**Številka: *545691-13/2023 / 1***

**Ljubljana, dne *14. 03. 2024***

**GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE**

gp.gs@gov.si

V vednost:

**MINISTRSTVO ZA ZUNANJE IN EVROPSKE ZADEVE**

EU-portal@gov.si

**ODLOČITVE REPUBLIKE SLOVENIJE**

**V ZVEZI Z ZADEVAMI EVROPSKE UNIJE**

**PREDLOG ZA OBRAVNAVO**

I.

**1. Zadeva EU**:

Naslov dokumenta v slovenskem jeziku: *Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o zaščiti živali med prevozom in postopki, povezanimi z njim, spremembi Uredbe Sveta (ES) št. 1255/97 in razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005*

Naslov dokumenta v delovnem jeziku EU: *Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on the protection of animals during transport and related operations, amending Council Regulation (EC) No 1255/97 and repealing Council Regulation (EC) No 1/2005*

Datum dokumenta: *07. 12. 2023*

Številka dokumenta: *16405/23*

Medinstitucionalna oznaka: *2023/0448(COD)*

Pri izdelavi predloga stališča so upoštevane še različice in priloge dokumenta EU:

**2. Vrsta odločitve RS**:*Stališče Republike Slovenije*

**3. Postopek sprejemanja zadeve EU v institucijah EU**:

Postopek: *Redni zakonodajni postopek*

Faza sprejemanja: *1. obravnava*

**4. Pristojni organ EU**:

Svet EU v sestavi: *AGRI - Svet EU za kmetijstvo in ribištvo*

Delovno telo Sveta EU: *F.21.c - Delovna skupina za živali in veterinarska vprašanja (c) dobrobit živali in živinoreja*

**5. Organ, pristojen za dokončen sprejem stališča RS**:

*Državni zbor*

**6. Pravna podlaga za obravnavo v Državnem zboru**:

*Vlada Republike Slovenije pošlje predlog stališča Republike Slovenije v odločanje Državnemu zboru Republike Slovenije v skladu s prvim odstavkom 4. člena Zakona o sodelovanju med državnim zborom in vlado v zadevah Evropske unije.*

Pri delu v Državnem zboru bodo sodelovali: *Mateja Čalušić, ministrica za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Eva Knez, državna sekretarka, dr. Blaž Germšek, državni sekretar*

**7. Roki**:

Predviden čas pričetka obravnave zadeve EU v institucijah EU: *2024*

Predviden čas sprejema zadeve EU v institucijah EU: *2025*

Rok za odziv organa: *8. 04. 2024*

Rok za obravnavo na seji Vlade in njenih odborih: *11. 04. 2024*

Rok za obravnavo predloga stališča RS v DZ: *26. 04. 2024*

Predlog z obrazložitvijo za skrajšanje oziroma podaljšanje rokov:

**8. Organ, odgovoren za pripravo predloga stališča RS**:

Organ: *Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano*

Kontaktne osebe organa: *Helena Gašperlin Pertovt, Služba za EU koordinacijo in mednarodne zadeve; Arnej Galjot, Sektor za zdravje in dobrobit živali, Uprava Republike Slovenije za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin*

**9. Delovna skupina Vlade, organizirana za posamezno področje zadev EU**:

*DS26 - Veterinarske in fitosanitarne zadeve*

vodilni organ: *MKGP - Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano*

vodja delovne skupine: *Vida Znoj, vršilka dolžnosti generalne direktorice Uprave Republike Slovenije za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin*

**Delovna skupina je predlog stališča RS obravnavala**:*Ne*

**10. Predlog stališča RS je usklajen z organi**:

Organ: *Ministrstvo za digitalno preobrazbo, Ministrstvo za finance, Ministrstvo za gospodarstvo, turizem in šport, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Ministrstvo za zunanje in evropske zadeve*

Kontaktna oseba organa: *mag. Klaudija Koražija, MDP; Jana Poljak, MF; Katarina Petač Kontić, MGTŠ; Luka Vombek, MOPE; mag. Jasna Koblar, MZEZ*

**11. O predlogu stališča RS je bilo opravljeno posvetovanje z**:

*drugo - Opredelitev je bila oblikovana v okviru posebne delovne skupine, oblikovane na Ministrstvu za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano in v kateri so sodelovali tudi predstavniki Uprave RS za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin, Nacionalnega centra za dobrobit živali pri Nacionalnem veterinarskem inštitutu, Ministrstva za infrastrukturo, Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije in nevladnih organizacij.*

**12. Zahteva za obravnavo**:*na seji Vlade, na seji Odbora za gospodarstvo*

|  |
| --- |
| **Mateja Čalušić****MINISTRICA** |

II.

**PREDLOG**

**STALIŠČE RS**

Na podlagi 21. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G, 65/14, 55/17 in 163/22) je Vlada Republike Slovenije sprejela naslednji sklep

**A)**

Republika Slovenija je sprejela (določila predlog)

***Stališče Republike Slovenije***

*Vlada Republike Slovenije je sprejela na podlagi 49.h člena Poslovnika Vlade Republike Slovenije predlog stališča Republike Slovenije k zadevi Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o zaščiti živali med prevozom in postopki, povezanimi z njim, spremembi Uredbe Sveta (ES) št. 1255/97 in razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005 - 16405/23, ki se glasi:*

*Republika Slovenija pozdravlja nadaljevanje prizadevanj na ravni Unije na področju dobrobiti živali, saj se zaveda, da dobrobit živali izboljšuje zdravje živali in kvaliteto živil, zmanjša potrebo po uporabi antimikrobnih zdravil in omogoča ohranjanje biološke raznolikosti.*

*Republika Slovenija podpira vzpostavitev enotnega zakonodajnega okvirja EU za zaščito dobrobiti živali med prevozom še zlasti z vidika preprečevanja nadaljnjega izkrivljanja konkurence in neenake ravni dobrobiti živali na ravni EU.*

*V tej luči Republika Slovenija podpira namen in cilje predloga uredbe o zaščiti živali med prevozom. Republika Slovenija pozdravlja, da predlogi za krepitev dobrobiti živali med prevozom vključujejo nova tehnološka in znanstvena dognanja, kot tudi že pridobljene izkušnje in dobre prakse pri izvajanju obstoječe zakonodaje. Republika Slovenija podpira številne predlagane ukrepe, za katere ocenjuje, da bodo pripevali h krepitvi dobrobiti živali med prevozom. Ob tem pa Republika Slovenija opozarja na potrebo po nadgraditvi nekaterih predlogov, kot je na primer čas potovanja, prevoz ranljivih živali in prevoz pri ekstremnih temperaturah. Pri tem pa je pomembno, da predlagane rešitve odražajo sodelovanje in soglasja med državami članicami, pri čemer je potrebno naslovitvi vse vidike sprejetja novih določil. Pomembno je tudi, da bo nova zakonodaja jasno naslovila odprta vprašanja in odpravila nejasnosti pri interpretaciji zakonodaje ter zagotovila enovito izvajanje nadzora v celotni EU.*

*Republika Slovenija opozarja tudi na pomen sinergij zakonodaje s področja dobrobiti živali s Skupno kmetijsko politiko in zlasti zagotavljanje ustreznih informacij potrošnikom in javnosti, torej ohranjanje zaupanja potrošnikov in omogočanje svobodne izbire deležnikom v prehranski verigi..*

*Republika Slovenija zagovarja potrebo po ureditvi nekaterih odprtih vprašanj, vezanih na bistvene vsebinske elemente predloga, zlasti definicijo komercialnega prevoza, prevoz po morju in prevoz v in iz tretjih držav.*

*Republika Slovenija pozdravlja pristop glede prehodnega obdobja, kar bo omogočilo vsem zadevnim subjektom pripravo na nove pogoje.*

**B)** *(****Za zakonodajne akte in odločitve politične narave)***

**POGLAVITNE REŠITVE IN CILJI PREDLOGA ZADEVE EU**:

*S strategijo »od vil do vilic« za pravičen, zdrav in okolju prijazen prehranski sistem je Komisija napovedala namero po pregledu zakonodaje EU o dobrobiti živali, vključno z dobrobitjo živali med prevozom. Ta revizija je bila del delovnega programa Komisije za leto 2023.*

*Zakonodaja EU o dobrobiti živali se razvija od leta 1974, njen cilj pa je izboljšati dobrobit živali in zagotavljati nemoteno delovanje notranjega trga. Trenutna zakonodaja o zaščiti živali med prevozom je bila sprejeta leta 2004 (Uredba (ES) št. 1/2005 o prevozu).*

*Izvedena preiskava Komisije preverjanja ustreznosti zakonodaje EU o dobrobiti živali, ki je bila zaključena leta 2022, je pokazala, da se priložnosti, ki so jih zagotavljali pomemben razvoj na področju znanosti in tehnologije, spremembe družbenih preferenc in vse večji trajnostni izzivi, ne odražajo v sedanji uredbi. Poleg tega je sedanja pravila težko izvajati in izvrševati, kar povzroča razdrobljeno in neoptimalno raven dobrobiti živali med prevozom ter neenake konkurenčne pogoje na notranjem trgu EU. Ocena strategije EU za dobrobit živali (2012-2015), ki jo je pripravila Komisija, je prav tako ugotovila, da še vedno obstajajo nekatera tveganja glede skladnosti, povezana s prevozom živali. V več sklepih Sveta je bilo dosledno poudarjeno, da je treba izboljšati zaščito živali in standard dobrobiti živali, kadar se živali premikajo v okviru gospodarske dejavnosti. Zlasti v sklepih o dobrobiti živali z dne 16. decembra 2019 je poudarjeno, da mora biti živalim med mednarodnim prevozom na dolge razdalje zagotovljena dobrobit tudi pri prevozu v tretje države. V resoluciji o strategiji »od vil do vilic« je Evropski parlament poudaril, da se je potrebno v zvezi s strategijo za pomen upoštevanja najnovejših dosežkov na področju znanosti o dobrobiti živali odzvati na zahteve javnosti, politike in trga po višjih standardih dobrobiti živali. Poleg tega je leta 2022 na podlagi poročila preiskovalnega odbora EP o prevozu živali (odbor ANIT) Evropski parlament sprejel priporočilo o zaščiti živali med prevozom s priporočili za revizijo uredbe o prevozu. Evropsko računsko sodišče (ERS) je v svojem Posebnem poročilu iz leta 2018 ugotovilo, da med prevozom še vedno obstajajo pomanjkljivosti. Januarja 2023 je Evropsko računsko sodišče objavilo revizijo EU zakonodaje o dobrobiti živali med prevozom, v katerem so bili izraženi podobni pomisleki.*

*Namen te revizije pravil o dobrobiti živali med prevozom je prispevati k trajnostni kmetijski proizvodnji in proizvodnji hrane z zagotavljanjem višje ravni dobrobiti živali in preprečevanju izkrivljanja na notranjem trgu in s tem prispevati k prehodu na gospodarsko, okoljsko in družbeno trajnostni trg in tako k izboljšanju kakovosti proizvodov, ki se uporabljajo na trgu prehranskega sistema, kot je določeno v strategiji »od vil do vilic«. Zato ta predlog uvaja ukrepe, ki spodbujajo zakol živali na kraju samem in s tem nadomeščajo prevoz živih živali s prevozom trupov in mesa. S tem bodo ti ukrepi prispevali h krepitvi kratkih dobavnih verig, hkrati pa bodo zaščitili živali, saj bodo preprečili dolge prevoze v zakol. Omejuje se tudi prevoze za druge namene kot za zakol, da bi sčasoma čim bolj nadomestili prevoz živih živali s prevozom zarodkov in semena, ki je veliko bolj učinkovit glede števila prepeljanih živali, pa tudi bolj okolju prijazen in povzroča manjše stroške.*

*Konkretni cilji te revizije so med drugim:*

*– zmanjšati negativne učinke na dobrobit živali pri dolgih potovanjih z zmanjšanjem števila vmesnih počitkov in s tem povezanega večkratnega raztovarjanja in ponovnega natovarjanja živali;*

*– zagotoviti, da imajo živali med prevozom več prostora;*

*– izboljšati pogoje prevoza ranljivih živali;*

*– preprečiti izpostavljanje živali ekstremnim temperaturam;*

*– olajšati izvrševanje pravil EU o zaščiti živali, tudi z digitalizacijo;*

*– bolje zaščititi živali, ki se izvozijo v tretje države;*

*– bolje zaščititi mačke in pse, ki se prevažajo v okviru gospodarske dejavnosti.*

*V nadaljevanju so predstavljeni ključni elementi predloga o dobrobiti živali pri prevozu.*

*Najdaljši časi potovanja*

*Namen predloga je zmanjšati težave v zvezi z dobrobitjo živali, povezane z dolgimi potovanji in ponavljajočim se raztovarjanjem ter ponovnim natovarjanjem, povezanim z več fazami počitka. Glede časa prevoza se predlaga omejitev potovalnega časa pri prevozu živali za zakol na devet ur. V primerih, ko je najbližja klavnica oddaljena več kot 9 ur, se naredi izjema in se lahko potovanje podaljša za čas, ki je potreben do najbližje klavnice. Predlaga se omejitev dolgega potovanja na 42 ur z vmesnim počitkom 24 ur za napajanje in hranjenje (21 ur + 24 ur odmor + 21 ur). Čas potovanja s plovilom za prevoz rejnih živali se ne šteje v čas potovanja.*

*Za živali, ki se prevažajo za zakol, se pričakuje, da navedena možnost ne bo imela večjih gospodarskih učinkov, saj se v EU opravi razmeroma malo potovanj, daljših od 9 ur (od 0,3 % do 3,4 % živali, ki se prevažajo za zakol med državami članicami, odvisno od vrste). V EU bi predlagani časi potovanja za živali, ki se prevažajo za pitanje in proizvodnjo, vplivali na 1,4 % goveda in 0,2 % prašičev. Predlagani časi potovanja za živali, ki se prevažajo za vzrejo, bi vplivali na 9 % do 16 % goveda, koz, prašičev in ovac, ki se prevažajo med državami članicami.*

*Prevoz živih živali po Sloveniji je zaradi kratkih razdalj krajši kot predlagani najdaljši dovoljeni čas v uredbi. Vendar je Slovenija v veliki meri tranzitna država in izstopna točka za dolga potovanja živih živali po morju. Omejitev časa potovanja na največ devet ur za klavne živali neposredno ne bo imela vpliva na gospodarski učinek za Slovenijo.*

*Republika Slovenija podpira napore za krepitev dobrobiti živali med prevozom tudi z vidika časovne komponente. V tej luči podpira predlog za zmanjšanje najdaljšega časa potovanja živali, pri čemer menimo, da bi bilo v ta čas upoštevati tudi čas potovanja po morju. Prav tako Republika Slovenija posebej poudarja, da morajo biti časi potovanja na področju cestnih prevozov usklajeni s pravili iz Uredbe (ES) št. 561/2006, ki ureja pravila o časih vožnje, odmorih in počitkih voznikov v cestnem prometu.*

*Minimalne prostorske zahteve*

*Predlaga se enoten pristop za vsa prevozna sredstva, enotna formula za izračun prostora, ki upošteva posebnosti gibanja posameznih živalskih vrst, torej možnost, da žival stoji, leži, ima dostop do vode in da lahko uravnava telesno temperaturo.*

*Skupaj s povečanjem razpoložljivega prostora v tovornjakih, usklajenim z mnenjem agencije EFSA, naj bi to imelo znatne koristi za dobrobit živali, po drugi strani pa povzročilo dodatne stroške za prevoznike zaradi potrebe po nakupu dodatnih tovornjakov. Na ravni EU se letni skupni neto stroški razlikujejo glede na vrste in kategorije živali, ki se prevažajo, in znašajo od 35 milijonov EUR za prevoz kokoši nesnic do 1 069 milijonov EUR za prevoz govedi. Večina teh stroškov nastane zaradi povečanja razpoložljivega prostora in bremeni prevoznike. Ti zbirni podatki so povezani z velikimi količinami živil živalskega izvora, proizvedenimi v EU (in s tem velikim številom prepeljanih živali). V povprečju to pomeni povečanje proizvodnih stroškov za 1,4 centa na kilogram proizvedenega mesa, mleka ali jajc, kar bo imeli vpliv na maloprodajne cene. Vendar pa je izboljšanje pogojev dobrobiti živali med prevozom ena od ključnih zahtev državljanov Unije, ob izraženi pripravljenosti k večjemu plačilu za takšen proizvod.*

*Glede socialnih učinkov bi se s povečanjem števila potrebnih prevozov povečala potreba po voznikih. V zvezi z okoljskimi vplivi se zaradi skrajšanja časov potovanja sicer zmanjšajo emisije, vendar se zaradi povečanja razpoložljivega prostora emisije povečajo. Ocena učinka kaže, da je skupni učinek teh ukrepov neznatno povečanje emisij.*

*Republika Slovenija podpira predlagane strožje ukrepe glede minimalnih prostorskih zahtev. Pri čemer se zaveda vpliva na gospodarstvo. Zato pozdravlja, da je dana možnost prehodnega obdobja za prilagoditev.*

*Prevoz ranljivih živali – sesne živali*

*Prevoz teh živali je dogovorjen pri najmanjši starosti 5 tednov oziroma najmanjši masi 50 kg. Čas potovanja se omeji na 8 ur brez krmljenja oziroma 9 ur z nameščenim sistemom krmljenja, pri čemer se pri tem nameni 1 uro počitku. Pri prevozu telet s plovili Ro-Ro (npr. z Irske na celino), se del potovanja, ki se opravi na plovilu Ro-Ro, ne všteje v najdaljši čas potovanja.*

*Najdaljši časi potovanja ter najnižja starost in teža prepeljanih živali bi izboljšali dobrobit neodstavljenih telet, ki veljajo za ranljive živali in so še posebej izpostavljene tveganju glede dobrobiti in zdravja med prevozom.*

*Predlagano je petletno prehodno obdobje, da se ublažijo vplivi na proizvajalce mleka, ki se bodo morali prilagoditi tako, da bodo lahko teleta dlje časa ostala na kmetiji.*

*Ocenjuje se, da se bodo zaradi novih zahtev povišali stroški, ki jih bodo imeli proizvajalci mleka zaradi daljšega zadrževanja živali na kmetijah. Vendar pa bi bila prodajna cena telet višja, ker so močnejša. Izboljšano zdravstveno stanje in manjša smrtnost telet ob prihodu zaradi večje odpornosti sta koristna tudi za gospodarstva za pitanje. Zato se na splošno pričakuje, da bo učinek za večino kmetov pozitiven.*

*Stroški namestitve sistema krmljenja v obstoječi tovornjak naj bi znašali od 25.000 do 30.000 EUR, nov tovornjak, opremljen s takim sistemom krmljenja, pa bi stal približno 500.000 EUR. Zaradi višje starosti telet bo treba sedanje tovornjake s tremi platformami spremeniti v tovornjake z dvema platformama, kar bo prevoznikom povzročilo omejene stroške.*

*Ta možnost bi imela pozitiven vpliv na okolje, saj bi se z bolj omejenimi najdaljšimi časi potovanja ranljivih živali zmanjšale emisije toplogrednih plinov, povezane s prevozom.*

*Republika Slovenija podpira strožje pogoje za prevoz ranljivih živali in meni, da predlagana izjema, da čas potovanja s plovili Ro–Ro ne šteje v čas potovanja, ni v duhu krepitve dobrobiti živali med prevozom.*

*Prevoz pri ekstremnih temperaturah*

*Dovoljena dolžina prevoza je odvisna od vremenske napovedi (temperatura), destinacije, kontrolnih točk in izhodnih kontrolnih točk. Pri temperaturi od 0 do -5 °C je potrebna dodatna zaščita pred vetrom. Pri temperaturi manjši od -5 °C je potrebna dodatna zaščita pred vetrom in potovanje lahko traja samo 9 ur. Pri temperaturi od 25 do 30 °C je potovanje med 10:00 in 21:00 lahko dolgo samo 9 ur. Pri temperaturi nad 30 °C lahko potovanje poteka samo med 21:00 in 10:00. Pri temperaturi nad 30 °C ponoči lahko potovanje poteka samo med 21:00 in 10:00 in živali potrebujejo 20 % več minimalnega prostora.*

*Ta možnost bi izboljšala dobrobit živali, saj bi jim omogočila, da se izognejo stresu zaradi ekstremnih temperatur.*

*Predvideno je petletno prehodno obdobje.*

*Številne države članice po priporočilih Komisije že sedaj ne odobrijo dolgih potovanj, če so napovedane temperature nad 30 °C. Pričakovati je, da bodo gospodarski učinki tega ukrepa povezani predvsem z logističnim izzivom prevoza živali ponoči, kadar so napovedane dnevne temperature nad 30 °C. Prevoznikom se bodo povišali stroški zaradi višjih plač za nočno vožnjo, pa tudi zaradi višjih upravnih stroškov, kadar bo treba inšpekcijske preglede in kontrole opraviti ponoči. Vpliv se pričakuje tudi za kmete in klavnice.*

*Vplivov na okolje ni pričakovati. Kar zadeva socialni vpliv, bi morali delavci v sektorjih, zlasti vozniki, osebje v klavnicah in uradni veterinarji morda opravljati večje število nočnih izmen, kar bi lahko dodatno vplivalo na potrebe po delovni sili.*

*Republika Slovenija podpira predvidene ukrepe glede prevoza pri ekstremnih temperaturah, pri čemer izpostavlja, da bi bilo treba poleg temperature določiti tudi meje vlažnosti zraka in posebne zahteve glede temperature okolja za prevoz posebno občutljivih živalskih vrst.*

*Nove tehnologije in digitalizacija*

*S predlogom se krepi pristop digitalizacije z namenom olajšati izvajanje predpisov EU o zaščiti živali. Predvidena je popolna digitalizacija dolgega potovanja, podpora v aplikaciji TRACES (dnevnik poti, potrdila za voznike, zbiranje podatkov – časi odhoda, počitka, prihoda…), določanje položaja v realnem času, izbira pred potovanjem, časovna točka glede na posamezne dogodke na poti.*

*V skladu s tem pristopom bodo podatki GPS tovornjakov komunicirali z avtomatiziranim sistemom (osrednja podatkovna zbirka EU), ki bo povezan s sistemom TRACES, tako da bo pristojni organ lahko dostopal do informacij o času, ko je tovornjak dosegel določene točke (kraj odhoda, kontrolna točka, mejni prehodi med državami članicami, namembni kraj), da bodo lahko pristojni organi na podlagi teh informacij izvajali uradni nadzor. Ker je skrajšanje najdaljših časov potovanja eden od glavnih ukrepov za dosego cilja politike dobrobiti živali, je to potrebno, da se pristojnim organom držav članic zagotovijo orodja za učinkovito izvajanje uradnega nadzora.*

*Sistemi sledenja v realnem času bodo s pomočjo osrednje podatkovne zbirke EU omogočili boljšo usmerjenost in učinkovitejše izvajanje uradnega nadzora, kar bo izboljšalo dobrobit živali.*

*Ker je več kot 77 % sedanjih tovornjakov za prevoz že opremljenih s sistemom za sledenje, bi bili stroški izvajalcev dejavnosti za izpolnjevanje novih standardov zanemarljivi. Pričakuje se, da se bo upravno breme za prevoznike z uporabo avtomatiziranega sistema sledenja in platforme IT znatno zmanjšalo.*

*Glavni stroški, čeprav omejeni, bi bili povezani z moduli, ki jih mora Komisija razviti v obstoječem sistemu TRACES. Za uprave držav članic bi nastali omejeni stroški, povezani z usposabljanjem osebja.*

*Čeprav se pričakuje, da se bodo z digitalizacijo, ki bo zmanjšala uporabo papirja, zmanjšale emisije toplogrednih plinov, povezane s papirjem, se pričakuje majhno povečanje emisij toplogrednih plinov, povezanih z večjo porabo energije.*

*Pričakuje se rahel pozitiven socialni učinek. Čeprav bo med izvajalci dejavnosti morda potrebnih manj upravnih uslužbencev, se lahko poveča število uslužbencev v javni upravi, potrebnih za obdelavo zbranih podatkov. Za izvajalce dejavnosti bo poenostavitev zaradi digitalizacije pomenila izboljšanje delovnih pogojev.*

*Republika Slovenija podpira krepitev digitalizacije z namenom olajšati izvajanje predpisov EU o dobrobiti živali, pri čemer poudarja potrebo, da se sprejmejo tehnične rešitve, ki bodo predstavljale minimalne stroške za države ter podjetja, ki se jih to področje tiče.*

*Prevoz v in iz tretjih držav*

*Predlog obsega tudi ukrepe dobrobiti za prevoz živali v in iz tretjih držav z namenom bolje zaščititi živali, ki se izvažajo v države, ki niso članice EU. Pri tem se zasleduje naslednja načela:*

*- pravila EU morajo biti upoštevana do končne destinacije;*

*- kontrole v tretjih državah morajo biti opravljene preko odobrenih teles;*

*- kontrolne točke v tretjih državah morajo biti odobrene s strani EU;*

*- pri prevozu iz tretjih držav morajo biti pravila EU upoštevana na celotni poti;*

*- pri tranzitu čez EU morajo biti upoštevana pravila EU razen določbe glede dnevnika poti.*

*Izvoz pod strožjimi pogoji (vključno s pravili o najdaljših časih potovanja za cestni prevoz in strožjimi zahtevami glede pomorske varnosti za plovila za prevoz živine) bi pomenil znatno izboljšanje dobrobiti živali. Pri cestnem prevozu se sicer zmanjša število prevoženih kilometrov, vendar bodo morali izvajalci dejavnosti posodobiti tovornjake, da bi povečali razpoložljivi prostor.*

*V zvezi s pomorskim prometom se ocenjuje, da bodo povprečni stroški usposabljanja pooblaščenca za dobrobit živali znašali 241 EUR na osebo na leto. Pričakovati je povečanje stroškov izvrševanja, povezanih z možnostjo nadgradnje standardov za plovila za prevoz rejnih živali. Pričakuje se, da se emisije tovornjakov in plovil za prevoz rejnih živali ne bodo bistveno spremenile, saj se število prepeljanih živali predvidoma ne bo bistveno spremenilo.*

*Slovenija je v večini tranzitna država in izstopna točka za izvoz živali v tretje države, živali so v večini primerov tujega izvora. Uvoza rejnih živali iz tretjih držav v Slovenijo praktično ni.*

*Republika Slovenija podpira predlagane ukrepe za krepitev dobrobiti živali pri prevozu v in iz tretjih držav. Republika Slovenija meni, da se izvoz živali omeji samo na tiste uvozne države tretjega sveta, ki lahko zanesljivo dokazujejo, da imajo delujočo zakonodajo na področju zaščite živali, ki je enakovredna zakonodaji Unije.*

*Prevoz mačk in psov*

*Predlog vključuje tudi ukrepe za prevoz mačk in psov z namenom boljše zaščite mačk in psov, ki se prevažajo v povezavi z gospodarsko dejavnostjo. Predpisani so naslednji standardi:*

*- starost najmanj 12 tednov;*

*- temperatura v prostoru med 20 in 25 °C;*

*- vlaga v prostoru med 30 in 70 %;*

*- izvedba preventivnih veterinarskih pregledov pred potovanjem;*

*- posebni pogoji za brahicefalične pasme in pasme z ekstremno odlačenostjo;*

*- pisna navodila, hranjenje, voda na razpolago.*

*Z ukrepom bi se izboljšala dobrobit mačk in psov, ki se prevažajo v okviru gospodarske dejavnosti, za katero trenutno večinoma ni posebnih določb. Najnižja starost za prevoz bo na primer omogočila boljši razvoj odpornosti proti nalezljivim boleznim.*

*Kar zadeva gospodarske učinke, lahko dodatni veterinarski pregledi mačk in psov stanejo od 10 do 40 EUR na žival. Pričakuje se, da bo gospodarski učinek novih zahtev glede krmljenja in napajanja omejen, saj se že uporabljajo precej podobna pravila. Pričakovati je mogoče tudi dodatne stroške za prevoznike, povezane z izboljšanjem ali zamenjavo njihovih sedanjih vozil, da bodo ustrezala novim standardom. Nov priklopnik za pse, ki je na voljo na trgu in nima klimatske naprave, vendar je ustrezno zasnovan, naj bi stal od 1.000 do 3.000 EUR za dva do štiri pse.*

*Ne pričakujejo se bistveni učinki na okolje. Kar zadeva socialne učinke, vključno z učinki na zdravje ljudi, bi se lahko zaradi dodatnih zahtev glede cepljenja in višje starosti ob prevozu, predlaganih v tem ukrepu, zmanjšalo število bolnih živali po prihodu, kar bi pozitivno vplivalo tudi na zdravje ljudi.*

*Republika Slovenija podpira strožje pogoje pri prevozu mačk in psov in opozarja na pomen skladnosti s predlogom uredbe o dobrobiti psov in mačk ter sledljivosti.*

*Druge informacije*

*Pričakovati je, da bodo nova pravila glede prevoza prinesla koristi za dobrobit živali, ki se vsako leto prevažajo med državami članicami EU, pa tudi za milijone živali, ki se letno prevažajo na dolge razdalje, tudi izven EU. Zaradi jasnejših določb in večje uporabe sodobnih tehnologij bo revidirano zakonodajo lažje upoštevati in izvajati. Poleg tega se nova zakonodaja odziva na pričakovanja evropskih državljanov glede visoke kakovosti in varnosti standardov EU o dobrobiti živali med prevozom.*

*Ta zakonodajni predlog se sprejema hkrati z zakonodajnim predlogom o dobrobiti psov in mačk ter njihovi sledljivosti. Oba predloga sta medsebojno usklajena. Predlog je skladen s pravili EU o uradnem nadzoru v agroživilski verigi.*

*Ta predlog predvideva prehodna obdobja, da bi se akterji lahko postopoma prilagodili. Za nova pravila o najdaljših časih potovanja, vključno z najdaljšimi časi potovanja za neodstavljena teleta, razpoložljivih prostorih, izvozu, uvozu, najnižji starosti in masi neodstavljenih telet ter sledenju v realnem času je določeno petletno prehodno obdobje. Za nova pravila o prevozu mačk in psov je prehodno obdobje tri leta.*

*Predlog je skladen s cilji evropskega zelenega dogovora in politike »od vil do vilic«. Predlog naj bi deloval v sinergiji z drugimi pobudami in politikami EU, ki vplivajo na žive živali in prevoz, zlasti s politiko EU na področju zdravja živali, pravili EU o času vožnje, odmorov in počitka za voznike tovornjakov ter pravili o zaščiti živali, ki jih je treba upoštevati pri prevozu živali, in živali, ki se uporabljajo v znanstvene namene.*

*Tudi trgovinska politika EU ima pomembno vlogo pri spodbujanju višjih standardov dobrobiti živali. Predlog vključuje nove in jasnejše določbe o pravilih o dobrobiti živali, ki se uporabljajo za prevoz živih živali iz tretje države v Unijo in iz Unije v tretjo državo. V obeh primerih (uvoz in izvoz) morajo izvajalci zagotoviti, da so upoštevana pravila EU o dobrobiti živali od kraja odhoda do namembnega kraja.*

*V obeh primerih je predvideno petletno prehodno obdobje, ki izvajalcem omogoča prilagoditev. Pravila o varstvu podatkov (zlasti Splošna uredba o varstvu podatkov) se uporabljajo za določbe o sledenju vozil v realnem času.*

**OCENA VPLIVOV IN POSLEDIC PREDLOGA ZADEVE EU**:

Vpliv na pravni red

 *Sprememba obstoječih aktov*

 *Pričakuje se, da bo potrebna sprememba Zakona o zaščiti živali (Uradni list RS, št. 38/13 – uradno prečiščeno besedilo, 21/18 – ZNOrg, 92/20, 159/21 in 109/23), Uredbe o izvajanju uredb (ES) in (EU) o zaščiti živali med prevozom (Uradni list RS, št. 132/23) in Pravilnika o izvajanju uredbe (ES) o zaščiti živali med prevozom (Uradni list RS, št. 1/24).*

 *Priprava novih aktov*

 *Zaenkrat predlog ne predvideva priprave novih aktov.*

Posledice za proračun

*Zaradi dodatnih obveznosti usklajevanja oziroma izdelave spletnih servisov ter posodabljanja že obstoječih baz podatkov (registri voznikov, prevoznikov, organizatorjev) ter potrebnih dodatnih kadrov za izpolnjevanje obveznosti iz uredbe na nacionalni ravni (programi usposabljanj) se pričakuje vpliv na proračun Republike Slovenije in sicer zaradi dodatnih nalog, ki jih bo opravljal odgovorni organ, tj. Uprava za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin, v smislu vzpostavitve in upravljanja dodatnih podatkov baz ter nadzora v višini 65.000 EUR, ki jih bo treba zagotoviti znotraj finančnega načrta Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano (v tem primeru povišati integralna sredstva v okviru PP 130044, PP 130045, PP 130046 in PP 130050).*

*Kar se tiče vpliva na proračun EU, bo po oceni Komisije predlog zahteval dodatne finančne vire in sicer:*

*– enkratni stroški: študija o načinih uporabe novih tehnologij in digitalizacije za lažje izvajanje in uveljavljanje pravil o dobrobiti živali med prevozom: 250.000 EUR;*

*– enkratni stroški: razvoj modula v sistemu TRACES: 1.400.000 EUR;*

*– ponavljajoči se stroški: vzdrževanje sistema TRACES: 450.000 EUR letno;*

*– ponavljajoči se stroški: človeški viri za izvajanje predloga, študij, revizij, terciarne zakonodaje in mednarodnih dejavnosti: 6,5 ekvivalenta polnega delovnega časa (EPDČ) na leto od leta 2026;*

*– enkratni stroški: razvoj digitalne aplikacije: 300.000 EUR.*

*Potrebe po odobritvah za človeške vire in druge upravne odhodke se delno krijejo z odobritvami generalnega direktorata Evropske komisije, ki so že dodeljene za upravljanje ukrepa in/ali so bile prerazporejene znotraj generalnega direktorata Evropske komisije, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu generalnemu direktoratu Evropske komisije dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.*

*Stroški poslovanja v višini 2,4 milijona EUR iz proračunske vrstice 03.02.06 »Prispevanje k visoki ravni zdravja in dobrobiti ljudi, živali in rastlin« v obdobju 2024–2027 se bodo krili z notranjo prerazporeditvijo znotraj proračunske vrstice proračuna EU.*

Vpliv na gospodarstvo

*Pričakovati je posledice za gospodarstvo, vendar v manjšem obsegu za Slovenijo. Za poslovne subjekte bodo potrebne naložbe in prilagoditve poslovnih praks na različnih področjih. Prevozna podjetja se bodo morala prilagoditi novim vzorcem prevoza, vlagati v nove tovornjake, ki bodo zagotovili več prostora za živali, v primeru pomorskega prevoza pa bodo morali nekateri prevozniki prenoviti svoja plovila. Nekateri stroški se bodo izravnali s prihranki, ki bodo nastali zaradi manjšega upravnega bremena zaradi digitalizacije in manjšega števila porabe goriva. Poleg tega je predvideno dvo- do petletno prehodno obdobje, da se omogoči nemoten prehod. Z jasnejšimi in bolj usklajenimi pravili kot danes pa bodo izvajalci poslovnih dejavnosti imeli koristi od bolj enakih konkurenčnih pogojev na enotnem trgu.*

*Kar zadeva trgovino, je pričakovati, da bodo povečani proizvodni stroški in zmanjšana raven proizvodnje privedla v zmanjšanje izvoza govejega, ovčjega in kozjega mesa (količinsko, ne pa nujno tudi vrednostno). V povprečju se na ravni Republike Slovenije ocenjuje, da bo kumulativni učinek spremembe zakonodaje povzročil minimalno povečanje proizvodnih stroškov za kilogram mesa, mleka ali jajc na leto. Učinek na raven proizvodnje, uvoz, izvoz in potrošniške cene, naj bi bil zanemarljiv (pod 1 %). Gospodarski učinki na uvoz bodo po pričakovanjih minimalni glede na razmeroma majhen delež živih živali, ki se prevažajo v Unijo.*

Vpliv na javno upravo

*Nekateri obstoječi stroški za izvajanje nadzora se bodo zmanjšali zaradi prihrankov, ki bodo nastali zaradi manjšega upravnega bremena na račun digitalizacije.*

*Zagotavljanje bolj usklajenih zahtev, kot so skupna pravila o največjem dovoljenem času prevoza živali, bo prineslo poenostavitev za poslovne subjekte kot tudi za pristojne organe v primerjavi s sedanjimi pravili, ki so različna za različne vrste in kategorije živali. Poleg tega bodo jasnejše opredelitve povzročile, da bo zakonodaja učinkovitejša in jo bo lažje izpolnjevati, saj izvajalcem dejavnosti ne bo več treba opravljati lastnih ocen, da bi se odločili o meji, ki jo bodo uporabili za uporabo različnih določb.*

*Večja uporaba digitalnih orodij bo poenostavila komunikacijo med podjetji in pristojnimi organi. To bo pomenilo izboljšanje, predvsem v zvezi s papirno dokumentacijo, na primer v zvezi z dnevniki vožnje za prevoz živali. V realnem času bo sledenje vozil omogočalo boljše načrtovanje, usmerjanje in racionalizacijo vseh uradnih nadzorov.*

Vpliv na okolje

*Ni pričakovati, da bo imel predlog pomembnejši vpliv na okolje. Prevoz v nočnem času lahko zmanjša emisije, vendar bi se ukrep še vedno uporabljal v zelo omejenem obsegu, omejeno število dni v letu, ne samo zaradi časa, ampak tudi zaradi zanemarljive količine prevoza.*

*Zaradi digitalizacije bodo dodatni podatki shranjeni v osrednji zbirki podatkov EU. V primeru, da bo papirna sledljivost nadomeščena z digitalno sledljivostjo, se bo uporaba papirja in prostorov za shranjevanje zmanjšala, nadomestili pa jo bodo podatki na strežnikih. Pričakuje se, da se bodo s tem zmanjšale emisije toplogrednih plinov, povezane z uporabo papirja in skladiščnimi zmogljivostmi, vendar pa se bodo povečale emisije toplogrednih plinov, povezane z večjo porabo energije pri uporabi računalniških sistemov.*

Drugo

**C)**

**Predstavniki RS, ki bodo zastopali stališče RS v institucijah EU**:

***Mateja Čalušić, ministrica za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano; Eva Knez, državna sekretarka, dr. Blaž Germšek, državni sekretar, Arnej Galjot, MKGP (UVHVVR); Marko Potočnik, SPBR.***