynienie się do lepszego i zharmonizowanego egzekwowania przepisów dotyczących transportu zwierząt na szczeblu UE, ulepszenia kontroli urzędowych związanych z ochroną zwierząt podczas transportu oraz cyfryzacji całego procesu transportu zwierząt w celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych dla operatorów i właściwych organów.

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Cel szczegółowy nr 1:

- Skrócenie czasu przewozu
- Bardziej zharmonizowane i ujednoczone podejście do obliczania czasu przewozu w przypadku zwierząt przeznaczonych do uboju i pięciu głównych gatunków zwierząt gospodarskich

⁶² O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

- Zwiększenie dostępnej powierzchni
- Jaśniejsze i bardziej szczegółowe warunki w odniesieniu do różnych gatunków i kategorii zwierząt
- Poprawa warunków transportu wrażliwych kategorii zwierząt, takich jak zwierzęta ciężarne, nieodsadzone cielęta lub kury nioski u schyłku okresu produkcyjnego
 - Poprawa warunków na statkach do transportu zwierząt
- Zewnętrzna certyfikacja zgodności poza granicami Unii
- Bardziej rygorystyczne warunki wywozu zwierząt z UE do państw trzecich
- Nowe i bardziej szczegółowe wymogi dotyczące transportu psów i kotów oraz zwierząt wodnych
- Jaśniejsze przepisy dotyczące ograniczania narażenia zwierząt podczas transportu na ekstremalne temperatury (tj. bardzo niskie lub bardzo wysokie)

Cel szczegółowy nr 2:

- Ograniczenie zakłóceń na rynku wewnętrznym
- Modernizacja narzędzi wymiany informacji
- Cyfryzacja całego procesu oraz ograniczenie formalności i obciążeń administracyjnych
- Zharmonizowane podejście do systemu kar i wspólne rozumienie wagi niezgodności
- System śledzenia w czasie rzeczywistym zapewniający lepszą reakcję na incydenty podczas transportu

1.4.4. *Wskaźniki dotyczące realizacji celów*

Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.

Cel szczegółowy nr 1:

- Czas przewozu
- Liczba i odsetek zwierząt, które odniosły urazy podczas transportu
- Liczba i odsetek zwierząt z problemami zdrowotnymi i związanymi ze stanem fizycznym (stres cieplny lub stres z powodu zimna, długotrwałe pragnienie i głód)
- Liczba i odsetek zwierząt padłych w chwili przybycia
- Liczba transportów zwierząt
- Mniej niezgodności

Cel szczegółowy nr 2:

- Korzystanie z aplikacji cyfrowej opartej na systemie TRACES, która ma zostać opracowana.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. *Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy*

Wniosek ma na celu poprawę dobrostanu zwierząt i ułatwienie osiągnięcia zharmonizowanego poziomu egzekwowania i przestrzegania przepisów. We wniosku aktualizuje się przepisy dotyczące dobrostanu zwierząt podczas transportu zgodnie z najnowszymi postępem naukowo-technologicznym w celu poprawy dobrostanu zwierząt i zapewnienia uczciwej konkurencji dla podmiotów gospodarczych. System TRACES będzie dalej rozwijany w celu uwzględniania wszystkich świadectw, zezwoleń i zatwierdzeń drogą elektroniczną, co umożliwi wszystkim właściwym organom w UE dostęp do odpowiednich danych dotyczących transportu zwierząt. W systemie TRACES dostępne będzie ponadto śledzenie lokalizacji pojazdów drogowych, aby lepiej monitorować przestrzeganie czasu przewozu.

Zapotrzebowanie na zasoby finansowe rozpoczyna się w 2024 r. od badania sposobów wykorzystania nowych technologii i cyfryzacji do celów wdrażania i egzekwowania przepisów dotyczących dobrostanu zwierząt podczas transportu. Kolejne lata będą poświęcone zaprojektowaniu tych narzędzi i ich utrzymaniu.

1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.*

Od czasu przyjęcia rozporządzenia w sprawie transportu zwierząt nastąpił rozwój nauki, technologia umożliwia skuteczniejsze wdrażanie przepisów, a obywatele Unii zwracają coraz większą uwagę na dobrostan zwierząt. Państwa członkowskie często mają trudności z interpretacją tych samych przepisów, co często prowadzi do różnego poziomu egzekwowania przepisów dotyczących transportu w poszczególnych państwach członkowskich. Państwa członkowskie przyjęły ponadto własne przepisy dotyczące dobrostanu, dostosowując swoje nowe wymogi do najnowszych dostępnych danych naukowych. Oznacza to zakłócenia na rynku wewnętrznym i w odniesieniu do równych warunków działania dla wszystkich zaangażowanych podmiotów.

Niniejszy wniosek wprowadza do sektora transportu najnowsze opinie naukowe, przyczynia się zarówno do handlu zwierzętami i żywnością pochodzenia zwierzęcego z poszanowaniem równych warunków działania, jak i do poprawy dobrostanu zwierząt gospodarskich w całej UE. Poprawiłoby się funkcjonowanie rynku wewnętrznego, a promowanie na szczeblu globalnym wartości dotyczących dobrostanu zwierząt o wysokim znaczeniu dla UE stałoby się łatwiejsze.

1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

Ocena adekwatności (ewaluacja) przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt pokazuje, że istotny postęp w nauce i technologii, nowe tendencje społeczne i wyzwania związane ze zrównoważonym rozwojem nie są w pełni odzwierciedlone w obowiązującym rozporządzeniu. Państwa członkowskie uwzględniły te różnice w wiedzy naukowej w drodze przepisów krajowych, co przyczyniło się do nierównych warunków działania w całej Unii.

Obecne przepisy dotyczące transportu okazały się ponadto trudne do wdrożenia i egzekwowania, co powoduje, że poziom dobrostanu zwierząt jest zróżnicowany, a warunki działania na rynku UE nierówne.

Z wymiany informacji z właściwymi organami państw członkowskich i różnymi zainteresowanymi stronami oraz z rezultatów audytów przeprowadzonych przez Komisję i lepszych praktyk określonych przez ekspertów krajowych wynika, że potrzebne są jaśniejsze przepisy i obowiązki, aby ułatwić zharmonizowane wdrażanie i egzekwowanie przepisów w całej Unii.

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

Rozporządzenie ma stanowić część komponentu żywnościowego Programu na rzecz jednolitego rynku i pozostanie w synergii ze wspólną polityką rolną. Chociaż celem niniejszego wniosku będzie promowanie dobrostanu zwierząt na żądanie konsumentów, w WPR istnieją różne instrumenty służące poprawie dobrostanu zwierząt, od których lub z których pozyskuje się żywność, oparte na dotacjach dla producentów (ekoschematy, działania dotyczące rozwoju obszarów wiejskich w zakresie dobrostanu zwierząt, inwestycje, szkolenia, usługi doradcze, systemy jakości itp.)

1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków

Koszty zostaną objęte wsparciem z komponentu żywnościowego Programu na rzecz jednolitego rynku, zważywszy że cele określone w niniejszym rozporządzeniu przyczyniają się do realizacji jednego z kluczowych celów programu, tj. zrównoważonej i odpornej produkcji żywności oraz celów unijnej strategii „Od pola do stołu”.

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

Ograniczony czas trwania

- Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.
- Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności.

Nieograniczony czas trwania

- Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2024 r. do 2027 r.,
- po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane metody wykonania budżetu⁶³

Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję

- w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;
- przez agencje wykonawcze;

Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

Zarządzanie pośrednie poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

- państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;
 - organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);
 - EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;
 - organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego;
 - organom prawa publicznego;
 - podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe;
 - podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe;
 - podmiotom lub osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.
- *W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.*

Uwagi

[...]

⁶³ Szczegóły dotyczące metod wykonania budżetu oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na stronie BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

[...]

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Określić częstotliwość i warunki

Rozporządzenie zawiera przepisy dotyczące gromadzenia danych i rocznych wskaźników dobrostanu zwierząt.

W rozporządzeniu nakłada się na państwa członkowskie i operatorów obowiązek wprowadzania wszystkich informacji do systemu TRACES i obowiązek corocznego przekazywania Komisji przez właściwe organy państw członkowskich danych do celów monitorowania i oceny.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli

Zgodnie z oświadczeniem o stosowaniu zasad ładu korporacyjnego wydanym przez Komisję Europejską DG ds. Zdrowia i Bezpieczeństwa Żywności (SANTE) prowadzi swoją działalność zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi, pracując w sposób otwarty i przejrzysty oraz osiągając oczekiwany wysoki poziom norm zawodowych i etycznych.

Działania ukierunkowane na poprawę ochrony zwierząt podczas transportu będą realizowane w trybie zarządzania bezpośredniego przy wykorzystaniu form realizacji przewidzianych w rozporządzeniu finansowym. Zarządzanie bezpośrednio umożliwia zawieranie umów o udzielenie dotacji/zamówień z beneficjentami/wykonawcami bezpośrednio zaangażowanymi w działania służące realizacji polityki unijnej. Komisja zapewnia bezpośrednie monitorowanie wyników finansowanych działań. Formy płatności na potrzeby finansowanych działań będą dostosowane do ryzyka wiążącego się z transakcjami finansowymi.

Aby zagwarantować skuteczność, wydajność i oszczędność kontroli przeprowadzanych przez Komisję, strategia kontroli zostanie ukierunkowana na równowagę między kontrolami *ex ante* i *ex post* oraz będzie skoncentrowana na trzech kluczowych etapach realizacji dotacji/zamówień, zgodnie z rozporządzeniem finansowym:

- na wyborze wniosków/ofert odpowiadających celom politycznym rozporządzenia;
- na kontrolach operacyjnych, monitorowaniu i kontrolach *ex ante* obejmujących realizację projektu, zamówieniach publicznych, płatnościach zaliczkowych, płatnościach okresowych i końcowych;
- prowadzone będą również kontrole *ex post* w obiektach beneficjentów, ze względu na efektywność zazwyczaj na podstawie próby transakcji opartej na analizie ryzyka.

Dyrekcja Generalna ds. Zdrowia i Bezpieczeństwa Żywności (DG SANTE) podlega kontrolom administracyjnym, w tym kontroli budżetowej, rocznemu sprawozdaniu Europejskiego Trybunału Obrachunkowego i Służby Audytu Wewnętrznego Komisji, corocznemu absolutorium z wykonania budżetu UE oraz ewentualnym dochodzeniom prowadzonym przez OLAF w celu zapewnienia właściwego wykorzystania przydzielonych zasobów.

Zgodnie z ramami kontroli wewnętrznej Komisji⁶⁴ DG SANTE opracowała strategię kontroli wewnętrznej ukierunkowaną na zarządzanie finansami i jego zgodność z rozporządzeniem finansowym, szczególnie w odniesieniu do pięciu celów w zakresie kontroli⁶⁵ oraz głównych zasad opłacalnych i skutecznych kontroli i środków zwalczania nadużyć finansowych. Strategia ta jest dokumentem podlegającym zmianom, który jest regularnie aktualizowany i przyjmowany przez zarząd DG SANTE.

Dyrektor odpowiedzialny za zarządzanie ryzykiem i kontrolę wewnętrzną DG SANTE odpowiada za koordynację procesu opracowywania i aktualizacji strategii kontroli oraz przekazywania jej wszystkim zainteresowanym pracownikom. W tym celu dyrektor co roku przeprowadza roczną ocenę systemu kontroli wewnętrznej, którą uwzględnia się w rocznym sprawozdaniu z działalności DG SANTE.

2.2.2. *Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia*

Zarządzanie ryzykiem jest w pełni zintegrowane z cyklem planowania i kontroli DG SANTE. Najważniejsze czynniki ryzyka określa się w ramach corocznej oceny ryzyka. Nacisk kładzie się na ekspozycję na ryzyko rezydualne, z uwzględnieniem wszystkich środków zastosowanych już w celu ograniczenia ryzyka. Ocena kończy się dyskusją na poziomie kadry kierowniczej najwyższego szczebla pod przewodnictwem dyrektora generalnego. Tak zwane „krytyczne czynniki ryzyka” zgłasza się komisarzowi wraz z planem działania ukierunkowanym na ograniczenie ich do akceptowalnego poziomu. Aby monitorować proces realizacji planu działania, opracowuje się sprawozdanie z postępu prac, które przekazuje się komisarzowi w kontekście sprawozdania śródkresowego.

DG SANTE uwzględniła zarządzanie ryzykiem w swoich procesach wykonania budżetu. Potencjalne ryzyko, kwestie lub problemy do rozwiązania określa się na każdym etapie procesu zarządzania finansami.

W ramach wdrażania nowego rozporządzenia skoncentrowano się na udzielaniu zamówień publicznych oraz przyznawaniu pewnej liczby dotacji na określone działania i na rzecz określonych organizacji.

Zamówienia publiczne będą udzielane głównie w takich obszarach, jak rozwój produktów IT oraz wsparcie i badania.

Główne czynniki ryzyka są następujące:

- ryzyko niepełnej realizacji celów rozporządzenia ze względu na niewystarczający poziom wykorzystania lub jakość/opóźnienia we wdrażaniu wybranych projektów lub zamówień;

ryzyko nieefektywnego lub niegospodarnego wykorzystania przyznaných środków, zarówno w przypadku dotacji (złożoność zasad finansowania), jak i zamówień (ograniczona liczba podmiotów gospodarczych posiadających wymaganą wiedzę

⁶⁴ C(2017) 2373 z 19.04.2017.

⁶⁵ Zgodnie z modelem COSO przyjętym przez Komisję ramy kontroli wewnętrznej w najnowszej wersji C(2017) 2373 z 19.04.2017 3 komunikatu do Komisji w sprawie zmiany ram kontroli wewnętrznej (C(2017) 2373 z 19.04.2017), które zastępują standardy kontroli wewnętrznej określone w SEC(2001) 2037 i zmienione SEC(2007) 1341.

specjalistyczną, co oznacza niewystarczające możliwości porównania ofert cenowych w niektórych sektorach);

- ryzyko utraty reputacji Komisji w przypadku wykrycia nadużyć finansowych lub działalności przestępczej; systemy kontroli wewnętrznej osób trzecich zapewniają jedynie częściową pewność, ponieważ każdy z wykonawców i beneficjentów posiada własny system kontroli wewnętrznej.

Komisja wprowadziła procedury wewnętrzne, których celem jest uwzględnianie określonych powyżej czynników ryzyka. Te procedury wewnętrzne są w pełni zgodne z rozporządzeniem finansowym i obejmują środki zwalczania nadużyć finansowych oraz analizy kosztów i korzyści. W tym kontekście Komisja nadal poszukuje możliwości poprawy zarządzania i uzyskania przyrostu wydajności. Główne elementy ram kontroli:

Kontrole przed rozpoczęciem projektów i w trakcie ich realizacji:

- Wprowadzony zostanie odpowiedni system zarządzania projektami, z naciskiem na wkład projektów i umów w realizację celów polityki, który to system obejmuje: zapewnienie systematycznego zaangażowania wszystkich podmiotów; ustanowienie regularnej sprawozdawczości w zakresie zarządzania projektami uzupełnionej o wizyty na miejscu w poszczególnych przypadkach, w tym sprawozdania na temat ryzyka dla kadry kierowniczej najwyższego szczebla; a także utrzymanie odpowiedniej elastyczności budżetowej.
- Korzysta się z wzorów umów o udzielenie dotacji i umów o świadczenie usług opracowanych w ramach Komisji. Zawierają one szereg przepisów dotyczących środków kontroli, obejmujących m.in. świadectwa audytu, gwarancje finansowe, kontrole na miejscu oraz inspekcje przeprowadzane przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF). Przepisy regulujące kwalifikowalność kosztów są upraszczane, na przykład dzięki stosowaniu kosztów jednostkowych, płatności ryczałtowych, wkładów niepowiązanych z kosztami i innych możliwości, jakie zapewnia rozporządzenie finansowe. Przyczyni się to do ograniczenia kosztów kontroli i do położenia nacisku na kontrole w obszarach wysokiego ryzyka.
- Wszyscy pracownicy podpisują kodeks dobrego postępowania administracyjnego. Pracownicy, którzy są zaangażowani w procedurę wyboru lub zarządzanie umowami o udzielenie dotacji/zamówieniami, podpisują (również) deklarację o braku konfliktu interesów. Pracownicy są regularnie szkoleni i wykorzystują sieci do wymiany najlepszych praktyk.
- Techniczna realizacja projektów podlega regularnym kontrolom dokumentacji na podstawie sprawozdań z postępu technicznego sporządzanych przez wykonawców i beneficjentów; dodatkowo w zależności od indywidualnego przypadku przewiduje się spotkania wykonawców i beneficjentów i wizyty na miejscu.

Kontrole po zakończeniu projektu: audyty *ex post* są przeprowadzane na próbie transakcji w celu zweryfikowania na miejscu kwalifikowalności wniosków o zwrot kosztów. Kontrole te służą zapobieganiu istotnym błędom związanym z legalnością i prawidłowością transakcji finansowych, a także wykrywaniu i naprawianiu takich błędów. W celu osiągnięcia wysokiej skuteczności kontroli w metodzie wyboru beneficjentów do audytu można łączyć wybór oparty na analizie ryzyka z losowym doborem próby. Podczas kontroli na miejscu w miarę możliwości będzie zwracana uwaga na aspekty operacyjne.

2.2.3. *Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)*

Strategie kontroli wewnętrznej Komisji i DG SANTE uwzględniają główne czynniki kosztotwórcze oraz podejmowane w skali wieloletniej działania zmierzające do obniżenia kosztów kontroli, bez uszczerbku dla ich skuteczności. Z doświadczenia wynika, że w ramach obowiązujących systemów kontroli jest możliwe zapobieganie błędom lub nieprawidłowościom lub ich wykrywanie, a w przypadku ich wystąpienia możliwa jest ich korekta.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony, np. ze strategii zwalczania nadużyć finansowych.

W art. 325 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) nakłada się na UE i państwa członkowskie obowiązek zwalczania nadużyć finansowych i wszelkich innych działań nielegalnych, które mogą naruszać interesy finansowe UE. Zgodnie z art. 317 TFUE i art. 36 rozporządzenia finansowego⁶⁶ Komisja Europejska wykonuje budżet UE zgodnie z zasadami należytego zarządzania finansami, przy zapewnieniu skutecznej i efektywnej kontroli wewnętrznej⁶⁷, która obejmuje zapobieganie nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom oraz ich wykrywanie, korygowanie i prowadzenie działań następczych.

W odniesieniu do swoich działań objętych zarządzaniem bezpośrednim Komisja przyjmuje odpowiednie środki zapewniające ochronę interesów finansowych Unii Europejskiej przez stosowanie środków zapobiegania nadużyciom finansowym, korupcji i wszelkim innym nielegalnym działaniom, przez skuteczne kontrole oraz, w razie wykrycia nieprawidłowości, przez odzyskiwanie kwot nienależnie wypłaconych a także, w stosownych przypadkach, przez skuteczne, proporcjonalne i odstraszające kary. W tym celu Komisja przyjęła strategię w zakresie zwalczania nadużyć finansowych, zaktualizowaną ostatnio w kwietniu 2019 r. (COM(2019) 196), wraz ze zmienionym planem działania z lipca 2023 r. (COM (2023) 405). Dyrekcje generalne i agencje wykonawcze opracowały i wdrożyły własne strategie zwalczania nadużyć finansowych na podstawie metodyki przedstawionej przez OLAF. Zasadniczo są one aktualizowane co trzy lata, proces ich wdrażania jest regularnie monitorowany, a informacje na ten temat są przekazywane kierownictwu.

W celu wykonania budżetu w ramach zarządzania bezpośredniego Komisja wdraża również szereg środków, takich jak:

– w ramach decyzji, umów i zamówień wynikających z wykonania niniejszego rozporządzenia Komisji, w tym OLAF, i Trybunałowi Obrachunkowemu zostaną wyraźnie przyznane uprawnienia do przeprowadzania audytów, kontroli na miejscu oraz inspekcji, a także do odzyskiwania kwot nienależnie wypłaconych oraz – w stosownych przypadkach – do nakładania kar administracyjnych;

⁶⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046 z dnia 18 lipca 2018 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1296/2013, (UE) nr 1301/2013, (UE) nr 1303/2013, (UE) nr 1304/2013, (UE) nr 1309/2013, (UE) nr 1316/2013, (UE) nr 223/2014 i (UE) nr 283/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE, a także uchylające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 966/2012, Dz.U. L 193 z 30.7.2018, s. 1.

⁶⁷ Komunikat do Komisji w sprawie zmiany ram kontroli wewnętrznej C(2017) 2373 przyjęty 19.04.2017 (zasada 8, cecha 8.2).

– podczas etapu oceniania zaproszenia do składania wniosków/ofert przetargowych wnioskodawcy i oferenci są sprawdzani pod względem opublikowanych kryteriów wykluczenia na podstawie deklaracji oraz za pomocą systemu wczesnego wykrywania i wykluczania;

– przepisy regulujące kwalifikowalność kosztów zostaną uproszczone zgodnie z przepisami rozporządzenia finansowego;

– dla wszystkich pracowników zaangażowanych w zarządzanie zamówieniami, a także dla audytorów i kontrolerów weryfikujących deklaracje beneficjentów na miejscu organizowane są regularne szkolenia i działania na rzecz podnoszenia poziomu świadomości dotyczące kwestii związanych z nadużyciami finansowymi i nieprawidłowościami.

Proces budowania wiarygodności przez delegowanego urzędnika zatwierdzającego opiera się na zdolności istniejących systemów kontroli do wykrywania istotnych lub powtarzających się niedociągnięć. Systemy kontroli składają się z różnych elementów: nadzoru i weryfikacji operacji, weryfikacji *ex ante*, kontroli *ex post* oraz audytów Służby Audytu Wewnętrznego i Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, a także audytów w zakresie zdrowia i żywności przeprowadzanych przez DG SANTE w państwach członkowskich UE i w państwach trzecich. Wszystkie zaangażowane podmioty odgrywają istotną rolę w zapobieganiu nadużyciom finansowym i ich wykrywaniu.

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn. / niezróżn. ⁶⁸	państw EFTA ⁶⁹	krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących ⁷⁰	innych państw	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
	03.02.06 – Działanie na rzecz wysokiego poziomu zdrowia i dobrostanu ludzi, zwierząt i roślin	Zróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE

⁶⁸ Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane

⁶⁹ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu

⁷⁰ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	Numer 1	Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa
---	------------	---

DG SANTE			Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027 i nast.	OGÓLEM
○ Środki operacyjne							
03.02.06 – Działanie na rzecz wysokiego poziomu zdrowia i dobrostanu ludzi, zwierząt i roślin	Środki na zobowiązania	(1a)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Środki na płatności	(1b)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy							
Linia budżetowa		(3)	0	0	0	0	0
OGÓLEM środki dla DG SANTE	Środki na zobowiązania	=1a + 3	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Środki na płatności	=1b + 3	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

○○GÓLEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	-4	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
---------------------------	------------------------	----	-------	-------	-------	-------	-------

	Środki na płatności	-5	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
○ OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy		-6					
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 1 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=4 + 6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Środki na płatności	=5 + 6	0,050	0,850	0,490	1,615	2,400

OGÓŁEM środki operacyjne (wszystkie działy operacyjne)	Środki na zobowiązania	(4)	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Środki na płatności	(5)	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400
OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy (wszystkie działy operacyjne)		(6)					
OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1-6 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	Środki na zobowiązania	=4 + 6	0,250	0,850	0,800	0,500	2,400
	Środki na płatności	=5 + 6	0,050	0,245	0,490	1,615	2,400

Dział wieloletnich ram finansowych	7	„Wydatki administracyjne”
---	----------	---------------------------

Niniejszą część uzupełnia się przy użyciu „danych budżetowych o charakterze administracyjnym”, które należy najpierw wprowadzić do [załącznika do oceny skutków finansowych regulacji](#) (załącznika V do zasad wewnętrznych), przesyłanego do DECIDE w celu konsultacji między służbami.

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027 i nast.	OGÓLEM
DG SANTE						
○ Zasoby ludzkie		0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
○ Pozostałe wydatki administracyjne		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OGÓLEM DG SANTE	Środki	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

OGÓLEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
--	--	-------	-------	-------	-------	-------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027 i nast.	OGÓLEM
OGÓLEM środki na DZIAŁY 1–7 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	0,849	1,460	1,980	1,752	6,040
	Środki na płatności	0,649	0,855	1,670	2,867	6,040

3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty ↓			Rok 2024		Rok 2025		Rok 2026		Rok 2027 i nast.		OGÓLEM	
	PRODUKT											
	Rodzaj[1]	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt całkowity
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2												
- Produkt	Badanie sposobów wykorzystania nowych technologii i cyfryzacji do celów wdrażania i egzekwowania przepisów dotyczących dobrostanu zwierząt podczas transportu.			0,250								0,250
- Produkt	Opracowanie systemu w systemie TRACES				0,800		0,600					1,400
- Produkt	Prowadzenie systemu TRACES				0,050		0,200		0,200			0,450
- Produkt	Opracowanie aplikacji cyfrowej								0,300			0,300
Cel szczegółowy nr 2 – suma cząstkowa				0,250		0,850		0,800		0,500		2,400
Ogółem				0,250		0,850		0,800		0,500		2,400

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027 i nast.	OGÓLEM
--	-------------	-------------	-------------	---------------------	--------

DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych					
Zasoby ludzkie ⁷¹	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
Pozostałe wydatki administracyjne	0	0,000	0,000	0,000	0
Suma częściowa DZIAŁU 7 wieloletnich ram finansowych	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640

Poza DZIAŁEM 7[2] wieloletnich ram finansowych					
Zasoby ludzkie					
Pozostałe wydatki o charakterze administracyjnym					
Suma częściowa poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych					

OGÓLEM	0,599	0,610	1,180	1,252	3,640
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

71

3.2.3.1. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich.
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027 i nast.
○ Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)				
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	3,5	3,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (w delegaturach)				
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)				
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)				
Inna linia budżetowa (określić)				
○ Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)⁷²				
20 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej)				
20 02 03 (CA, LA, SNE, INT i JPD w delegaturach)				
XX 01 xx yy zz ⁷³	- w centrali			
	- w delegaturach			
01 01 01 02 (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe)				
01 01 01 12 (CA, INT, SNE – bezpośrednie badania naukowe)				
Inna linia budżetowa (określić)				
OGÓLEM	3,5	3,5	6,5	6,5

XX oznacza odpowiedni obszar polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie.

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną częściowo pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Grupa funkcyjna AD będzie wykonywać wszystkie zadania, które obejmują relacje z państwami członkowskimi, ośrodkami referencyjnymi, zainteresowanymi stronami, a także wszelkie formy opracowywania przepisów.
Personel zewnętrzny	

⁷² CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JPD = młodszy specjalista w delegaturze.

⁷³ W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa:

- może zostać w pełni sfinansowany(a) przez przegrupowanie środków w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF).

Wydatki operacyjne w wysokości 2 400 mln EUR w ramach linii budżetowej 03.02.06 w latach 2024–2027 zostaną pokryte w drodze przegrupowania środków w ramach linii budżetowej.

- wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając działy i linie budżetowe, których ma dotyczyć, odpowiadające im kwoty oraz proponowane instrumenty, które należy zastosować.

- wymaga rewizji WRF.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając linie budżetowe, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek/inicjatywa:

- nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich szacowane zgodnie z poniższymi szacunkami:

środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N ⁷⁴	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			Ogółem
Określić organ współfinansujący								
OGÓŁEM środki objęte współfinansowaniem								

⁷⁴

Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy. „N” należy zastąpić oczekiwanym pierwszym rokiem realizacji (np.: 2021). Tak samo należy postąpić dla kolejnych lat.

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody
- Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
 - wpływ na zasoby własne
 - wpływ na dochody inne
 - Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy ⁷⁵						
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
Artykuł ...								

W przypadku wpływu na dochody przeznaczone na określony cel należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

[...]

Pozostałe uwagi (np. metoda/wzór użyte do obliczenia wpływu na dochody albo inne informacje).

[...]

⁷⁵ W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.