Parlament Europejski
2024-2029

Komisja Transportu i Turystyki
Komisja Rolnictwa i Rozwoju Wsi

2023/0448(COD)

16.4.2025

POPRAWKI
21 - 261

Projekt sprawozdania
Tilly Metz, Daniel Buda
(PE770.070v01-00)

Ochrona zwierząt podczas transportu i związane z tym działania

Wniosek dotyczący rozporządzenia
(COM(2023)0770 – C9-0446/2023 – 2023/0448(COD))

Poprawka 21
Waldemar Buda, Anna Zalewska, Kosma Złotowski, Maciej Wąsik, Beata Szydło

Wniosek dotyczący rozporządzenia
–

Wniosek o odrzucenie

Parlament Europejski odrzuca wniosek Komisji 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.

Or. en

Poprawka 22
Carmen Crespo Díaz, Céline Imart, Jessika Van Leeuwen, Paulo Do Nascimento Cabral, Esther Herranz García, Isabel Benjumea Benjumea, Antonio López-Istúriz White, Maravillas Abadía Jover, Elena Nevado del Campo, Krzysztof Hetman, Dolors Montserrat, Gabriel Mato, Ilia Lazarov, Peter Agius, Juan Ignacio Zoido Álvarez, Javier Zarzalejos, Nicolás Pascual de la Parte, Raúl de la Hoz Quintano, Rosa Estaràs Ferragut, Flavio Tosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
–

Wniosek o odrzucenie

Parlament Europejski odrzuca 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.

Or. en

Poprawka 23

Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Céline Imart, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Dolors Montserrat, Raúl de la Hoz Quintano, Nicolás Pascual de la Parte, Antonio López-Istúriz White, Rosa Estaràs Ferragut, Maravillas Abadía Jover, Javier Zarzalejos, Isabel Benjumea Benjumea, Juan Ignacio Zoido Álvarez, Paulo Do Nascimento Cabral, Krzysztof Hetman, Ilia Lazarov, Peter Agius, Jessika Van Leeuwen, Gabriel Mato, Adrián Vázquez Lázara, Esteban González Pons, Alma Ezcurra Almansa, Susana Solís Pérez, Pilar del Castillo Vera

Wniosek dotyczący rozporządzenia
–

Wniosek o odrzucenie

Parlament Europejski odrzuca 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.

Or. en

Poprawka 24
Valérie Deloge, Marie Dauchy, Tomáš Kubín, Julien Leonardelli, Vilis Krištopans, Barbara Bonte, Gilles Pennelle, Raffaele Stancanelli, Mireia Borrás Pabón

Wniosek dotyczący rozporządzenia
–

Wniosek o odrzucenie

Parlament Europejski odrzuca wniosek Komisji.

Or. fr

Uzasadnienie

Nous rejetons cette proposition de la Commission européenne qui est unanimement dénoncée par les filières agricoles et de transport de tous les Etats membres car inadaptée à la réalité physiologique des espèces et des conditions de transport. Cette proposition ne permettra pas une amélioration du bien-être des animaux et mettra à mal les filières, détruisant de fait l'élevage européen. Le règlement CE 1/2005 relatif à la protection des animaux lors du transport est reconnu comme proposant un équilibre acceptable entre protection du bien-être

animal et défense des intérêts des filières. Il est donc préférable de garantir une meilleure application de ce règlement, sans proposer de nouveau texte.

Poprawka 25
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Alexander Bernhuber, Maria Walsh, Flavio Tosi, Sophia Kircher, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005[3] 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 zwierząt[4] 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, aby dostosować je do najnowszych osiągnięć nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie.	(1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005[3] ustanowiono wspólne normy dotyczące ochrony zwierząt podczas transportu. Od czasu przyjęcia tego rozporządzenia nastąpił rozwój nauki i technologii ***w odniesieniu do niektórych gatunków***. Obecnie panuje większa świadomość potrzeb zwierząt 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 zwierząt[4] 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, aby ***zapewnić ich jednolite wdrożenie we wszystkich państwach członkowskich i*** dostosować je do najnowszych osiągnięć nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie***, przy***

	jednoczesnym uznaniu wysiłków i postępów już poczynionych przez operatorów w różnych sektorach.
[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.	[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] Dokument roboczy służb Komisji „Ocena adekwatności przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt”, SWD(2022) 328 final, 4.10.2022.	[4] Dokument roboczy służb Komisji „Ocena adekwatności przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt”, SWD(2022) 328 final, 4.10.2022.

Or. en

Poprawka 26
Benoit Cassart, Asger Christensen, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Elsi Katainen, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005[3] 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	(1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005[3] ustanowiono wspólne normy dotyczące ochrony zwierząt podczas transportu. Od czasu przyjęcia tego rozporządzenia nastąpił rozwój nauki i technologii. 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 zwierząt[4] ujawniła

państw członkowskich zmienia lub przyjmuje przepisy krajowe wykraczające poza minimalne wymogi unijne. Ponadto ocena adekwatności przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt[4] 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, aby dostosować je do najnowszych osiągnięć nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie.

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, aby dostosować je do najnowszych osiągnięć nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie***, uwzględniając wysiłki już podjęte przez wszystkie podmioty łańcucha wartości, oraz poprawić ich konkurencyjność***.

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

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

Or. en

Poprawka 27
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005[3] 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	(1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005[3] ustanowiono wspólne normy minimalne dotyczące ochrony zwierząt podczas transportu. Od czasu przyjęcia tego rozporządzenia nastąpił rozwój nauki i technologii***, jednak oczekiwania obywateli w zakresie dobrostanu zwierząt***

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 zwierząt[4] 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, aby dostosować je do najnowszych osiągnięć nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie.

[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.

nie zostały spełnione z powodu przestarzałego prawodawstwa i braku egzekwowania przepisów. Obecnie panuje większa świadomość wymagań dotyczących dostępnej powierzchni oraz potrzeb ***fizycznych i behawioralnych*** zwierząt – w szczególności zwierząt ***nienadających się do przewiezienia, takich jak zwierzęta nieodsadzone*** i ***ciężarne, oraz*** 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 ***i rosnącym zainteresowaniem żywnością pochodzenia roślinnego***, wiele państw członkowskich zmienia lub przyjmuje przepisy krajowe wykraczające poza minimalne wymogi unijne. Ponadto ocena adekwatności przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt[4] ujawniła w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1/2005 trudności w interpretacji, stosowaniu i egzekwowaniu niektórych przepisów, co ***przyczynia się do problemów związanych z dobrostanem zwierząt i*** sprawia, że warunki działania dla poszczególnych podmiotów są nierówne. Konieczna jest zatem zmiana ***i wzmocnienie*** przepisów dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu w taki sposób, aby dostosować je do najnowszych osiągnięć nauki i technologii ***oraz oczekiwań obywateli***, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie.

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

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

Or. en

Poprawka 28
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sophia Kircher, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005[3] 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 zwierząt[4] 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	(1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005[3] ustanowiono wspólne normy minimalne dotyczące ochrony zwierząt podczas transportu. Od czasu przyjęcia tego rozporządzenia nastąpił rozwój nauki i technologii. ***W przypadku niektórych gatunków*** 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 zwierząt[4] 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. ***Ponadto należy uwzględnić***

podczas transportu w taki sposób, aby dostosować je do ***najnowszych*** osiągnięć nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie.	***zmiany w przepisach dotyczących warunków pracy kierowców, w szczególności przepisów dotyczących czasu odpoczynku i czasu pracy, aby zapewnić zgodność przepisów dotyczących transportu zwierząt z szerszą polityką transportową UE.*** Konieczna jest zatem zmiana przepisów dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu w taki sposób, aby dostosować je do ***najnowszej polityki transportowej UE,*** osiągnięć nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie ***oraz zagwarantować równe warunki dla różnych przewoźników w UE i, w stosownych przypadkach, dla przywozu spoza UE, a także poprawić wydajność (zmniejszyć śmiertelność i liczbę urazów) i konkurencyjność operatorów z UE, przy jednoczesnym uznaniu wysiłków i postępów już poczynionych przez różne sektory, których to dotyczy***.
[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.	[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] Dokument roboczy służb Komisji „Ocena adekwatności przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt”, SWD(2022) 328 final, 4.10.2022.	[4] Dokument roboczy służb Komisji „Ocena adekwatności przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt”, SWD(2022) 328 final, 4.10.2022.

Or. en

Poprawka 29
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) Rozporządzeniem Rady (WE)	(1) Rozporządzeniem Rady (WE)

nr 1/2005[3] 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 zwierząt[4] 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, aby dostosować je do najnowszych osiągnięć nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie.

[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.

nr 1/2005[3] 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 zwierząt[4] 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, aby dostosować je do najnowszych osiągnięć nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie. ***Przepisy o transporcie zwierząt muszą być bardziej zgodne z unijnymi przepisami dotyczącymi transportu, aby zagwarantować poszanowanie praw pracowników przy jednoczesnym zapewnieniu dobrostanu zwierząt.***

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

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

Or. en

Poprawka 30
Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005[3] 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 zwierząt[4] 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, aby dostosować je do najnowszych osiągnięć	(1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005[3] 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**.** ***Konieczne jest również zapewnienie większej zgodności przepisów w zakresie dobrostanu zwierząt z unijnymi przepisami dotyczącymi transportu***. 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 zwierząt[4] 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

nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie.

są nierówne. Konieczna jest zatem zmiana przepisów dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu w taki sposób, aby dostosować je do najnowszych osiągnięć nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie.

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

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

Or. en

Poprawka 31
Julien Leonardelli, Valérie Deloge, Gilles Pennelle

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005[3] 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	(1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005[3] ustanowiono wspólne normy minimalne dotyczące ochrony zwierząt podczas transportu. Od czasu przyjęcia tego rozporządzenia nastąpił rozwój nauki i technologii. ***W przypadku niektórych gatunków*** 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

zrównoważonych metod produkcji, wiele państw członkowskich zmienia lub przyjmuje przepisy krajowe wykraczające poza minimalne wymogi unijne. Ponadto ocena adekwatności przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt[4] 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, aby dostosować je do najnowszych osiągnięć nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie.

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

zrównoważonych metod produkcji, wiele państw członkowskich zmienia lub przyjmuje przepisy krajowe wykraczające poza minimalne wymogi unijne. Ponadto ocena adekwatności przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt[4] 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, aby dostosować je do najnowszych osiągnięć nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie***, przy jednoczesnym uznaniu wysiłków i postępów już osiągniętych przez podmioty z różnych sektorów***.

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

Or. fr

Uzasadnienie

Prawdą jest, że panuje większa świadomość potrzeb niektórych gatunków podczas transportu. Należy jednak podkreślić, że poziom zrozumienia i wiedzy naukowej różni się w zależności od gatunku. Ważne jest uznanie wszystkich postępów już osiągniętych przez podmioty z różnych sektorów w zakresie transportu zwierząt.

Poprawka 32
Valérie Deloge, Marie Dauchy, Tomáš Kubín, Julien Leonardelli, Barbara Bonte

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005[3] 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 zwierząt[4] 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, aby dostosować je do najnowszych osiągnięć nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie.	(1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1/2005[3] 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 zwierząt[4] 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 ***i potwierdzenie*** przepisów dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu w taki sposób, aby dostosować je do najnowszych osiągnięć nauki i technologii, a także ułatwić ich stosowanie i egzekwowanie.
[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.	[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] Dokument roboczy służb Komisji „Ocena	[4] Dokument roboczy służb Komisji „Ocena

adekwatności przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt", SWD(2022) 328 final, 4.10.2022.	adekwatności przepisów UE dotyczących dobrostanu zwierząt", SWD(2022) 328 final, 4.10.2022.
	Or. fr

Poprawka 33
Daniel Buda, Dan-Ştefan Motreanu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(1a) Jak stwierdzono również w badaniu EPRS z 2025 r.[1a], występują istotne sprzeczności między rozporządzeniem (WE) nr 1/2005 w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu a rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, które reguluje czas jazdy, przerwy i okresy odpoczynku kierowców. To nakładanie się wymogów utrudnia skuteczne stosowanie zasady możliwie najkrótszego czasu przejazdu.
	[1a] Biuro Analiz Parlamentu Europejskiego, „Animal welfare during transport: Update on the implementation of Council Regulation (EC) No 1/2005" [Dobrostan zwierząt podczas transportu: aktualizacja informacji na temat wdrażania rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005], marzec 2025 r.
	Or. ro

Poprawka 34
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Alexander Bernhuber, Flavio Tosi, Sophia Kircher, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Krzysztof Hetman, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(1a) Ponieważ przepisy dotyczące dobrostanu zwierząt muszą być zgodne i spójne z unijnymi przepisami dotyczącymi transportu, podczas planowania tras i organizacji transportu żywych zwierząt należy uwzględnić przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w sprawie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowców, tak aby nie powodować zmęczenia kierowców, a jednocześnie przestrzegać wymogów dotyczących karmienia, pojenia i odpoczynku zwierząt.

Or. en

Poprawka 35
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sophia Kircher, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda, Nina Carberry

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(1c) Mając na uwadze, że zapewnienie spójności między przepisami w zakresie dobrostanu zwierząt a unijnymi przepisami dotyczącymi transportu ma zasadnicze znaczenie, podczas planowania i organizacji transportu żywych zwierząt należy uwzględnić przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w sprawie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku dla kierowców. Dostosowanie to jest konieczne, aby zapobiegać zmęczeniu kierowców, a jednocześnie chronić dobrostan zwierząt, zapewniając im odpowiednie żywienie, pojenie i odpoczynek podczas transportu.

Or. en

Poprawka 36
Julien Leonardelli, Valérie Deloge, Gilles Pennelle

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(1a) Istotne jest zapewnienie spójności między celami niniejszego rozporządzenia a innymi przepisami UE, takimi jak przepisy dotyczące transportu drogowego, Prawo o zdrowiu zwierząt i unijne prawo o klimacie.

Or. fr

Uzasadnienie

Należy zapewnić spójność z celami innych aktów prawnych, na przykład w dziedzinie zdrowia zwierząt, środowiska, transportu drogowego itp.

Poprawka 37
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sophia Kircher, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda, Nina Carberry

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(1a) Zmiana musi być proporcjonalna do zamierzonych celów i nie może nakładać niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i dodatkowych kosztów na operatorów i organy administracyjne.

Or. en

Poprawka 38
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sophia Kircher, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda, Nina Carberry

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(1b) Społeczno-ekonomiczne skutki takiej zmiany muszą zostać zminimalizowane dzięki przydzieleniu środków finansowych i zapewnieniu odpowiednich zachęt, aby wspierać operatorów i umożliwić im skuteczne przeprowadzenie tej transformacji.

Or. en

Poprawka 39
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 międzynarodowym[5].	(2) Dobrostan zwierząt jest wartością wspólnotową zapisaną w art. 13 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE")***, który stanowi, że Unia i państwa członkowskie w pełni uwzględniają wymagania w zakresie dobrostanu zwierząt jako istot zdolnych do odczuwania***. Unia i szereg państw członkowskich jest ponadto sygnatariuszami zmienionej Europejskiej konwencji o ochronie zwierząt w transporcie międzynarodowym[5].
[5] Europejska konwencja o ochronie zwierząt w transporcie międzynarodowym, Rada Europy, Chişinau, 6.11.2003, Seria Traktatów Rady Europy nr 193.	[5] Europejska konwencja o ochronie zwierząt w transporcie międzynarodowym, Rada Europy, Chişinau, 6.11.2003, Seria Traktatów Rady Europy nr 193.

Or. en

Poprawka 40
Emma Wiesner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(2a) Większość zwierząt w ciągu swojego życia jest transportowana. W większości przypadków transport ten ma charakter krajowy, tj. odbywa się w obrębie gospodarstwa, między gospodarstwami, z gospodarstwa na targ lub z gospodarstwa do rzeźni. Transport ten stanowi integralną część funkcjonowania łańcucha rolno-spożywczego, ale nie zawsze ma to miejsce w przypadku transportu w ramach handlu wewnątrz UE oraz przywozu do UE lub wywozu z UE. Aby zmniejszyć ryzyko naruszenia norm dobrostanu zwierząt, rozprzestrzeniania się chorób lub problemów związanych ze zdrowiem zwierząt, należy preferencyjnie traktować transport materiału genetycznego lub zarodków w stosunku do transportu zwierząt hodowlanych, a transport tusz i mięsa w stosunku do transportu zwierząt przewożonych do rzeźni. W związku z tym Komisja powinna podjąć dalsze działania w celu stymulowania tej transformacji, na przykład w ramach planu działania.

Or. en

Poprawka 41
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Alexander Bernhuber, Maria Walsh, Flavio Tosi, Sophia Kircher, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(2a) Transport żywych zwierząt ma

zasadnicze znaczenie dla rolników i sektora produkcji zwierzęcej, ponieważ ułatwia handel, zwiększa różnorodność genetyczną i umożliwia zaopatrywanie rynków. Według sprawozdania Europejskiego Trybunału Obrachunkowego[1a] w latach 2017–2021 w Unii Europejskiej i do państw trzecich transportowano rocznie około 1,6 mld żywych zwierząt. Z tej liczby około 86 % przewozów miało miejsce między państwami członkowskimi, 13,5 % stanowił wywóz do państw spoza UE, a 0,5 % przywóz z państw trzecich.

[1a] Europejski Trybunał Obrachunkowy, przegląd 03/2023 „Transport żywych zwierząt w UE – wyzwania i możliwości”.

Or. en

Poprawka 42
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sophia Kircher, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(2a) Konieczne jest zapewnienie spójności między celami niniejszego rozporządzenia, Kompasem konkurencyjności dla UE i unijnymi przepisami, takimi jak przepisy w zakresie transportu drogowego.

Or. en

Poprawka 43
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Alexander Bernhuber, Maria Walsh, Flavio Tosi, Sophia Kircher, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Krzysztof Hetman,

Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(2b) Transport żywych zwierząt stanowi podstawowy element łańcucha dostaw i bezpieczeństwa żywnościowego. W kontekście geopolitycznym charakteryzującym się niestabilnością UE musi zachować swoje zdolności produkcyjne i wzmocnić swoją obecność na rynkach międzynarodowych, aby zapobiec uzależnieniu od przywozu. Unia ma obowiązek zapewnić żywność dla ponad 450 mln swoich obywateli oraz przyczynić się do globalnej stabilności żywnościowej w świecie, w którym setki milionów ludzi cierpią głód.

Or. en

Poprawka 44
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(3) Transport żywych zwierząt jest ***gospodarczą*** częścią łańcucha rolno-spożywczego. Ochrona zwierząt podczas transportu jest przedmiotem zainteresowania opinii publicznej ***w kontekście dobrostanu zwierząt*** i wpływa na postawy konsumentów wobec produktów ***pochodzenia zwierzęcego, takich jak mięso, ryby, nabiał i jaja***. Niniejsze rozporządzenie ma na celu ***aktualizację i*** uproszczenie procedur, zmniejszenie obciążenia administracyjnego ***oraz ulepszenie*** i ułatwienie egzekwowania zharmonizowanych przepisów***, a także powinno przyczynić się do poprawy***

pozytywny wpływ na zdrowie i dobrostan zwierząt ***oraz przekłada się na lepszą jakość produktów pochodzenia zwierzęcego***.	***dobrostanu zwierząt w UE poprzez zapewnienie wyższego*** poziomu ochrony zwierząt podczas transportu. ***Poprawa*** ochrony zwierząt podczas transportu ma pozytywny wpływ na zdrowie i dobrostan zwierząt ***oraz ogranicza ryzyko chorób odzwierzęcych i rozprzestrzeniania się oporności na środki przeciwdrobnoustrojowe***.

Or. en

Poprawka 45
Csaba Dömötör

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(3) Transport żywych zwierząt jest ważną częścią łańcucha rolno-spożywczego. 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 ***nie może powodować wzrostu kosztów produkcji, a w konsekwencji wzrostu cen*** produktów pochodzenia zwierzęcego.

Or. en

Poprawka 46
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(3) Transport żywych zwierząt jest ważną częścią łańcucha rolno-spożywczego. ***Stanowi on również ważny element handlu żywymi zwierzętami do innych celów gospodarczych, takich jak handel zwierzętami domowymi, działalność rozrywkowa lub transfery między ogrodami zoologicznymi.*** Ochrona zwierząt ***w ujęciu ogólnym, a w szczególności*** podczas transportu***,*** jest przedmiotem zainteresowania opinii publicznej i wpływa na postawy konsumentów wobec produktów rolnych. ***Jest to również kwestia bezpieczeństwa publicznego, ponieważ stanowi kluczowy element, który należy uwzględnić podczas zapobiegania pojawianiu się, przenoszeniu i rozprzestrzenianiu się patogenów i chorób. Metody transportu zwierząt wiążą się z innymi zagrożeniami dla bezpieczeństwa ludzi i zwierząt, a także zagrożeniami dla dobrostanu zwierząt i powinny być dostosowane do transportowanych gatunków***. 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***, jednocześnie zmniejszając zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa zwierząt oraz ludzi***.

Or. en

Poprawka 47

Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(3) Transport żywych zwierząt jest ważną częścią łańcucha rolno-spożywczego***, zapewnia środki utrzymania rolnikom i przewoźnikom oraz gwarantuje bezpieczeństwo żywnościowe i stabilność gospodarczą na obszarach wiejskich***. 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***, wspierając jednocześnie zrównoważony i opłacalny ekonomicznie sektor produkcji zwierzęcej*. *Jednocześnie w niniejszym rozporządzeniu uznaje się istotną rolę przewoźników i rolników w utrzymaniu efektywnych łańcuchów dostaw, a jego celem jest uniknięcie niepotrzebnych ograniczeń, które mogłyby osłabić ich konkurencyjność.***

Or. en

Poprawka 48
Benoit Cassart, Asger Christensen, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Elsi Katainen, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(3) Transport żywych zwierząt jest ważną częścią łańcucha rolno-spożywczego***, w którym występuje duża populacja zwierząt gospodarskich***. Ochrona zwierząt podczas transportu jest przedmiotem zainteresowania opinii publicznej i wpływa na postawy konsumentów wobec produktów rolnych***, nawet jeśli badania wskazują, że w praktyce decydującym czynnikiem jest cena***. Niniejsze rozporządzenie ma na celu uproszczenie procedur, zmniejszenie obciążenia administracyjnego***, poprawę*** i ułatwienie egzekwowania zharmonizowanych przepisów, przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony zwierząt podczas transportu***, oraz zwiększenie konkurencyjności sektora transportu zwierząt***. Zapewnienie ochrony zwierząt podczas transportu ma pozytywny wpływ na zdrowie i dobrostan zwierząt oraz przekłada się na lepszą jakość produktów pochodzenia zwierzęcego.

Or. en

Poprawka 49
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sophia Kircher, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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.	rozporządzenie ma na celu uproszczenie procedur, zmniejszenie obciążenia administracyjnego***, poprawę konkurencyjności*** 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.

Or. en

Poprawka 50
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(3a) 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 („Prawo o zdrowiu zwierząt") służy zapobieganiu chorobom zwierząt i ich zwalczaniu oraz zapewnieniu bezpiecznego prowadzenia działalności związanej ze zwierzętami i produktami pochodzenia zwierzęcego na jednolitym rynku UE. Prawo to zawiera szereg przepisów dotyczących transportu zwierząt, w tym wymogi dotyczące zapobiegania chorobom, świadomości, nadzoru, kontroli i zwalczania chorób, bezpieczeństwa biologicznego, identyfikowalności zwierząt i produktów pochodzenia zwierzęcego, przemieszczania zwierząt i produktów pochodzenia zwierzęcego w obrębie UE oraz wprowadzania zwierząt i produktów pochodzenia zwierzęcego do UE, a także

środków nadzwyczajnych. Przepisy dotyczące transportu zwierząt muszą być skutecznie dostosowane do przepisów i wymogów prawa o zdrowiu zwierząt oraz podejścia „Jedno zdrowie", aby zmniejszyć obciążenia administracyjne, ułatwić procesy i zapewnić komplementarność.

Or. en

Poprawka 51
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Alexander Bernhuber, Maria Walsh, Flavio Tosi, Sophia Kircher, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(3a) Zapewnienie dobrostanu zwierząt podczas całej podróży, od miejsca wyjazdu do miejsca przeznaczenia, jest zarówno podstawowym obowiązkiem, jak i bezpośrednim interesem rolnika. Dla każdego hodowcy zwierząt gospodarskich stan, w jakim zwierzęta docierają do miejsca przeznaczenia, ma ogromne znaczenie. Rolnik rozumie, że tylko transport przeprowadzony w odpowiednich warunkach, minimalizujący stres i cierpienie, może zapewnić dobry stan zdrowia zwierząt oraz ich dalszy wzrost i rozwój. Ponadto odpowiedni transport zwierząt zmniejsza ryzyko zachorowań lub śmiertelności, co ma zasadnicze znaczenie dla ochrony inwestycji i środków utrzymania rolnika.

Or. en

Poprawka 52
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(3a) Transport zwierząt odgrywa ważną rolę w szybkim rozprzestrzenianiu się chorób zwierząt, w tym chorób zwierząt, które mogą być przenoszone na ludzi. Aby zapobiec rozprzestrzenianiu się chorób zwierząt, system rolniczy w UE powinien odejść od intensywnej hodowli zwierząt gospodarskich, która ma szkodliwy wpływ na środowisko i dobrostan zwierząt, na rzecz zrównoważonego systemu żywnościowego opartego w większym stopniu na uprawie roślin. Znaczne zmniejszenie liczby zwierząt hodowanych w UE do celów produkcji żywności, zwłaszcza w państwach członkowskich o dużej gęstości obsady, jest zatem konieczne i nieuniknione.

Or. en

Poprawka 53
Anja Hazekamp, Sebastian Everding

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(3b) W kontekście strategii „Od pola do stołu" Komisja ogłosiła zmianę przepisów UE w zakresie dobrostanu zwierząt, w tym dobrostanu zwierząt podczas transportu. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się przepisy dotyczące ochrony zwierząt podczas transportu mającego związek z działalnością gospodarczą, a jego celem jest wspieranie zrównoważonej produkcji rolnej i produkcji żywności poprzez zapewnienie lepszego dobrostanu zwierząt. Środki wprowadzone w niniejszym rozporządzeniu powinny przyczynić się do wzmocnienia zasady

krótkich łańcuchów dostaw, przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony zwierząt poprzez zapobieganie długim przewozom do rzeźni oraz ograniczenie przewozów do celów innych niż ubój. Aby osiągnąć ten cel, konieczne jest ustalenie celów ilościowych na poziomie Unii i państw członkowskich w celu stopniowego wycofania przewozów transgranicznych oraz ustalenie maksymalnego czasu podróży wynoszącego 2 godziny. Cele krajowe powinny być ustanowione przez prawo krajowe, aby zapewnić odpowiednie postępy i odpowiedzialność za ich realizację. Państwa członkowskie powinny osiągnąć te wiążące cele krajowe do 2040 r.

Or. en

Poprawka 54
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(3c) Zgodnie z ustaleniami EFSA transport zwierząt faktycznie zwiększa ryzyko przenoszenia bakterii 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. Zgodnie z podejściem „Jedno zdrowie" czas trwania transportu żywych zwierząt powinien być w jak największym stopniu ograniczony.

Or. en

Poprawka 55

Salvatore De Meo, Flavio Tosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	***skreśla się***

Or. it

Poprawka 56
Valérie Deloge, Marie Dauchy, Tomáš Kubín, Julien Leonardelli, Barbara Bonte, Raffaele Stancanelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(4) Niniejsze rozporządzenie ma na celu zapewnienie sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego w odniesieniu do zwierząt ***wykorzystywanych do produkcji żywności oraz zwierząt niewykorzystywanych do produkcji żywności, ale przeznaczonych do reprodukcji lub do celów rekreacyjnych i sportowych. Inne kategorie zwierząt*** niewykorzystywanych do produkcji żywności, ***takie*** jak psy i koty, zwierzęta futerkowe, niektóre rodzaje dzikich zwierząt i zwierzęta wykorzystywane do celów naukowych***, są wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, ponieważ są przedmiotem odrębnych aktów prawnych***.

Or. fr

Poprawka 57
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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 ***wykorzystywane do produkcji futer***, niektóre rodzaje dzikich zwierząt i zwierzęta wykorzystywane do celów naukowych.

Or. en

Poprawka 58
Benoit Cassart, Asger Christensen, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Emma Wiesner, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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***, zwierzęta hodowlane*** i zwierzęta wykorzystywane do celów naukowych.

Or. en

Poprawka 59
Benoit Cassart, Asger Christensen, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(4a) W rozporządzeniu należy ustanowić przepisy, które są proporcjonalne i nie nakładają niepotrzebnych obciążeń ani dodatkowych nadmiernych kosztów na cały łańcuch wartości. Dodatkowe koszty powinny być ograniczone do minimum i odpowiednio rekompensowane poprzez zapewnienie odpowiednich zachęt ułatwiających wdrożenie nowych przepisów.

Or. en

Poprawka 60
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sophia Kircher, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda, Nina Carberry

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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.	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 ***mające na celu poprawę egzekwowania obowiązujących przepisów oraz zapewnienie standardów dobrostanu zwierząt podczas transportu***, takie jak zagwarantowanie ***optymalnej temperatury wewnątrz pojazdu, zapewnienie***, 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 ***w miarę możliwości*** 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.

Or. en

Poprawka 61
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Alexander Bernhuber, Flavio Tosi, Sophia Kircher, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Krzysztof Hetman, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(5) W 2022 r. Parlament Europejski przyjął zalecenia w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu, opracowane na podstawie sprawozdania komisji	(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.

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 ***mające na celu poprawę egzekwowania obowiązujących przepisów oraz zapewnienie standardów dobrostanu zwierząt podczas transportu***, takie jak zagwarantowanie ***optymalnej temperatury wewnątrz pojazdu, zapewnienie***, 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 ***w miarę możliwości*** 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.

Or. en

Poprawka 62
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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***, w tym ryby*** i ***inne zwierzęta wodne, oraz*** 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 ***i*** 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***. Wezwał również, aby nie zezwalać na transport zwierząt między UE a państwami trzecimi, gdy nie można zapewnić przestrzegania norm europejskich ustanowionych w wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-424/13***. 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. ***Ponadto Parlament zwrócił się o zakaz transportu bardzo młodych zwierząt (bydła, owiec, kóz lub świń oraz domowych gatunków koniowatych) w wieku poniżej 35 dni oraz o unikanie transportu nieodsadzonych zwierząt w wieku powyżej 35 dni.***

Or. en

Poprawka 63
André Rodrigues

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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***, chyba że środki transportu są wyposażone w sprawne systemy kontroli temperatury***, zagwarantowanie, aby transport 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.	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***, w miarę możliwości,*** 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.

Or. en

Poprawka 64
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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.	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. ***Zastąpienie to powinno być możliwe w każdym przypadku, w którym jest to możliwe, i powinno uwzględniać realia gospodarcze rynków uzależnionych od eksportu żywych zwierząt. Ponadto powinno stosować się je w sposób, który nie zakłóca funkcjonowania ustalonych rynków eksportowych i uwzględnia znaczenie transportu na duże odległości dla utrzymania światowych stosunków handlowych. Należy zatem wspierać skuteczne i praktyczne rozwiązania, które pozwalają zachować konkurencyjność i kontynuować wywóz do państw trzecich, przy jednoczesnym zapewnieniu zgodności z wysokimi normami dotyczącymi dobrostanu zwierząt.***

Or. en

Poprawka 65
Carlo Fidanza, Sergio Berlato, Nicola Procaccini, Francesco Ventola

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(5) W 2022 r. Parlament Europejski	(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.

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. ***Konieczne jest jednak zrównoważenie tych twierdzeń oceną skutków społeczno-gospodarczych oraz różnych sytuacji i uwarunkowań geograficznych oraz zróżnicowanych modeli rolnictwa na terytorium Unii.***

Or. it

Poprawka 66
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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, a także szczegółowe przepisy dotyczące transportu zwierząt wodnych***, jak wskazał Europejski Trybunał Sprawiedliwości w orzeczeniu C-424/13 (Zuchtvieh-Export GmbH przeciwko Stadt Kempten) z 2015 r***. 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.

Or. en

Poprawka 67
Valérie Deloge, Marie Dauchy, Tomáš Kubín, Julien Leonardelli, Barbara Bonte, Gilles Pennelle, Raffaele Stancanelli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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.	Europejski zwrócił uwagę na potrzebę zastąpienia transportu żywych zwierząt bardziej etycznym systemem, w którym ***w miarę możliwości*** 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***, o ile alternatywne rozwiązania nie powodują nadmiernych kosztów***.

Or. fr

Poprawka 68
Benoit Cassart, Asger Christensen, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Elsi Katainen, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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.	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***, w miarę możliwości,*** 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.

Or. en

Poprawka 69
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(5a) Zastąpienie transportu żywych zwierząt transportem tusz i produktów mięsnych oraz materiału genetycznego byłoby znaczącym krokiem w kierunku budowania bardziej odpornych i zrównoważonych krótkich łańcuchów dostaw żywności, mniej zależnych od transportu zwierząt na duże odległości, zajmujących mniej miejsca, zmniejszających wpływ na środowisko pod względem emisji gazów cieplarnianych i zużycia paliwa oraz wspierających małe gospodarstwa rolne, sieci regionalne i godziwy poziom życia rolników. Dlatego też niezbędne jest, aby Komisja przedstawiła w ciągu 5 lat plan działania określający sposób realizacji tego celu.

Or. en

Poprawka 70
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(5a) Parlament Europejski w rezolucji z 4 października 2022 r. w sprawie działań na rzecz zrównoważonej i konkurencyjnej akwakultury w UE: dalsze działania oraz na podstawie poprzednich rezolucji ponownie stwierdził, że ze względu na swój charakter wiele zaleceń dotyczących dobrostanu zwierząt zawartych we wniosku Komisji nie ma zastosowania do sektora rybołówstwa i akwakultury.

Or. en

Poprawka 71
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Alexander Bernhuber, Flavio Tosi, Sophia Kircher, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów), bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], w tym ptaków domowych (kurcząt, kur niosek,	(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów), bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], 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.

indyków itp.) i królików („opinie EFSA”). ***Chociaż*** 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***, we wszystkich pięciu opiniach naukowych[11a] wskazano i ujawniono kilka źródeł niepewności i ograniczeń. Obejmowały one fakt, że transport, jako złożony czynnik stresogenny, był znacznie mniej badany w porównaniu z warunkami hodowli lub innymi czynnikami wpływającymi na dobrostan zwierząt, zwłaszcza w warunkach europejskich; brak udokumentowanych środków opartych na badaniach na zwierzętach, które można by wykorzystać do analizy; brak dostępnych odpowiednich badań przeprowadzonych w zalecanych warunkach; ograniczenia czasowe analizy; oraz ograniczoną liczbę wybranych ekspertów***. 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, ***ale będzie opierać się na praktycznych realiach w terenie, tak aby*** zapobiegać powstawaniu barier w funkcjonowaniu rynku wewnętrznego i handlu żywymi zwierzętami oraz zapewni możliwość egzekwowania nowych przepisów.

---

[6] 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.

[7] 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.

[6] 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.

[7] 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.

[8] 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.

[9] 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.

[10] 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):7404, s. 188.

[8] 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.

[9] 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.

[10] 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):7404, s. 188.

[11a] https://www.efsa.europa.eu/en/plain-language-summary/welfare-equine-during-transport; https://www.efsa.europa.eu/en/plain-language-summary/welfare-pigs-during-transport; https://www.efsa.europa.eu/en/plain-language-summary/welfare-small-ruminants-during-transport; https://www.efsa.europa.eu/en/plain-language-summary/welfare-cattle-during-transport;

Or. en

Poprawka 72
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów),	(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów),

bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], 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***.

bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], 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 ***zapewni, że nowe wymogi pozostaną praktyczne i ekonomicznie opłacalne***. ***Wszelkie nowe przepisy powinny uwzględniać różnice regionalne i klimatyczne, dostępność odpowiedniej infrastruktury oraz realia logistyczne transportu żywych zwierząt, zwłaszcza na obszarach wiejskich i oddalonych. Ponadto nowe rozporządzenie powinno*** zapobiegać powstawaniu barier w funkcjonowaniu rynku wewnętrznego i handlu żywymi zwierzętami oraz ***zapewnić proporcjonalne środki, które chronią zarówno dobrostan zwierząt, jak i konkurencyjność sektora hodowli i transportu. Wypełnienie wszelkich nowych wymogów powinno być możliwe bez nakładania nadmiernych obciążeń administracyjnych lub ograniczeń eksploatacyjnych na przewoźników i rolników, którzy odgrywają kluczową rolę w łańcuchu dostaw żywności i gospodarce wiejskiej***.

---

[6] 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.

[7] 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.

[8] 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.

[9] 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.

[10] 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):7404, s. 188.

Or. en

Poprawka 73
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów), bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], 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	(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów), bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], w tym ptaków domowych (kurcząt, kur niosek, indyków itp.) i królików („opinie EFSA”). ***Chociaż*** ogólny wniosek przedstawiony w opiniach EFSA jest taki, że zapewnienie większej powierzchni, obniżenie

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.

maksymalnych temperatur i skrócenie do minimum czasu przewozu są niezbędne do poprawy ochrony zwierząt podczas transportu***, we wszystkich pięciu opiniach naukowych[11a] wskazano i ujawniono kilka źródeł niepewności i ograniczeń. Obejmowały one stosunkowo ograniczone badania nad transportem jako złożonym czynnikiem stresogennym w porównaniu z warunkami hodowli lub innymi czynnikami wpływającymi na dobrostan zwierząt, szczególnie w warunkach europejskich; brak udokumentowanych środków „zwierzęta", które można by poddać analizie; niewielką liczbę odpowiednich badań przeprowadzonych w zalecanych warunkach; ograniczenia czasowe analizy; oraz ograniczoną liczbę wybranych ekspertów***. 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, ***ale będzie opierać się na praktycznych realiach w terenie, tak aby*** zapobiegać powstawaniu barier w funkcjonowaniu rynku wewnętrznego i handlu żywymi zwierzętami oraz zapewni możliwość egzekwowania nowych przepisów.

---

[6] 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.

[7] 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.

[8] 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.

[6] 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.

[7] 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.

[8] 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.

[9] 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.

[10] 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):7404, s. 188.

[9] 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.

[10] 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):7404, s. 188.

[11a] https://www.efsa.europa.eu/en/plain-language-summary/welfare-equine-during-transport; https://www.efsa.europa.eu/en/plain-language-summary/welfare-pigs-during-transport; https://www.efsa.europa.eu/en/plain-language-summary/welfare-small-ruminants-during-transport; https://www.efsa.europa.eu/en/plain-language-summary/welfare-cattle-during-transport;

Or. en

Poprawka 74
Valérie Deloge, Marie Dauchy, Tomáš Kubín, Julien Leonardelli, Barbara Bonte, Gilles Pennelle, Mireia Borrás Pabón

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów), bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], w tym ptaków domowych (kurcząt, kur niosek, indyków itp.) i królików („opinie EFSA”).	(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów), bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], 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.

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. ***Należy zatem uwzględnić te kwestie, przy jednoczesnym poszanowaniu rzeczywistych potrzeb gatunków oraz zapobieganiu*** powstawaniu barier w funkcjonowaniu rynku wewnętrznego i handlu żywymi zwierzętami oraz ***zapewnieniu możliwości*** egzekwowania nowych przepisów.

---

[6] 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.

[7] 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.

[8] 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.

[9] 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.

[10] 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.

[6] 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.

[7] 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.

[8] 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.

[9] 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.

[10] 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.

Poprawka 75
Benoit Cassart, Asger Christensen, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów), bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], 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.	(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów), bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], w tym ptaków domowych (kurcząt, kur niosek, indyków itp.) i królików („opinie EFSA”). ***W opiniach EFSA wskazano***, że zapewnienie większej powierzchni, obniżenie maksymalnych temperatur i skrócenie do minimum czasu przewozu ***może przyczynić się*** do poprawy ochrony zwierząt ***podczas transportu***. ***Wnioski EFSA dotyczące przestrzeni nie zostały jednak potwierdzone*** 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.
[6] EFSA AHAW Panel (panel EFSA ds. zdrowia i warunków hodowli zwierząt),	[6] 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.

[7] 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.

[8] 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.

[9] 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.

[10] 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):7404, s. 188.

Opinia naukowa w sprawie dobrostanu małych przeżuwaczy podczas transportu. Dziennik EFSA 2022; 20(9):7404, s. 101.

[7] 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.

[8] 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.

[9] 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.

[10] 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):7404, s. 188.

Or. en

Poprawka 76
Waldemar Buda, Anna Zalewska, Kosma Złotowski, Beata Szydło

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów), bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], w tym ptaków domowych (kurcząt, kur niosek,	(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów), bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], 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.

[6] EFSA AHAW Panel (panel EFSA ds.

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. ***Jednak przy przyjmowaniu nowych przepisów opinie te należy zrównoważyć względami ekonomicznymi i logistycznymi. Zwiększenie wymagań dotyczących przestrzeni dostępnej dla zwierząt podczas transportu zwiększa ryzyko obrażeń, zwłaszcza podczas hamowania lub na zakrętach, a także może wymusić zwiększenie liczby przejazdów dla tej samej liczby zwierząt. Podobnie przy określaniu limitów temperatur należy uwzględnić temperaturę możliwą do osiągnięcia wewnątrz pojazdu, a także odporność poszczególnych gatunków. Opieranie decyzji o zakazie transportu wyłącznie na prognozach pogody byłoby niewłaściwe i prowadziłoby do nadmiernego stosowania zakazów transportu, a w konsekwencji do zakłóceń wolnego rynku w tej dziedzinie. Ponadto, jeśli chodzi o ograniczenia czasu podróży, muszą one uwzględniać specyfikę lokalną, taką jak dostępność rzeźni, ograniczenia terenowe lub dostępność i stan dróg.*** 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 ***proponować praktyczne rozwiązania bez uszczerbku dla rentowności hodowli zwierząt gospodarskich i transportu,*** zapobiegać powstawaniu barier w funkcjonowaniu rynku wewnętrznego i handlu żywymi zwierzętami oraz zapewni możliwość egzekwowania nowych przepisów.

[6] 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.

[7] 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.

[8] 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.

[9] 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.

[10] 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):7404, s. 188.

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

[7] 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.

[8] 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.

[9] 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.

[10] 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):7404, s. 188.

Or. en

Poprawka 77
André Rodrigues

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów), bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], w tym	(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów), bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], 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.

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***, oraz wskazuje źródła niepewności stwierdzone podczas oceny***. 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.

---

[6] 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.

[7] 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.

[8] 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.

[9] 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.

[10] EFSA AHAW Panel (panel EFSA ds. zdrowia i warunków hodowli zwierząt), Opinia naukowa w sprawie dobrostanu ptaków domowych i królików

[6] 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.

[7] 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.

[8] 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.

[9] 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.

[10] 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):7404, s. 188.

transportowanych w kontenerach. Dziennik EFSA 2022; 20(9):7404, s. 188.

Or. en

Poprawka 78
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów), bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], 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.	(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 przeżuwaczy[6] (owiec i kóz), koniowatych[7] (koni i osłów), bydła[8] (w tym cieląt), świń[9] oraz zwierząt przewożonych w kontenerach[10], 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 zapewni możliwość egzekwowania nowych przepisów.
[6] EFSA AHAW Panel (panel EFSA ds. zdrowia i warunków hodowli zwierząt), Opinia naukowa w sprawie dobrostanu	[6] 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.

[7] 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.

[8] 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.

[9] 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.

[10] 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):7404, s. 188.

małych przeżuwaczy podczas transportu. Dziennik EFSA 2022; 20(9):7404, s. 101.

[7] 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.

[8] 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.

[9] 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.

[10] 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):7404, s. 188.

Or. en

Poprawka 79
Waldemar Buda, Anna Zalewska, Kosma Złotowski, Beata Szydło

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(6a) W żadnym przypadku przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą prowadzić do zmniejszenia dostępności produktów pochodzenia zwierzęcego dla konsumentów ani ograniczać swobody prowadzenia działalności gospodarczej.

Or. en

Poprawka 80
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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. ***Jednocześnie przepisy te powinny pozostać praktyczne i ekonomicznie opłacalne. Powinny one umożliwić realistyczne okresy dostosowawcze oraz uwzględniać różnice regionalne i dostępność infrastruktury, aby uniknąć zakłóceń w handlu i łańcuchach dostaw. Konieczne jest zrównoważone podejście zapewniające zarówno dobrostan zwierząt, jak i zrównoważony rozwój sektora hodowli i transportu.***

Or. en

Poprawka 81
Flavio Tosi, Salvatore De Meo

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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, ***po przeprowadzeniu szeroko zakrojonych i ciągłych konsultacji z zainteresowanymi stronami,*** z uwzględnieniem nowych opinii EFSA ***oraz wszystkich innych istotnych opinii i badań przeprowadzonych w odnośnych sektorach***.

Or. en

Poprawka 82
Asger Christensen, Benoit Cassart, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Elsi Katainen, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(7) Aby zagwarantować spójne i skuteczne stosowanie niniejszego rozporządzenia w Unii w świetle podstawowej zasady, zgodnie z którą ***nikt nie może transportować zwierząt ani zlecać ich transportu*** w warunkach powodujących urazy lub niepotrzebne ***dotkliwe*** cierpienia, należy ustanowić szczegółowe przepisy uwzględniające

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.	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 ***i nowych praktyk w terenie***.

Or. en

Poprawka 83
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Alexander Bernhuber, Flavio Tosi, Sophia Kircher, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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***.	(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 ***w sposób zharmonizowany***.

Or. en

Poprawka 84
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sophia Kircher, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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***.	(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 ***w sposób zharmonizowany***.

Or. en

Poprawka 85
Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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.	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 ***w sposób zharmonizowany*** oraz powinny być aktualizowane w odpowiednim terminie, w szczególności w świetle nowej wiedzy naukowej, z uwzględnieniem nowych opinii EFSA.

Or. en

Poprawka 86
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(7) Aby zagwarantować spójne i skuteczne stosowanie niniejszego rozporządzenia w Unii w świetle podstawowej zasady, zgodnie z którą zwierzęta mogą być transportowane ***wyłącznie*** w warunkach ***niepowodujących urazów*** lub ***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.

Or. en

Poprawka 87
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Jessika Van Leeuwen,

Sander Smit, Dan-Ştefan Motreanu, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(7a) Rozwój sieci rzeźni zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim ma zasadnicze znaczenie dla wykorzystania potencjału lokalnego i regionalnego, rewitalizacji obszarów wiejskich, tworzenia miejsc pracy, rozwoju krótkich łańcuchów dostaw oraz poprawy dostępu konsumentów do świeżej żywności po przystępnych cenach, a jednocześnie ma bezpośredni pozytywny wpływ na dobrostan zwierząt. Wspieranie tej sieci poprzez odpowiednie finansowanie i uproszczenie procedur wydawania zezwoleń wzmocni lokalną i regionalną gospodarkę oraz przyczyni się do bardziej odpornych i zrównoważonych systemów rolno-spożywczych w całej Unii Europejskiej. Państwa członkowskie, w ścisłej współpracy z Komisją Europejską, powinny określić i zapewnić beneficjentom środki europejskie i krajowe wystarczające do osiągnięcia tego celu. Ponadto państwa członkowskie powinny uprościć procedury wydawania zezwoleń dla rzeźni w ujęciu ogólnym, ze szczególnym uwzględnieniem rzeźni polowych.

Or. en

Poprawka 88
Daniel Buda, Dan-Ştefan Motreanu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(7a) Z badania EPRS z 2025 r.[1a] wynika, że mała liczba dużych rzeźni,

skoncentrowanych w niektórych regionach, często sprawia, że transport zwierząt na duże odległości jest nieunikniony. W tych okolicznościach nałożenie surowych ograniczeń dotyczących czasu transportu do rzeźni jest nierealne i może spowodować sankcje wobec podmiotów, które nie mają alternatywnych rozwiązań pod względem geograficznym lub ekonomicznym. Istotne jest, aby w przepisach europejskich odzwierciedlono tę rzeczywistość przy nakładaniu ograniczeń dotyczących czasu transportu do rzeźni. Należy również zachęcać do inwestycji w regionalne rzeźnie i lokalną infrastrukturę.

---

*[1a] **Biuro Analiz Parlamentu Europejskiego, „Animal welfare during transport: Update on the implementation of Council Regulation (EC) No 1/2005" [Dobrostan zwierząt podczas transportu: aktualizacja informacji na temat wdrażania rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005], marzec 2025 r.***

Or. ro

Poprawka 89
Paulo Do Nascimento Cabral

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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)[11].	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)[11]. ***Biorąc jednak pod uwagę, że państwa członkowskie dysponują już własnymi bazami danych rejestracji środków transportu, konieczne jest zapewnienie interoperacyjności między systemem TRACES a tymi systemami informacyjnymi, a także wsparcie finansowe dla państw członkowskich, aby mogły one dokonać niezbędnych zmian w zakresie technologii informatycznych.***
[11] 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.	[11] 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.

Or. en

Poprawka 90
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Alexander Bernhuber, Maria Walsh, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(8) Od czasu wejścia w życie rozporządzenia (WE) nr 1/2005 nastąpił znaczny postęp technologiczny	(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)[11].	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)[11]. ***Biorąc pod uwagę, że państwa trzecie niekoniecznie korzystają z systemów UE, takich jak TRACES, Komisja Europejska będzie musiała zapewnić interoperacyjność między systemami UE a systemami państw trzecich w odniesieniu do transportu żywych zwierząt do i z państw trzecich.***
[11] 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.	[11] 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.

Or. en

Poprawka 91
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(8) Od czasu wejścia w życie	(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)[11].

[11] 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.

rozporządzenia (WE) nr 1/2005 nastąpił znaczny postęp technologiczny w dziedzinie systemów nawigacji***,*** ***identyfikacji zwierząt*** 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)[11]. ***Biorąc pod uwagę, że nie wszystkie państwa trzecie stosują systemy UE, należy zapewnić interoperacyjność między systemami UE a systemami państw trzecich w odniesieniu do transportu do i z państw trzecich.***

[11] 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.

Or. en

Poprawka 92
Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(8) Od czasu wejścia w życie	(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)[11].	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)[11]. ***Biorąc pod uwagę, że nie wszystkie państwa trzecie stosują systemy UE, konieczne będzie zapewnienie interoperacyjności między systemami UE a systemami państw trzecich w odniesieniu do transportu do i z państw trzecich.***
[11] 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.	[11] 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.

Or. en

Poprawka 93
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sophia Kircher, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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)[11].	(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)[11]. ***W przypadku gdy państwa trzecie nie mają dostępu do systemu TRACES, państwa te powinny zagwarantować kompatybilność swoich skomputeryzowanych systemów w celu zapewnienia wymiany danych.***
[11] 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.	[11] 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.

Or. en

Poprawka 94
Flavio Tosi, Dan-Ştefan Motreanu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(8a) Od momentu pełnego wdrożenia przez państwa członkowskie ram ustanowionych w rozporządzeniu (UE) 2020/1056 informacje dotyczące transportu żywych zwierząt – w tym trasa, czas podróży, planowane postoje i przewidywane warunki środowiskowe – mogą być przekazywane i udostępniane właściwym organom, na zasadzie dobrowolności przez operatorów, za pośrednictwem platform elektronicznych zgodnych z wymogami dotyczącymi systemów elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (eFTI), w celu ułatwienia kontroli urzędowych i skrócenia czasu ich przeprowadzania.

Or. en

Poprawka 95
Benoit Cassart, Asger Christensen, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Elsi Katainen, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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,	(9) W niniejszym rozporządzeniu przewidziano zasady, które umożliwiają włączenie do bazy danych TRACES cyfrowych zezwoleń, świadectw zatwierdzenia, świadectw kompetencji ***i*** dzienników podróży. System TRACES powinien ***być przyjazny dla użytkownika i*** zawierać ***również*** wykazy 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

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.

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. ***Państwa trzecie mogą jednak posiadać inne krajowe bazy danych służące do rejestracji podróży. W związku z tym Komisja Europejska powinna zapewnić interoperacyjność systemów krajowych z systemem TRACES w celu ułatwienia wymiany danych. Ponadto należy zapewnić, aby przechowywanie i przetwarzanie informacji w systemie TRACES odbywało się w pełnej zgodności z obowiązującymi przepisami unijnymi, w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679.***

Or. en

Poprawka 96
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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,	(9) W niniejszym rozporządzeniu przewidziano zasady, które umożliwiają włączenie do bazy danych TRACES cyfrowych zezwoleń, świadectw zatwierdzenia, świadectw kompetencji, dzienników podróży, śledzenia lokalizacji ***wszystkich środków transportu*** i prognoz temperatury. System TRACES powinien również zawierać wykazy 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.

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 ***oraz zapobieganie zatwierdzaniu przejazdów z nierealistycznym lub niewiarygodnym planem podróży lub przejazdów bez planów awaryjnych***, a także znaczne zmniejszenie obciążenia administracyjnego. ***Można rozważyć rozszerzenie prawa dostępu do systemu TRACES na podmioty publiczne, w szczególności organizacje pozarządowe, w celu zapewnienia lepszego wykorzystania systemu TRACES podczas kontroli retrospektywnych.***

Or. en

Poprawka 97
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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,	(9) ***TRACES jest kluczowym narzędziem monitorowania transportu i poprawy identyfikowalności w Unii Europejskiej. Aby zapewnić jego skuteczne wykorzystanie i zachęcić do przestrzegania przepisów, platforma musi być dostępna, przyjazna dla użytkownika i dostosowana do szczególnych wymagań przewoźników.*** W niniejszym rozporządzeniu przewidziano zasady, które umożliwiają włączenie do bazy danych TRACES cyfrowych zezwoleń, świadectw zatwierdzenia, świadectw kompetencji, dzienników podróży, śledzenia lokalizacji ***wszystkich środków transportu*** i prognoz temperatury. System TRACES powinien również zawierać wykazy punktów

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.

kontroli w państwach trzecich i punktów wyjścia UE. System ten umożliwia również bardziej realistyczne planowanie przewozów, skuteczną identyfikowalność, lepsze monitorowanie operacji***, wymogów w zakresie zdrowia zwierząt*** 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.

Or. en

Poprawka 98
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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	(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 punktów kontroli w państwach trzecich i punktów wyjścia UE***, ułatwiając w ten sposób sprawny transport zwierząt poza granice Unii***. 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

podczas transportu, a także znaczne zmniejszenie obciążenia administracyjnego.	i lepszego egzekwowania unijnych przepisów dotyczących ochrony zwierząt podczas transportu, a także znaczne zmniejszenie obciążenia administracyjnego. ***Aby wesprzeć wywóz żywych zwierząt, niniejsze rozporządzenie powinno również zapewnić elastyczność wymogów dotyczących transportu do państw trzecich, uwzględniając różne warunki klimatyczne, infrastrukturę i umowy handlowe. Uproszczone procedury i uznawanie równoważnych norm dobrostanu zwierząt w państwach trzecich powinny ułatwić płynny transport transgraniczny, zmniejszając opóźnienia i niepotrzebne ograniczenia. Ponadto współpraca z organami państw trzecich i usprawnione kontrole graniczne pomogłyby zapobiegać zakłóceniom, zapewniając rolnikom i przewoźnikom z Unii konkurencyjność na rynkach światowych przy zachowaniu wysokich norm dobrostanu zwierząt.***
	Or. en

Poprawka 99
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Alexander Bernhuber, Flavio Tosi, Sophia Kircher, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 punktów kontroli w państwach trzecich i punktów wyjścia UE. System ten umożliwia	(9) W niniejszym rozporządzeniu przewidziano zasady, które umożliwiają włączenie do bazy danych TRACES cyfrowych zezwoleń, świadectw zatwierdzenia, świadectw kompetencji, dzienników podróży ***i*** śledzenia lokalizacji pojazdów drogowych. System TRACES powinien również zawierać wykazy punktów kontroli w państwach trzecich i punktów wyjścia UE. System ten umożliwia również bardziej realistyczne

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.	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. ***W przypadku przewozów realizowanych w obrębie jednego państwa członkowskiego identyfikowalność powinno się jednak zapewniać za pomocą systemu TRACES, krajowego systemu interoperacyjnego z systemem TRACES lub krajowego systemu, który może zagwarantować odpowiednią identyfikowalność transportu żywych zwierząt.***

Or. en

Poprawka 100
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sophia Kircher, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 punktów kontroli w państwach trzecich i punktów wyjścia UE. System ten umożliwia również bardziej realistyczne planowanie przewozów, skuteczną identyfikowalność,	(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 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.

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. ***W przypadku przewozów realizowanych w obrębie jednego państwa członkowskiego identyfikowalność powinno się jednak zapewniać za pomocą systemu TRACES, krajowego systemu interoperacyjnego z systemem TRACES lub krajowego systemu, który jest zdolny zagwarantować odpowiednią identyfikowalność transportu żywych zwierząt.***

Or. en

Poprawka 101
Waldemar Buda, Anna Zalewska, Kosma Złotowski, Beata Szydło

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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	(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 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.	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. ***Stosowanie systemu TRACES powinno być jednak dobrowolne w przypadku transportu zwierząt w obrębie tego samego państwa członkowskiego, aby nie powodować nieproporcjonalnych obciążeń w przypadku krótkich przewozów.***

Or. en

Poprawka 102
Flavio Tosi, Salvatore De Meo, Borja Giménez Larraz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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	(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 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.

zmniejszenie obciążenia administracyjnego. ***Baza danych TRACES powinna zostać w pełni przyjęta i wdrożona dopiero po zagwarantowaniu jej interoperacyjności ze wszystkimi istniejącymi systemami krajowymi.***

Or. en

Poprawka 103
Tilly Metz, Thomas Waitz
w imieniu grupy Verts/ALE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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.	(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 ***statków morskich, temperatury otoczenia wewnątrz pojazdów, poziomu wilgotności otoczenia wewnątrz pojazdów oraz*** prognoz temperatury. System TRACES powinien również zawierać wykazy 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.

Or. en

Poprawka 104
Paulo Do Nascimento Cabral

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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.	(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 punktów kontroli w państwach trzecich i punktów wyjścia UE. System ten umożliwia również bardziej realistyczne planowanie przewozów, skuteczną identyfikowalność, lepsze monitorowanie operacji***, wymogów w zakresie zdrowia zwierząt*** 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.

Or. en

Poprawka 105
Michal Wiezik

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(9) W niniejszym rozporządzeniu przewidziano zasady, które umożliwiają	(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 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.	włączenie do bazy danych TRACES cyfrowych zezwoleń, świadectw zatwierdzenia, świadectw kompetencji, dzienników podróży, śledzenia lokalizacji ***środków transportu*** i prognoz temperatury. System TRACES powinien również zawierać wykazy 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.

Or. en

Poprawka 106
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Alexander Bernhuber, Flavio Tosi, Sophia Kircher, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Krzysztof Hetman, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(9a) Biorąc pod uwagę, że w wielu obszarach wiejskich Europy dostęp do internetu jest ograniczony lub nie ma go wcale, niniejsze rozporządzenie musi zapewnić możliwość korzystania z dokumentów w formie fizycznej. W związku z tym w sytuacjach, gdy połączenie z bazą danych TRACES lub systemem krajowym interoperacyjnym z TRACES jest niedostępne, zezwolenia, świadectwa, dzienniki podróży i inne niezbędne dokumenty można wydawać i

wykorzystywać w formie papierowej. Następnie dokumenty te zostaną przesłane online, aby zapewnić pełną identyfikowalność i zgodność ze wszystkimi obowiązkami prawnymi. Elastyczność ta pozwala na kontynuowanie działalności transportowej w warunkach bezpieczeństwa i zgodności z przepisami, niezależnie od infrastruktury cyfrowej w terenie.

Or. en

Poprawka 107
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sophia Kircher, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(9a) Biorąc pod uwagę, że w wielu obszarach wiejskich Europy dostęp do internetu jest ograniczony lub nie ma go wcale, niniejsze rozporządzenie musi zapewnić możliwość korzystania z dokumentów w formie fizycznej. W związku z tym w sytuacjach, gdy połączenie z bazą danych TRACES lub systemem krajowym interoperacyjnym z TRACES jest niedostępne, zezwolenia, świadectwa, dzienniki podróży i inne niezbędne dokumenty można wydawać i wykorzystywać w formie papierowej. Następnie dokumenty te zostaną przesłane online, aby zapewnić pełną identyfikowalność i zgodność ze wszystkimi obowiązkami prawnymi. Elastyczność ta pozwala na kontynuowanie działalności transportowej w warunkach bezpieczeństwa i zgodności z przepisami, niezależnie od infrastruktury cyfrowej w terenie.

Or. en

Poprawka 108
Philippe Olivier, Valérie Deloge, Julien Leonardelli, Gilles Pennelle

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(9a) TRACES jest niezbędnym narzędziem do monitorowania transportu i poprawy identyfikowalności w Unii Europejskiej. Aby zapewnić jego skuteczne wykorzystanie i zachęcić do przestrzegania przepisów, platforma musi być dostępna, ergonomiczna i dostosowana do szczególnych potrzeb przewoźników, w tym okazjonalnych użytkowników.

Or. fr

Uzasadnienie

Przypomina o znaczeniu systemu TRACES i konieczności dostosowania jego wykorzystywania do wszystkich podmiotów sektora.

Poprawka 109
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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-424/13[12]. 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.	ostatecznego miejsca przeznaczenia w państwie trzecim. Jest to spójne z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości UE w sprawie C-424/13[12]. ***Po przekroczeniu przez zwierzęta granicy UE przestrzeganie norma dobrostanu zwierząt jest niemożliwe do zagwarantowania, zarówno w drodze, jak i po przybyciu na miejsce, z powodu braku kontroli i zwierzchnictwa UE nad państwami trzecimi oraz trudności wynikających z faktu, że państwa trzecie nie są związane prawodawstwem UE.*** Niniejsze rozporządzenie ***nie*** powinno zatem ***zezwalać na transport i wywóz żywych*** zwierząt w przypadku gdy miejsce wyjazdu znajduje się na terytorium Unii, ***a*** miejsce przeznaczenia znajduje się w państwie trzecim.
[12] Wyrok z dnia 23 kwietnia 2015 r., Zuchtvieh-Export GmbH, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259, pkt 56.	[12] Wyrok z dnia 23 kwietnia 2015 r., Zuchtvieh-Export GmbH, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259, pkt 56.

Or. en

Poprawka 110
Benoit Cassart, Asger Christensen, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Urmas Paet, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Elsi Katainen, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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-424/13[12]. 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.

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

miejsce poza terytorium Unii***, a w szczególności na ziemi niczyjej lub w kraju tranzytowym***, oraz do momentu przybycia zwierząt do ostatecznego miejsca przeznaczenia w państwie trzecim. Jest to spójne z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości UE w sprawie C-424/13[12]. 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. ***W przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności, takich jak awaria pojazdu, zator komunikacyjny lub opóźnienia na granicy, przewoźnik niezwłocznie informuje o tym organizatora i kontaktuje się z organami łącznikowymi w celu uzyskania pomocy. W przypadku gdy zwierzęta przewożone drogą lądową, koleją lub statkiem zostają odrzucone na granicy między dwoma państwami członkowskimi lub na granicy między państwem członkowskim a państwem trzecim, przewoźnik niezwłocznie informuje o tym organizatora i kontaktuje się z organami łącznikowymi. Organizator powinien wdrożyć plan awaryjny określony w art. 8. Właściwy organ państwa członkowskiego ostatniego wjazdu powinien w ciągu 24 godzin podjąć wszelkie odpowiednie środki, takie jak ocena stanu zdrowia zwierząt przez lekarza weterynarii, w razie potrzeby leczenie weterynaryjne, ułatwienie powrotu zwierząt, jeżeli to możliwe, lub zapewnienie rzeźni polowej. Właściwe organy powinny informować Komisję Europejską. Właściwe organy powinny współpracować z Komisją w zakresie możliwych rozwiązań.***

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

Poprawka 111
Tilly Metz, Thomas Waitz
w imieniu grupy Verts/ALE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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-424/13[12]. 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.	(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-424/13[12]. 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. ***Aby ułatwić przestrzeganie tego przepisu, przez czas trwania eksportu żywych zwierząt do państw trzecich Komisja zobowiązuje się do zawarcia dwustronnych umów z państwami trzecimi przeznaczenia, aby zapewnić przestrzeganie wymogów niniejszego rozporządzenia poprzez spełnienie równoważnych norm dobrostanu zwierząt aż do miejsca przeznaczenia. Na podstawie tych umów Komisja powinna przyjąć w drodze aktów wykonawczych publiczny wykaz krajów trzecich, do których dozwolony jest wywóz.***

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

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

Or. en

Poprawka 112
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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-424/13[12]. 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.	(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. ***W szczególności w przypadku transportu morskiego do państwa trzeciego jako miejsce przeznaczenia często wskazuje się port wyjścia w UE a nie ostateczne miejsce przeznaczenia w państwie trzecim.*** Jest to spójne z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości UE w sprawie C-424/13[12]. 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.

[12] Wyrok z dnia 23 kwietnia 2015 r., Zuchtvieh-Export GmbH, C-424/13,

[12] Wyrok z dnia 23 kwietnia 2015 r., Zuchtvieh-Export GmbH, C-424/13,

ECLI:EU:C:2015:259, pkt 56.

ECLI:EU:C:2015:259, pkt 56.

Or. en

Poprawka 113
Tilly Metz, Thomas Waitz
w imieniu grupy Verts/ALE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(10a) Transport żywych zwierząt na duże odległości do państw trzecich spoza Unii Europejskiej budzi poważne obawy dotyczące dobrostanu zwierząt, w tym stresu, wyczerpania i nieludzkiego traktowania spowodowanego długim czasem transportu i niższymi normami dobrostanu w niektórych miejscach przeznaczenia. Transport taki zwiększa ryzyko rozprzestrzeniania się chorób i zagraża bezpieczeństwu biologicznemu. Eksport żywych zwierząt, zwłaszcza transport morski i drogowy, ma również znaczący wpływ na środowisko, przyczyniając się do emisji gazów cieplarnianych oraz wyrzucania tusz i innych materiałów do morza. Przejście na transport mięsa i tusz zwierzęcych ograniczy również emisję gazów cieplarnianych dzięki większej efektywności transportu w porównaniu z przewożeniem żywych zwierząt na duże odległości. Istnieją również względy etyczne i handlowe, które wskazują na potrzebę priorytetowego traktowania wywozu mięsa i tusz zwierzęcych w stosunku do eksportu żywych zwierząt, aby zapewnić zgodność z przepisami UE dotyczącymi dobrostanu zwierząt. Z tych powodów po 2033 r. transport zwierząt do państw trzecich powinien być dozwolony wyłącznie w ograniczonym zakresie i w określonych celach.

Or. en

Poprawka 114
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Maria Walsh, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Krzysztof Hetman, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(10a) Unia Europejska ma jedne z najwyższych na świecie norm dobrostanu zwierząt podczas transportu. Dlatego też istotne jest, aby Unia zachowała swój potencjał w zakresie wywozu i dostęp do rynków międzynarodowych. W przeciwnym razie istnieje ryzyko, że europejscy producenci zostaną zastąpieni przez konkurentów z państw trzecich, które nie przestrzegają tak wysokich norm dobrostanu zwierząt. Taka sytuacja wpłynęłaby zarówno na konkurencyjność europejskiego sektora hodowli, jak i na wysiłki Unii na rzecz promowania na całym świecie wartości i zasad dotyczących dobrostanu zwierząt.

Or. en

Poprawka 115
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(10a) Unia Europejska ma jedne z najwyższych na świecie norm dobrostanu zwierząt podczas transportu. Dlatego też istotne jest, aby Unia zachowała swój

potencjał w zakresie wywozu i dostęp do rynków międzynarodowych. W przeciwnym razie istnieje ryzyko, że europejscy producenci zostaną zastąpieni przez konkurentów z państw trzecich, które nie przestrzegają tak wysokich norm dobrostanu zwierząt. Taka sytuacja wpłynęłaby zarówno na konkurencyjność europejskiego sektora hodowli, jak i na wysiłki Unii na rzecz promowania na całym świecie wartości i zasad dotyczących dobrostanu zwierząt.

Or. en

Poprawka 116
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(11) Transport żywych zwierząt z państw trzecich na terytorium Unii dotyczy głównie niektórych gatunków zwierząt***. Transport ten często wiąże się z długimi podróżami, nawet jeśli*** odbywa się zazwyczaj na bezpośrednich trasach. W przypadku importu żywych zwierząt do Unii ***trudno jest kontrolować, czy*** operatorzy, którzy transportują takie zwierzęta z państwa trzeciego do miejsca przeznaczenia w Unii, ***zapewniają*** 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 ***nie*** powinno zatem ***zezwalać na transport*** zwierząt w przypadku gdy miejsce

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.***	wyjazdu znajduje się na terytorium państwa trzeciego, a miejsce przeznaczenia znajduje się na terytorium Unii.

Or. en

Poprawka 117
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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.

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. ***Jeżeli wymogi te nie mogą być zapewnione, nie należy zezwalać na transport do UE ze względu na dobrostan zwierząt oraz w celu ochrony zasad rynku wewnętrznego poprzez zagwarantowanie sprawiedliwych warunków dla podmiotów gospodarczych w Unii.*** 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. ***W przypadku nieprzestrzegania tych wymogów powinny mieć zastosowanie sankcje odstraszające.***

Or. en

Poprawka 118
Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(11) Transport żywych zwierząt z państw trzecich na terytorium Unii dotyczy głównie niektórych gatunków	(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.	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. ***Organizator transportu*** zwierząt powinien być odpowiedzialny za zapewnienie, aby plan ten był przestrzegany aż do momentu przybycia do miejsca przeznaczenia. ***Przewoźnik*** powinien przestrzegać obowiązku wypełnienia dziennika podróży.

Or. en

Poprawka 119
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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. ***Organizator transportu*** 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.

Or. en

Poprawka 120
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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. ***Organizator*** powinien być odpowiedzialny za

zapewnienie, aby plan ten był przestrzegany aż do momentu przybycia do miejsca przeznaczenia, oraz powinien przestrzegać obowiązku wypełnienia dziennika podróży.	zapewnienie, aby plan ten był przestrzegany aż do momentu przybycia do miejsca przeznaczenia, oraz powinien przestrzegać obowiązku wypełnienia dziennika podróży.

Or. en

Poprawka 121
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(11a) Jak podaje Europejski Trybunał Obrachunkowy, w latach 2017–2021 do krajów spoza UE wywieziono rocznie 4,5 mln sztuk bydła, świń, owiec, kóz i koni w celu hodowli, tuczu i uboju. Miejsca przeznaczenia tych wywozów to głównie kraje Bliskiego Wschodu i Afryki Północnej, gdzie zwierzęta nie są objęte ochroną na poziomie równym ochronie w UE. Pomimo potwierdzenia przez Trybunał Sprawiedliwości, że przepisy dotyczące transportu zwierząt obejmują cały czas trwania transportu, w tym część odbywającą się w państwie trzecim, doświadczenie pokazuje, że nie jest możliwe zapewnienie zgodności z przepisami po opuszczeniu przez zwierzęta terytorium UE. W rezultacie w sprawozdaniach wskazuje się na dotkliwe cierpienie zwierząt podczas długich podróży, opóźnienia na granicach trwające kilka dni, a nawet tygodni, oraz okrutne traktowanie w miejscach przeznaczenia, którego można by uniknąć, gdyby zaprzestano wywozu żywych zwierząt. Biorąc pod uwagę kolejne działania podejmowane w krajach spoza UE, takich jak Wielka Brytania, Australia czy Nowa Zelandia, oraz zdecydowane poparcie obywateli UE dla zwiększenia ochrony zwierząt podczas transportu,

rozporządzenie zakazuje wywozu bydła, świń, owiec, kóz i koni przeznaczonych do uboju i tuczu, jeśli są one przeznaczone do spożycia przez ludzi. Istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo obejścia tego zakazu poprzez fałszywe oznaczanie zwierząt jako przeznaczonych do hodowli, dlatego też należy również zakazać wywozu inwentarza żywego w tym celu.

Or. en

Poprawka 122
Emma Wiesner

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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***	(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 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.

konieczność omijania terytorium Unii dłuższymi trasami przez operatorów z państw trzecich, co potencjalnie mogłoby mieć niekorzystny wpływ na dobrostan zwierząt.

Or. en

Poprawka 123
Tilly Metz, Thomas Waitz
w imieniu grupy Verts/ALE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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***	(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 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.

mogłoby mieć niekorzystny wpływ na dobrostan zwierząt.

Or. en

Poprawka 124
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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.***	(12) ***Tranzyt*** zwierząt z państwa trzeciego do innego państwa trzeciego lub do tego samego państwa trzeciego przez terytorium Unii ***wiąże się z zagrożeniem dla zdrowia ludzi i zwierząt.*** 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, ***ze względu na dobrostan*** zwierząt i obawy obywateli ***oraz obawy dotyczące zdrowia publicznego*** niniejsze rozporządzenie ***nie powinno zezwalać na tę część*** przewozu ***z państwa trzeciego do innego państwa trzeciego lub do tego samego państwa trzeciego***, która odbywa się na terytorium Unii. Przewoźnicy powinni zapewnić, aby zwierzęta były 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.

Or. en

Poprawka 125
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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.	(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 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. ***Ponadto należy zapewnić elastyczność w celu ułatwienia sprawnego tranzytu żywych zwierząt przez terytorium Unii, zapobiegając niepotrzebnym obciążeniom administracyjnym i opóźnieniom na przejściach granicznych. Niniejsze rozporządzenie powinno wspierać ciągłość handlu z państwami***

trzecimi poprzez zapewnienie, aby przepisy dotyczące tranzytu nie tworzyły barier handlowych ani nie miały nieproporcjonalnego wpływu na eksporterów. Wzmocnienie współpracy z organami państw trzecich oraz uznanie równoważnych norm dobrostanu zwierząt, w stosownych przypadkach, mogłoby jeszcze bardziej usprawnić procedury tranzytu przy zachowaniu wysokich norm dobrostanu zwierząt.

Or. en

Poprawka 126
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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	(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***, zdrowia publicznego i bezpieczeństwa żywności oraz*** 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 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

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.

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.

Or. en

Poprawka 127
Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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	(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. ***Organizatorzy transportu zwierząt*** powinni zapewnić, aby zwierzęta były 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

dłuższymi trasami przez operatorów z państw trzecich, co potencjalnie mogłoby mieć niekorzystny wpływ na dobrostan zwierząt.

konieczność omijania terytorium Unii dłuższymi trasami przez operatorów z państw trzecich, co potencjalnie mogłoby mieć niekorzystny wpływ na dobrostan zwierząt.

Or. en

Poprawka 128
Benoit Cassart, Asger Christensen, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Emma Wiesner, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Elsi Katainen, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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	(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 transportowane w warunkach zgodnych z niniejszym rozporządzeniem, w szczególności w odniesieniu do dostępnej powierzchni, karmienia i pojenia ***oraz okresów odpoczynku***, 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

z państw trzecich, co potencjalnie mogłoby mieć niekorzystny wpływ na dobrostan zwierząt.

dłuższymi trasami przez operatorów z państw trzecich, co potencjalnie mogłoby mieć niekorzystny wpływ na dobrostan zwierząt.

Or. en

Poprawka 129
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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	(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. ***Organizatorzy*** powinni zapewnić, aby zwierzęta były 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.	mieć niekorzystny wpływ na dobrostan zwierząt.

Or. en

Poprawka 130
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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	(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. ***Organizatorzy*** powinni zapewnić, aby zwierzęta były 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.	zwierząt.

Or. en

Poprawka 131
Daniel Buda, Dan-Ştefan Motreanu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(12a) Według najnowszych danych statystycznych w latach 2015–2024 odnotowano znaczny spadek eksportu żywych zwierząt z kontynentu, wynoszący 43 %, podczas gdy import wzrósł o 119 %. Dane te budzą niepokój i odzwierciedlają coraz większą zależność od zewnętrznych źródeł dostaw, co może poważnie zagrozić bezpieczeństwu żywnościowemu ludności i stabilności gospodarczej kontynentu. Ta niepokojąca tendencja niesie ze sobą wiele zagrożeń, takich jak wyższe ceny żywności, większa ekspozycja na wahania na rynkach światowych oraz poważna podatność na potencjalne zewnętrzne kryzysy żywnościowe i międzynarodowe wahania koniunktury gospodarczej.

Or. ro

Poprawka 132
Daniel Buda, Dan-Ştefan Motreanu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(12b) Wywóz żywych zwierząt do państw trzecich stanowi ważną działalność gospodarczą dla wielu europejskich rolników, którzy są uzależnieni od tych rynków zewnętrznych, aby uzyskać zyski

ze swojej produkcji i utrzymać stabilność finansową swoich gospodarstw. Eksport ten nie tylko wspiera dochody rolników, ale także przyczynia się do rozwoju europejskiego sektora rolnego poprzez zwiększenie dywersyfikacji rynków i rozszerzenie międzynarodowych sieci handlu. Chociaż całkowita liczba przesyłek żywych zwierząt do państw trzecich znacznie wzrosła – z 11 018 w 2015 r. do 14 423 w 2017 r. – należy podkreślić, że ogólny wskaźnik naruszeń na przesyłkę znacznie się zmniejszył, z 4 % do 3 %. Świadczy to o poprawie zgodności z europejskimi normami i przepisami dotyczącymi dobrostanu zwierząt i warunków transportu, co odzwierciedla wysiłki i zaangażowanie europejskich rolników i przewoźników oraz właściwych organów na rzecz zapewnienia zgodności z normami etycznymi i prawnymi.

Or. ro

Poprawka 133
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(13) Kodeks zdrowia zwierząt lądowych Światowej Organizacji Zdrowia Zwierząt (WOAH)[13] 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.	(13) Kodeks zdrowia zwierząt lądowych ***i wodnych*** Światowej Organizacji Zdrowia Zwierząt (WOAH)[13] 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.

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

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

Or. en

Poprawka 134
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(15) Do najważniejszych gatunków zwierząt transportowanych na terenie Unii i z Unii do państw trzecich w celach gospodarczych należą kręgowce, w tym małe przeżuwacze***, ssaki wodne***, 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.

Or. en

Poprawka 135
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(15) Do najważniejszych gatunków zwierząt transportowanych na terenie Unii i z Unii do państw trzecich w celach gospodarczych należą kręgowce, w tym	(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.

małe przeżuwacze, koniowate, bydło, świnie, ptaki domowe, króliki, oraz zwierzęta wodne. Aby zapewnić proporcjonalność, zakres niniejszego rozporządzenia należy ograniczyć do tych gatunków.

Or. en

Poprawka 136
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(15a) Niniejsze rozporządzenie przyczynia się do osiągnięcia celów strategicznych wytycznych na rzecz bardziej zrównoważonej i konkurencyjnej akwakultury w UE, ułatwiając rozwój produkcji żywności ze zwierząt lądowych i wodnych oraz poprawiając wskaźnik samowystarczalności Unii i zmniejszając zależność od przywozu.

Or. en

Poprawka 137
Tilly Metz, Thomas Waitz
w imieniu grupy Verts/ALE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(16) Ryby ozdobne są zwykle transportowane ekspresową przesyłką kurierską w małych pudełkach, w woreczkach z wodą specjalnie	***skreśla się***

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.

Or. en

Uzasadnienie

Nie ma naukowego uzasadnienia dla wyłączenia wszystkich ryb ozdobnych z rozważań dotyczących dobrostanu w niniejszym rozporządzeniu. Ponadto wielu ryb ozdobnych nie transportuje się w celu umieszczenia ich w akwarium, lecz w celu umieszczenia ich w stawach lub jeziorach. Takie ryby są transportowane w zbiornikach podobnych do każdego innego transportu żywych ryb.

Poprawka 138
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 139
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(17) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/63/UE[15] uregulowano kwestię ochrony zwierząt wykorzystywanych do celów naukowych. Ze względu na surowe wymagania dotyczące jakości zwierząt potrzebnych do badań i testów, jakiekolwiek 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 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 zatwierdzonego 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.***	(17) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/63/UE[15] uregulowano kwestię ochrony zwierząt wykorzystywanych do celów naukowych. Ze względu na surowe wymagania dotyczące jakości zwierząt potrzebnych do badań i testów, jakiekolwiek 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 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 ***wyłączenie*** ich w całości ***z zakresu*** niniejszego rozporządzenia nie byłoby ani spójne, ani dopuszczalne.

[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).

[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).

Or. en

Poprawka 140
Asger Christensen, Benoit Cassart, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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”.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 141
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen

Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda, Nina Carberry

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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”.***	(18) Doświadczenie w stosowaniu rozporządzenia (WE) nr 1/2005 wskazuje, że ***głównym wyzwaniem w zapewnieniu dobrostanu zwierząt podczas transportu nie jest brak ram prawnych, ale niespójne wdrażanie istniejących przepisów w poszczególnych państwach członkowskich. Zapewnienie zgodności z przepisami i ich skutecznego egzekwowania pozostaje kluczowe dla utrzymania wysokich norm ochrony zwierząt w całej Unii Europejskiej***.

Or. en

Poprawka 142
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Krzysztof Hetman, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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***	(18) Doświadczenie w stosowaniu rozporządzenia (WE) nr 1/2005 wskazuje, że ***głównym wyzwaniem w zapewnieniu dobrostanu zwierząt podczas transportu nie jest brak ram prawnych, ale ich nierównomierne wdrażanie przez państwa członkowskie. Ścisłe przestrzeganie i egzekwowanie istniejących przepisów***

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”.	***pozostaje niezbędne dla zagwarantowania wysokich norm ochrony zwierząt na całym terytorium Unii Europejskiej***.

Or. en

Poprawka 143
Cristina Maestre, Rosa Serrano Sierra, Elena Sancho Murillo, Alicia Homs Ginel

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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”.***	(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.

Or. es

Uzasadnienie

Ta propozycja spowoduje, że znikną targowiska i miejsca gromadzenia. Pełnienie roli

organizatora staje się niemożliwe, gdy do przewozu zalicza się miejsce gromadzenia, zwłaszcza gdy w tym punkcie ustala się ostateczne miejsce docelowe.

Poprawka 144
Bert-Jan Ruissen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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”.***	(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.

Or. en

Poprawka 145
Mireia Borrás Pabón, Margarita de la Pisa Carrión

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(18) Doświadczenie w stosowaniu rozporządzenia (WE) nr 1/2005 wskazuje, że operatorzy często wydłużają czas przewozu poza limity określone	(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”.***	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.

Or. en

Poprawka 146
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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”***.	(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. ***Jednak*** obowiązek przebywania zwierząt przez pewien czas w miejscu wyjazdu ***nie powinien być stosowany, jeżeli organizator zapewnia przestrzeganie wymogów dotyczących dobrostanu zwierząt podczas podróży i gwarantuje odpowiednie przerwy na odpoczynek.*** Miejsca gromadzenia zwierząt ***powinny nadal być uznawane za miejsca*** wyjazdu***, jeżeli ułatwiają one konsolidację grup***

zwierząt ze względu na efektywność ekonomiczną.

Or. en

Uzasadnienie

Zapobieganie niepotrzebnym obciążeniom regulacyjnym dla przewoźników. Uznanie znaczenia miejsc gromadzenia zwierząt w logistyce transportu zwierząt gospodarskich. Zapewnienie dobrostanu zwierząt bez wdrażania sztywnych i niepraktycznych warunków.

Poprawka 147
Tilly Metz, Thomas Waitz
w imieniu grupy Verts/ALE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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”.	(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, ***aby zapewnić prawdziwość dziennika podróży,*** a miejsca gromadzenia zwierząt nie mogą być miejscami wyjazdu, jeżeli są one umiejscowione lokalnie, aby zapobiec praktyce „zmian miejsc gromadzenia”.

Or. en

Poprawka 148
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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”.	(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***, co stwarza zagrożenie dla zdrowia ludzi i zwierząt,*** 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, aby zapobiec praktyce „zmian miejsc gromadzenia”.

Or. en

Poprawka 149
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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***, który nie nakłada nieproporcjonalnych obciążeń na podmioty zajmujące się transportem zwierząt***. Organizatorzy powinni być

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.	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***, przy czym nie powinni ponosić odpowiedzialności za nieprzewidziane zdarzenia pozostające poza ich kontrolą***. ***Organizatorzy powinni*** przedstawić właściwym organom dowód, że ***są*** w stanie zapewnić przestrzeganie unijnych przepisów dotyczących transportu do momentu przybycia zwierząt do miejsca przeznaczenia***, w oparciu o przejrzyste i proporcjonalne kryteria, które gwarantują rentowność sektora***.

Or. en

Poprawka 150
Borja Giménez Larraz, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(19) Możliwość ***organizowania*** 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.	i wszelkie inne osoby biorące udział w transporcie. Organizator powinien przedstawić właściwym organom dowód, że posiada ***kompetencje zawodowe i*** jest w stanie zapewnić przestrzeganie unijnych przepisów dotyczących transportu do momentu przybycia zwierząt do miejsca przeznaczenia.

Or. en

Poprawka 151
Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(19) Możliwość ***organizowania*** 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.

Or. en

Poprawka 152

Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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 posiada ***kompetencje zawodowe oraz że*** jest w stanie zapewnić przestrzeganie unijnych przepisów dotyczących transportu do momentu przybycia zwierząt do miejsca przeznaczenia.

Or. en

Poprawka 153
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) Możliwość długotrwałego przewozu zwierząt powinni mieć wyłącznie organizatorzy transportu zwierząt, którzy dysponują środkami	(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.

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 posiada ***kompetencje zawodowe i*** jest w stanie zapewnić przestrzeganie unijnych przepisów dotyczących transportu do momentu przybycia zwierząt do miejsca przeznaczenia.

Or. en

Poprawka 154
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(19) Organizatorzy transportu zwierząt, którzy ***nie spełniaj***ą wymogów niniejszego rozporządzenia***, nie powinni być uprawnieni do transportu zwierząt***. 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

przedstawić właściwym organom dowód, że jest w stanie zapewnić przestrzeganie unijnych przepisów dotyczących transportu do momentu przybycia zwierząt do miejsca przeznaczenia.	przestrzeganie unijnych przepisów dotyczących transportu do momentu przybycia zwierząt do miejsca przeznaczenia.

Or. en

Poprawka 155
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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. ***Konieczne*** 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 ***i problemy powstałe przed transportem, w trakcie transportu i po transporcie*** oraz prowadzić dokładny rejestr działań i wyników.

Or. en

Poprawka 156

Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(20) Przewoźnicy i ich pracownicy odgrywają podstawową rolę w transporcie zwierząt i mają wpływ na poziom dobrostanu transportowanych zwierząt. 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.

Or. en

Poprawka 157
Borja Giménez Larraz, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(20) Przewoźnicy i ich pracownicy odgrywają podstawową rolę w transporcie	(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.	zwierząt i mają wpływ na poziom dobrostanu transportowanych zwierząt. 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.

Or. en

Poprawka 158
Flavio Tosi, Salvatore De Meo, Borja Giménez Larraz

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(21) Środki transportu powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby ***zminimalizować ryzyko*** urazów lub 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***, a także społecznych i gospodarczych skutków tych zmian***.

Or. en

Poprawka 159
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(21) Środki transportu powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby nie powodować urazów ani cierpień zwierząt. W związku z tym ***konieczne*** jest określenie wymogów technicznych, które należy spełnić, aby uzyskać zatwierdzenie środka transportu, z uwzględnieniem potrzeb ***behawioralnych i fizjologicznych*** konkretnych gatunków i kategorii przewożonych zwierząt.

Or. en

Poprawka 160
Borja Giménez Larraz, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(21) Środki transportu powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby ***zminimalizować ryzyko*** urazów lub 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.

Or. en

Poprawka 161

Benoit Cassart, Asger Christensen, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Elsi Katainen, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(21) Środki transportu powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby nie powodować urazów ani ***dotkliwych*** 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.

Or. en

Poprawka 162
Waldemar Buda, Anna Zalewska, Kosma Złotowski, Beata Szydło

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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. ***Wymogi te powinny uwzględniać możliwość transportu dwupokładowego, ponieważ zmniejsza on koszty transportu oraz ślad węglowy przewozu, zapewniając jednocześnie te same normy bezpieczeństwa transportu zwierząt.***

Or. en

Poprawka 163
Maria Noichl, Marianne Vind

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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. ***Ponieważ przepisy dotyczące żywych zwierząt (LAR) Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) nie są swobodnie dostępne dla organów państw członkowskich, co utrudnia możliwość ich wykorzystania, rozporządzenie w sprawie transportu zwierząt powinno zawierać***

przepisy dotyczące transportu lotniczego żywych zwierząt do UE, z UE i w obrębie UE, zgodnie z modelem przepisów dotyczących innych środków transportu, i odzwierciedlające LAR IATA.

Or. en

Poprawka 164
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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***	(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 ***ekonomicznej*** przeznaczone do hodowli lub aktywności sportowych. Transport lotniczy zwierząt odbywa się ***obecnie*** 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. ***Transport*** zwierząt ***do państw trzecich w celu hodowli lub uboju wiąże się ze znacznym ryzykiem, ponieważ nie można zagwarantować dobrostanu tych***

członkami IATA.	***zwierząt podczas transportu i po przybyciu poza terytorium Unii. W związku z tym transport lotniczy nie powinien być już dozwolony***.

Or. en

Poprawka 165
Valérie Deloge, Marie Dauchy, Tomáš Kubín, Julien Leonardelli, Barbara Bonte, Mireia Borrás Pabón

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(22) Transport lotniczy zwierząt jest znacznie mniej powszechny niż transport drogowy i morski ***oraz już podlega wzmożonemu nadzorowi, dlatego nie jest objęty niniejszym rozporządzeniem***. 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

członkami IATA.	lotniczego zwierząt powinny być samoloty należące do przewoźników będących członkami IATA.

Or. fr

Poprawka 166
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(22a) Statki do transportu zwierząt zatwierdzone przez UE stanowią źródło zanieczyszczenia powietrza i morza. Odnotowano wiele przypadków nieprzestrzegania przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom przez statki do transportu zwierząt zatwierdzone przez UE oraz naruszeń konwencji MARPOL, mającej na celu zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska morskiego przez statki. Wymogi konwencji MARPOL, które nie są wdrażane, obejmują między innymi obowiązek dzielenia lub przetwarzania tusz w celu zapewnienia ich natychmiastowego zatopienia, czego dowodem są transportowane na statkach zwierzęta, które zostały wyrzucone na plaże, oraz brak odpowiednich planów gospodarowania odpadami, niezbędnych do postępowania z odpadami w postaci odchodów, obornika, śmieci i tusz. W związku z powyższym transport morski nie powinien być dozwolony, jeżeli nie są przestrzegane przepisy konwencji MARPOL.

Or. en

Poprawka 167
Borja Giménez Larraz, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi,

Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 paryskim w sprawie*** kontroli ***przeprowadzanej przez państwo portu[16] 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***.	(23) Jak wykazały audyty Komisji i inspekcje właściwych organów, ***w Unii znajdują się***obecnie ***statki*** do transportu zwierząt, które nie ***spełniają*** odpowiednich norm bezpieczeństwa morskiego i ***stanowią*** 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, ***właściwe organy państw członkowskich powinny dopuszczać do transportu żywych zwierząt wyłącznie*** statki***, które spełniają surowe normy bezpieczeństwa, zweryfikowane i potwierdzone w drodze inspekcji i*** kontroli ***technicznych***.

[16] https://www.parismou.org/

Or. en

Poprawka 168
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Dan-Ştefan Motreanu, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 paryskim w sprawie*** kontroli ***przeprowadzanej przez państwo portu[16] 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***.	(23) Jak wykazały audyty Komisji i inspekcje właściwych organów, ***w Unii znajdują się***obecnie ***statki*** do transportu zwierząt, które nie ***spełniają*** odpowiednich norm bezpieczeństwa morskiego i ***stanowią*** 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, ***właściwe organy państw członkowskich powinny dopuszczać do transportu żywych zwierząt wyłącznie*** statki***, które spełniają surowe normy bezpieczeństwa, zweryfikowane i potwierdzone w drodze inspekcji i*** kontroli ***technicznych***.

[16] https://www.parismou.org/

Or. en

Poprawka 169
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu[16] 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.	(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 ***duże*** zagrożenie zarówno dla zwierząt, jak i załogi. ***Załadunek zwierząt na statki do transportu zwierząt odbywa się często w sposób nieostrożny, z użyciem nieodpowiednich metod, powodujących rany, oraz przy użyciu kijów i elektrowstrząsów. Rampy załadunkowe są w niektórych przypadkach bardziej strome niż maksymalne dopuszczalne nachylenie, a wejście na statek na końcu rampy załadunkowej jest często nieoświetlone, co powoduje, że zwierzęta wzbraniają się przed wejściem, ponieważ nie chcą przechodzić z obszarów oświetlonych do ciemnych. Ponieważ niemożliwe jest zapewnienie zgodności*** 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 liście ***i sklasyfikowane przez najwyżej oceniane instytucje klasyfikacyjne*** na podstawie memorandum paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu[16] powinny być zatwierdzane do celów transportu zwierząt przez właściwe organy w państwie członkowskim. Ponadto właściwe organy ***nie*** powinny wydawać ***zezwoleń*** na załadunek zwierząt na te statki***, jeśli*** profil ryzyka statku ***został*** określony jako ryzyko niskie zgodnie z memorandum paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. ***Ponieważ transport zwierząt na statkach wiąże się ze znacznym ryzykiem dla ich dobrostanu, statki do transportu***

zwierząt nie powinny być już zatwierdzane jako środek transportu zwierząt.

[16] https://www.parismou.org/

[16] https://www.parismou.org/

Or. en

Poprawka 170
Maria Noichl, Marianne Vind

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu***[16]*** 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.	(23) Jak wykazały audyty Komisji i inspekcje właściwych organów, znaczna liczba eksploatowanych obecnie statków do transportu zwierząt w Unii ***w rażący sposób*** nie spełnia odpowiednich norm bezpieczeństwa morskiego***, o czym świadczy duża liczba nieprawidłowości i zatrzymań w wyniku kontroli przeprowadzonej przez państwo portu. Statki te stanowią poważne*** zagrożenie dla zwierząt, załogi ***i środowiska morskiego***. Aby zapewnić zgodność tych statków do transportu zwierząt z normami bezpieczeństwa***, dostosowanymi do transportu zwierząt,*** 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 liście na podstawie memorandum paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu ***oraz statki skontrolowane przez instytucję klasyfikacyjną uznaną przez organizację UE*** 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. ***Istotne jest również, aby właściwe organy przewidziały wystarczającą ilość czasu i liczbę wykwalifikowanych pracowników do przeprowadzenia odpowiedniej kontroli statków do transportu zwierząt przed rejsem i załadunkiem statku oraz zgłaszały nieprawidłowości w celu ulepszenia przyszłych decyzji.***

---

*[16] **https://www.parismou.org/***

Or. en

Poprawka 171
Tilly Metz, Thomas Waitz
w imieniu grupy Verts/ALE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez	(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 liście na podstawie memorandum paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez

państwo portu[16] 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.

[16] https://www.parismou.org/

państwo portu[16] 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 zgodnie z memorandum paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.

[16] https://www.parismou.org/

Or. en

Poprawka 172
Tilly Metz, Thomas Waitz
w imieniu grupy Verts/ALE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(23a) Jak wyszczególniono w sprawozdaniu komisji śledczej Parlamentu Europejskiego ds. ochrony zwierząt podczas transportu z 2021 r., procedury kontroli i certyfikacji statków do transportu zwierząt nie są zharmonizowane w całej Unii i brakuje w nich obowiązkowych kryteriów kontroli. Sytuację pogarsza fakt, że wyniki tych procedur nie są przekazywane między państwami członkowskimi, co prowadzi do sytuacji, w których statek, który został odrzucony w jednym państwie członkowskim, jest zatwierdzany w innym. Systemy zatwierdzania statków do transportu zwierząt istniejące na szczeblu krajowym są również niewystarczające, aby zminimalizować ryzyko związane z nadużyciami, głównie dlatego, że większość właściwych organów zajmujących się kontrolowaniem statków

do transportu zwierząt nie dysponuje odpowiednimi procedurami ani dostępem do specjalistycznej wiedzy technicznej (np. usługi weterynarza lub rzeczoznawcy morskiego) w celu sprawdzenia systemów awaryjnych statków, systemów pompowania wody i karmienia, wentylacji i drenażu na statkach, a wszystko to ma kluczowe znaczenie dla dobrostanu zwierząt podczas przewozu na statku do transportu zwierząt i wymaga dostatecznej kontroli. Z tych powodów utworzenie centralnego organu UE w postaci Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, odpowiedzialnego za zatwierdzanie statków, zapewni bardziej zharmonizowane podejście do realizacji celów niniejszego rozporządzenia. Ponadto zapewni to większą przejrzystość, zagwarantuje równe warunki działania w całej Unii, a dzięki korzyściom skali obniży koszty ponoszone przez podatników UE i przemysł.

Or. en

Poprawka 173
Benoit Cassart, Asger Christensen, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Elsi Katainen, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 portu[17]. Hybrydowy europejski system typowania podmiotów i przeprowadzania kontroli (THETIS) to baza danych umożliwiająca przeprowadzanie urzędowych kontroli	(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 portu[17]. 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 w systemie TRACES. Właściwe organy powinny być odpowiedzialne za regularną aktualizację tych informacji.

[17] 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.

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 ***w formie przyjaznej dla użytkownika***, aby możliwe były cyfrowe tworzenie, aktualizacja i wypełnianie dzienników podróży w systemie TRACES. Właściwe organy powinny być odpowiedzialne za regularną aktualizację tych informacji.

[17] 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.

Or. en

Poprawka 174
Adrian-George Axinia

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(25) ***Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2023/372[18]*** 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	(25) Po zatwierdzeniu statku do transportu zwierząt i przed każdym przedłużeniem takiego zatwierdzenia ***właściwe organy przeprowadzają kontrole na pokładzie danego statku. Podczas tych kontroli właściwy organ sprawdza***, czy systemy mechaniczne statku do transportu zwierząt i systemy zarządzania tym statkiem nie są szkodliwe dla dobrostanu zwierząt znajdujących się na statku podczas przewozu. ***Ponadto kontrole muszą potwierdzić, że przestrzeń i wyposażenie dostępne na pokładzie są odpowiednie dla liczby i gatunków***

statku podczas przewozu.

przewożonych zwierząt, aby zapewnić wszystkim zwierzętom odpowiednie warunki dobrostanu podczas całej podróży.

[18] 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.

Or. en

Poprawka 175
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Krzysztof Hetman, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(25) ***Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2023/372[18] 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***	(25) ***Właściwe organy przeprowadzają oficjalne kontrole na pokładzie statku do transportu żywych zwierząt przed pierwszym przewozem i przed przedłużeniem jego zezwolenia. Podczas tych kontroli sprawdza się, czy konstrukcja i wyposażenie statku nie mają negatywnego wpływu na dobrostan przewożonych*** zwierząt ***lub, w stosownych przypadkach, czy zastosowano skuteczne środki naprawcze. Ponadto właściwe organy muszą zapewnić, aby statki były odpowiednio zaprojektowane i wyposażone zgodnie z liczbą i gatunkami***

zwierząt znajdujących się na statku podczas przewozu.	***przewożonych zwierząt, tak aby zapewnić im dobrostan podczas transportu***.

[18] 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.

Or. en

Poprawka 176
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(25) ***Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2023/372[18] 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***.	(25) ***Właściwe organy przeprowadzają oficjalne kontrole na pokładzie statku do transportu żywych zwierząt przed pierwszym przewozem i przed przedłużeniem jego zezwolenia. Podczas tych kontroli sprawdza się, czy konstrukcja i wyposażenie statku nie mają negatywnego wpływu na dobrostan przewożonych*** zwierząt ***lub, w stosownych przypadkach, czy zastosowano skuteczne środki naprawcze. Ponadto właściwe organy muszą zapewnić, aby statki były odpowiednio zaprojektowane i wyposażone zgodnie z liczbą i gatunkami przewożonych zwierząt, tak aby zapewnić im dobrostan podczas transportu***.

[18] 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.

Or. en

Poprawka 177
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(25) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2023/372[18] 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.	(25) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2023/372[18] 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. ***Aby uzupełnić te działania w sposób bardziej ciągły, do każdego przewozu drogą morską należy wyznaczyć wykwalifikowanego i przeszkolonego pracownika odpowiedzialnego za dobrostan zwierząt,***

który będzie bezpośrednio odpowiadał za dobrostan przewożonych zwierząt i będzie na przykład sporządzał dzienny raport z przewozu zawierający informacje zwrotne na temat przebiegu podróży i dobrostanu zwierząt.

[18] 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.

[18] 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.

Or. en

Poprawka 178
Michal Wiezik

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(25) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2023/372[18] 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	(25) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2023/372[18] 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.	statku podczas przewozu. ***W przypadku kolejnych przewozów zwierzętom towarzyszy lekarz weterynarii lub przeszkolony pracownik odpowiedzialny za dobrostan zwierząt oraz technik.***
[18] 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.	[18] 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.

Or. en

Poprawka 179
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(25) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2023/372[18] 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.	(25) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2023/372[18] po zatwierdzeniu statku do transportu zwierząt i przed każdym przedłużeniem takiego zatwierdzenia urzędowy lekarz weterynarii powinien uczestniczyć w przewozie partii zwierząt. Umożliwi to lekarzowi weterynarii przeprowadzenie kontroli urzędowych podczas przewozu zwierząt w celu sprawdzenia***, wraz z technikiem i rzeczoznawcą morskim***, czy systemy mechaniczne statku do transportu zwierząt i systemy zarządzania tym statkiem nie są szkodliwe dla dobrostanu zwierząt znajdujących się na statku***, a w razie***

	potrzeby podjęcie pilnych środków dotyczących dobrostanu zwierząt podczas przewozu.
[18] 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.	[18] 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.

Or. en

Poprawka 180
Asger Christensen, Benoit Cassart, Valérie Devaux, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Elsi Katainen, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(25) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2023/372[18] 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.	(25) Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2023/372[18] po zatwierdzeniu statku do transportu zwierząt i przed każdym przedłużeniem takiego zatwierdzenia ***wykwalifikowany technik ds. zwierząt*** powinien uczestniczyć w pierwszym przewozie partii zwierząt. Umożliwi to ***wykwalifikowanemu technikowi ds. zwierząt*** 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.
[18] 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.	[18] 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.

Or. en

Poprawka 181
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(25a) Przesyłki wewnątrzunijne również powinny być kontrolowane przy załadunku i przez każdym przewozem, aby właściwe organy mogły sprawdzić, czy przestrzegane są wymogi rozporządzenia dotyczące powierzchni podłogi i przestrzeni nad głową, czy systemy wentylacyjne i wodne działają prawidłowo, czy urządzenia do pojenia są sprawne i odpowiednie dla przewożonych gatunków, czy nie są ładowane żadne zwierzęta niezdolne do transportu oraz czy przewożona jest wystarczająca ilość paszy i ściółki;

Or. en

Poprawka 182
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(25b) Odpowiednie przeszkolenie wszystkich osób pracujących w sektorze transportu zwierząt jest zasadniczym wymogiem ochrony dobrostanu zwierząt podczas transportu. Dlatego też państwa członkowskie powinny zapewnić szkolenia dla wszystkich osób uczestniczących w operacjach transportowych, a szkolenia te powinny obejmować wszystkie aspekty procesu transportu, takie jak środki transportu, szczególne wymagania behawioralne i fizjologiczne zwierząt oraz ich mechanizmy radzenia sobie ze stresem, rodzaj i charakter podróży, proces podejmowania decyzji dotyczących zdolności do transportu oraz odpowiednie obchodzenie się ze zwierzętami w celu zapewnienia, aby żadne zwierzęta, w tym kurczęta, nie były nigdy podnoszone za nogi podczas chwytania w celu transportu. Należy zapewnić specjalistyczne szkolenia i certyfikaty w zakresie transportu zwierząt wodnych.

Or. en

Poprawka 183
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(25c) Aby zagwarantować dobrostan zwierząt podczas transportu, państwa członkowskie powinny zapewnić zatrudnienie i przeszkolenie wystarczającej liczby funkcjonariuszy

policji i urzędowych lekarzy weterynarii do przeprowadzania skutecznych i częstych kontroli na drogach. Państwa członkowskie powinny udostępnić kierowcom i opiekunom listę wszystkich dostępnych lekarzy weterynarii wraz z danymi kontaktowymi, aby mogli oni pomóc zwierzętom podczas transportu.

Or. en

Poprawka 184
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(25d) Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby wszystkie krajowe służby policyjne uczestniczyły w obowiązkowych szkoleniach wstępnych i doskonalących dotyczących przepisów niniejszego rozporządzenia, aby były w stanie wykrywać wszelkie naruszenia przepisów i stosować odpowiednie i skuteczne sankcje.

Or. en

Poprawka 185
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(25e) Ratownicy powinni być specjalnie przeszkoleni i kształceni w państwach członkowskich w dziedzinie ratownictwa zwierząt, aby w razie wypadków mieli oni dostęp do obiektów, pojazdów i statków w celu wykonania czynności ratowniczych.

Poprawka 186
Borja Giménez Larraz, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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. ***Rozporządzenie musi jednak uwzględniać istniejącą rzeczywistość na poziomie Unii Europejskiej, w tym sytuacje, w których dostęp do systemu TRACES jest niemożliwy z przyczyn technicznych. W takich przypadkach należy zapewnić alternatywne rozwiązania umożliwiające wypełnienie obowiązków***

prawnych, w tym za pomocą dokumentów fizycznych, bez pogarszania identyfikowalności i dobrostanu zwierząt.

Or. en

Poprawka 187
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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. ***Rozporządzenie musi jednak uwzględniać istniejącą rzeczywistość na poziomie Unii Europejskiej, w tym sytuacje, w których dostęp do systemu***

TRACES jest niemożliwy z przyczyn technicznych. W takich przypadkach należy zapewnić alternatywne rozwiązania umożliwiające wypełnienie obowiązków prawnych, w tym za pomocą dokumentów w formie papierowej, bez pogarszania identyfikowalności i dobrostanu zwierząt.

Or. en

Poprawka 188
Philippe Olivier, Valérie Deloge, Julien Leonardelli, Gilles Pennelle

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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. ***Byłoby wskazane, aby Komisja stworzyła i zaproponowała przewoźnikom***

i właściwym organom aplikację mobilną zaprojektowaną tak, aby była ergonomiczna i dostępna dla wszystkich specjalistów z sektora transportu zwierząt.

Or. fr

Poprawka 189
Maria Noichl, Marianne Vind

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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. ***W związku z tym Komisja powinna udostępnić aplikację mobilną, która będzie przyjazna dla użytkownika i dostępna dla wszystkich operatorów i właściwych organów zajmujących się***

transportem zwierząt.

Or. en

Poprawka 190
Tilly Metz, Thomas Waitz
w imieniu grupy Verts/ALE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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***, oraz szersze stosowanie systemów pozycjonowania***. 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.

Or. en

Poprawka 191
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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 ***nie*** powinny zatwierdzać ***dzienników*** podróży do państw trzecich ***i powinny zapewnić, aby w miarę możliwości unikać transportu, a w razie konieczności, aby przewozy były jak najkrótsze***. 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.

Or. en

Poprawka 192
Benoit Cassart, Asger Christensen, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Emma Wiesner, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Elsi Katainen, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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 między państwami członkowskimi***, jak i ***długotrwałych*** przewozów do państw trzecich. Dzienniki podróży powinny być prowadzone całkowicie w formie cyfrowej ***i przyjaznej dla użytkownika*** dzięki wykorzystaniu i rozszerzeniu funkcji oferowanych przez system TRACES. Cyfryzacja dziennika podróży usprawni gromadzenie danych i umożliwi lepszą analizę i identyfikację ryzyka.

Or. en

Poprawka 193
Benoit Cassart, Asger Christensen, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 27

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(27) W celu zapewnienia, by przewozy nie przekraczały planowanego czasu trwania, oraz w celu poprawy identyfikowalności transportu	***skreśla się***

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.

Or. en

Poprawka 194
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 27

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 195

Bert-Jan Ruissen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 27

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(27) W celu zapewnienia, by przewozy nie przekraczały planowanego czasu trwania, oraz w celu poprawy identyfikowalności transportu w przypadku krótkotrwałych przewozów ***między państwami członkowskimi*** 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.

Or. en

Poprawka 196
Anja Hazekamp, Sebastian Everding

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(28) Zwierzętami szczególnie wrażliwymi podczas transportu są zwierzęta ciężarne ***i mają bardzo specyficzne potrzeby biologiczne***. 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. ***Transport ciężarnych***

	zwierząt wiąże się ze znacznym ryzykiem dla dobrostanu zwierząt, ponieważ może spowodować poronienia lub porody podczas podróży, co często prowadzi do śmierci potomstwa lub matki. Z tego powodu transport ciężarnych zwierząt jest niedozwolony.

Or. en

Poprawka 197
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(28) Zwierzętami szczególnie wrażliwymi podczas transportu są zwierzęta ciężarne***. Nie zawsze jednak możliwe jest określenie stadium ciąży zwierząt, zwłaszcza w systemach chowu zwierząt na wolnym wybiegu, pastwiskach i użytkach zielonych***. 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.

Or. en

Poprawka 198
Michal Wiezik

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(28) Zwierzętami szczególnie wrażliwymi podczas transportu są zwierzęta ciężarne. Ponieważ przewoźnik	(28) Zwierzętami szczególnie wrażliwymi podczas transportu są zwierzęta ciężarne***. Nie jest możliwe***

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.	***zapewnienie szczególnej opieki ciężarnym zwierzętom podczas transportu, dlatego też należy je uznać za nienadające się do przewiezienia***. 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.

Or. en

Poprawka 199
Asger Christensen, Benoit Cassart, Valérie Devaux, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Emma Wiesner, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Elsi Katainen, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(28) Zwierzętami szczególnie wrażliwymi podczas transportu są zwierzęta ciężarne. Ponieważ przewoźnik nie zawsze jest w stanie ocenić stadium ciąży u takich zwierząt, ***posiadacz zwierząt*** powinien być odpowiedzialny za dostarczenie przewoźnikowi informacji na temat – odpowiednio – stadium ciąży lub daty ***ostatniej*** inseminacji.

Or. en

Poprawka 200
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

(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.	(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 ***i w miarę możliwości*** – stadium ciąży lub daty inseminacji.

Or. en

Poprawka 201
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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***.	(28) Zwierzętami szczególnie wrażliwymi podczas transportu są zwierzęta ciężarne. Ponieważ przewoźnik nie zawsze jest w stanie ocenić stadium ciąży u takich zwierząt, ***posiadacz zwierząt*** powinien być odpowiedzialny za dostarczenie przewoźnikowi ***takich*** informacji***, w stosownych przypadkach i gdy jest to możliwe***.

Or. en

Poprawka 202
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(28a) Zwierzęta „u kresu życia” są narażone na ryzyko niższego poziomu ochrony ze względu na swoją niską

wartość ekonomiczną. Należy zawsze unikać transportu tych zwierząt. Długie podróże są niedozwolone.

Or. en

Poprawka 203
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(29) Brak szczegółowych przepisów w prawie Unii dotyczących transportu psów i kotów, w szczególności szczeniąt 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 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***.	(29) Brak szczegółowych przepisów w prawie Unii dotyczących transportu psów i kotów, w szczególności szczeniąt 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 ***duże*** ryzyko dla ich dobrostanu, a także skutkują tym, że warunki działania operatorów są nierówne. W związku z tym konieczne jest lepsze zdefiniowanie 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***. Zasady te powinny również określać dopuszczalne wymiary pojemników, ich rozmieszczenie, układanie w stosy, ściółkę, separację***

zwierząt i przestrzeń, jaką należy im zapewnić, a także gatunki, które mogą być przewożone w tym samym pojeździe, oraz obowiązek zapewnienia rolet lub ekranów między pojemnikami dla zwierząt, które nie są ze sobą zaznajomione.

Or. en

Poprawka 204
Valérie Deloge, Marie Dauchy, Tomáš Kubín, Julien Leonardelli, Barbara Bonte, Gilles Pennelle, Raffaele Stancanelli, Mireia Borrás Pabón

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(29) Brak szczegółowych przepisów w prawie Unii dotyczących transportu psów i kotów, w szczególności szczeniąt 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 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	(29) Brak szczegółowych przepisów w prawie Unii dotyczących transportu psów i kotów, w szczególności szczeniąt 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 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.

dziennika podróży w przypadku długotrwałych przewozów. ***Jako że transport tych zwierząt różni się od transportu innych gatunków będących przedmiotem niniejszego rozporządzenia, zwierzęta te nie są objęte niniejszym rozporządzeniem i będą przedmiotem odrębnego tekstu poświęconego wyłącznie im.***

Or. fr

Poprawka 205
Salvatore De Meo, Flavio Tosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(29) Brak szczegółowych przepisów w prawie Unii dotyczących transportu psów i kotów, w szczególności szczeniąt 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 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	(29) Brak szczegółowych przepisów w prawie Unii dotyczących transportu psów i kotów, w szczególności szczeniąt 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 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.	wymagań w zakresie temperatury i wilgotności oraz obowiązku prowadzenia dziennika podróży w przypadku długotrwałych przewozów. ***Transport zwierząt domowych ma szczególny cel i wiąże się z określonymi procedurami operacyjnymi, dlatego też powinien być regulowany odrębnymi szczegółowymi przepisami.***

Or. it

Poprawka 206
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Krzysztof Hetman, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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***	(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

z tym należy zwiększyć dostępną powierzchnię określoną w wymogach rozporządzenia (WE) nr 1/2005 zgodnie z zaleceniami EFSA.	pozycji, picie i odpoczynek.

Or. en

Poprawka 207
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Nina Carberry

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.***	(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 ***w drodze zwykłej procedury ustawodawczej***, 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***, które tego wymagają,*** miały wystarczającą powierzchnię na zmianę pozycji, picie i odpoczynek.

Poprawka 208
Tilly Metz, Thomas Waitz
w imieniu grupy Verts/ALE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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. ***Zwiększenie przestrzeni zapewni również lepszą ochronę zwierząt w przypadku, gdy warunki jazdy lub styl jazdy kierowcy narażają zwierzęta na niebezpieczeństwo. W opinii EFSA stwierdzono również, że należy zapewnić odpowiedni styl jazdy, aby ograniczyć przyspieszanie,***

hamowanie i pokonywanie zakrętów, które mają wpływ na zdolność zwierząt do utrzymania stabilności postawy. Nieostrożna jazda, obejmująca gwałtowne przyspieszanie i hamowanie, może powodować niestabilność postawy, prowadzącą do przewracania się, ślizgania się i nadmiernych ruchów korekcyjnych mięśni, co skutkuje siniakami, zmęczeniem mięśni, strachem i ogólnymi obrażeniami zwierząt podczas transportu. Na przykład w przypadku świń badania wykazały, że zwiększenie przyspieszenia spowodowało wzrost odsetka świń stojących podczas podróży i spadek odsetka świń leżących. Kierowcy powinni stosować defensywną jazdę, a zatem ograniczać przyspieszanie, hamowanie i pokonywanie zakrętów, o ile ma to wpływ na zdolność zwierząt do utrzymania stabilności postawy.

Or. en

Poprawka 209
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(30) ***Ryby i inne zwierzęta wodne są istotami zdolnymi do odczuwania i odczuwają ból, strach i stres. Konieczne jest wprowadzenie przepisów mających na celu poprawę ich dobrostanu podczas transportu, biorąc pod uwagę ich szczególne potrzeby.*** 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

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.	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.

Or. en

Poprawka 210
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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.	Ważnym elementem dobrostanu transportowanych zwierząt ***wodnych*** 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 ***wodne*** miały wystarczającą powierzchnię na zmianę pozycji. W związku z tym należy zwiększyć dostępną powierzchnię określoną w wymogach rozporządzenia (WE) nr 1/2005 zgodnie z zaleceniami EFSA.

Or. en

Poprawka 211
Tilly Metz, Thomas Waitz
w imieniu grupy Verts/ALE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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. ***Ponadto, biorąc pod uwagę, że trasy statków morskich często ulegają zmianie w trakcie podróży lub z powodu sytuacji nadzwyczajnych, mogą wystąpić znaczne opóźnienia, bezpośrednie połączenie z właściwymi organami w czasie rzeczywistym byłoby***

również przydatne do celów kontroli urzędowych i zapewnienia przejrzystości.

Or. en

Poprawka 212
Philippe Olivier, Valérie Deloge, Julien Leonardelli, Gilles Pennelle

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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. ***W tym kontekście niezbędne jest zapewnienie użytkownikom prostych i przystępnych cenowo rozwiązań umożliwiających im monitorowanie pojazdów transportowych w czasie rzeczywistym.***

Or. fr

Poprawka 213
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*

(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.	(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. ***Dlatego też niezbędne jest zapewnienie użytkownikom prostych i przystępnych cenowo rozwiązań umożliwiających śledzenie pojazdów transportowych w czasie rzeczywistym.***

Or. en

Poprawka 214
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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***	(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. ***Dlatego te informacje*** o pojazdach drogowych ***powinny być dostępne dla właściwych organów, a także***

o pojazdach drogowych.	***podawane do wiadomości publicznej***.

Or. en

Poprawka 215
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Salvatore De Meo, Paulo Do Nascimento Cabral, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 32

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 zebranym za pośrednictwem systemu informatycznego korzystającego z narzędzi do pozycjonowania pojazdów w czasie rzeczywistym.***	(32) ***Należy podkreślić, że w przypadku transportu drogowego mogą wystąpić nieprzewidziane opóźnienia spowodowane warunkami ruchu drogowego, kontrolami lub innymi czynnikami charakterystycznymi dla transportu drogowego. Dlatego też przestrzeganie wymogów dotyczących pojenia, karmienia i monitorowania zwierząt przez cały czas trwania transportu ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia ich dobrostanu, nawet w sytuacjach, gdy przewóz trwa dłużej niż pierwotnie szacowano.***

Or. en

Poprawka 216
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 32

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 zebranym za pośrednictwem systemu informatycznego korzystającego z narzędzi do pozycjonowania pojazdów w czasie rzeczywistym.***	(32) ***Należy podkreślić, że w przypadku transportu drogowego mogą wystąpić nieprzewidziane opóźnienia spowodowane warunkami ruchu drogowego, kontrolami lub innymi czynnikami charakterystycznymi dla transportu drogowego. Podobnie jest w przypadku transportu morskiego, gdzie niekorzystne warunki pogodowe mogą mieć wpływ na czas przewozu. Dlatego też przestrzeganie wymogów dotyczących pojenia, karmienia i monitorowania zwierząt przez cały czas trwania transportu ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia ich dobrostanu, nawet w sytuacjach, gdy przewóz trwa dłużej niż pierwotnie szacowano.***

Or. en

Poprawka 217
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 32

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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***	(32) ***Znaczne*** ograniczenie czasu trwania przewozu odgrywa podstawową rolę w ***poprawie ochrony*** zwierząt podczas transportu. Są dowody na to, że w praktyce czas przewozu szacowany w planie wstępnym jest często przekraczany, co ***ma***

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 zebranym*** za pośrednictwem systemu informatycznego korzystającego z narzędzi do pozycjonowania pojazdów w czasie rzeczywistym.	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 rozwiązać. ***Informacje powinny być gromadzone*** za pośrednictwem systemu informatycznego korzystającego z narzędzi do pozycjonowania pojazdów w czasie rzeczywistym.

Or. en

Poprawka 218
Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 32

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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 zebranym za pośrednictwem systemu informatycznego korzystającego z narzędzi do pozycjonowania pojazdów w czasie rzeczywistym.	trwania przewozu odpowiada czasowi zadeklarowanemu. Wiele spośród tych problemów można byłoby rozwiązać dzięki informacjom zebranym ***na żądanie*** za pośrednictwem systemu informatycznego korzystającego z narzędzi do pozycjonowania pojazdów w czasie rzeczywistym.
	Or. en

Poprawka 219
Daniel Buda, Dan-Ştefan Motreanu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 32 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(32a) Jak wynika z badania przedstawionego przez EPRS w 2025[1a], czas podróży jest niewystarczającym wskaźnikiem gwarantującym zgodność z wymogami dotyczącymi dobrostanu zwierząt. W związku z tym nakładanie sztywnych ograniczeń dotyczących czasu transportu jest nieuzasadnione i nieskuteczne. Należy skupić się na jakości transportu, monitorowaniu rzeczywistych warunków transportu i przestrzeganiu norm dobrostanu, a nie na samym czasie trwania przewozu. Prawdziwy cel, jakim jest ochrona zwierząt, należy realizować poprzez zrównoważone przepisy prawne, bez tworzenia sztucznych utrudnień dla rolników i przewoźników.
	[1a] Biuro Analiz Parlamentu Europejskiego, „Animal welfare during transport: Update on the implementation of Council Regulation (EC) No 1/2005” [Dobrostan zwierząt podczas transportu: aktualizacja informacji na temat wdrażania rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005], marzec 2025 r.

Or. ro

Poprawka 220
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(33) Dostęp do informacji ***w czasie rzeczywistym i aktualizacji*** dotyczących ***pojazdów drogowych, w szczególności*** czasu, w którym pojazdy drogowe dotarły do określonych kluczowych punktów na trasie przewozu, takich jak ***miejsce wyjazdu,*** punkty kontroli ***i*** 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***, i podejmować działania zapobiegające transportowi zwierząt, który powoduje*** pogorszenie dobrostanu zwierząt. Wszystkie ***wszystkie środki transportu, w tym*** 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.

Or. en

Poprawka 221
Michal Wiezik

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(33) Dostęp do informacji ***w czasie rzeczywistym*** dotyczących ***ruchu pojazdów drogowych*** 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.

Or. en

Poprawka 222
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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.

prowadzonych przez nie kontroli. Mogłyby one skuteczniej wykrywać transporty, 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 określonych odstępach czasu oraz na żądanie,*** w trakcie przewozu i po jego zakończeniu do systemu informatycznego połączonego z systemem TRACES.

Or. en

Poprawka 223
Benoit Cassart, Asger Christensen, Valérie Devaux, Christine Singer, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Emma Wiesner, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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, ***lub zgłoszenie problemu na drodze umożliwiłyby*** właściwym organom ***lepszą ocenę i zrozumienie sytuacji oraz, w razie potrzeby,*** wzmocnienie, 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

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.	prawdopodobieństwo, że doprowadzą do pogorszenia dobrostanu zwierząt. Wszystkie pojazdy drogowe powinny być zatem wyposażone w system pozycjonowania w czasie rzeczywistym po zakończeniu ***przewozu*** do systemu informatycznego połączonego z systemem TRACES.

Or. en

Poprawka 224
Borja Giménez Larraz, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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***.	(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***, w określonych odstępach czasu oraz na żądanie,*** informacji o ich położeniu w trakcie przewozu i po jego zakończeniu.

Or. en

Poprawka 225
Bert-Jan Ruissen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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 ***wykonujące przewozy transgraniczne*** 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.

Or. en

Poprawka 226
Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(33) Dostęp do informacji dotyczących	(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.	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***, w określonych odstępach czasu oraz na żądanie,*** informacji o ich położeniu w trakcie przewozu i po jego zakończeniu do systemu informatycznego połączonego z systemem TRACES.

Or. en

Poprawka 227
Tilly Metz, Thomas Waitz
w imieniu grupy Verts/ALE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(33) Dostęp do informacji dotyczących czasu, w którym pojazdy drogowe ***i statki morskie*** 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

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.

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 ***i statki morskie*** powinny być zatem wyposażone w system pozycjonowania w czasie rzeczywistym, umożliwiający przekazywanie ***właściwym organom*** informacji o ich położeniu w trakcie przewozu i po jego zakończeniu do systemu informatycznego połączonego z systemem TRACES.

Or. en

Poprawka 228
Waldemar Buda, Anna Zalewska, Kosma Złotowski, Beata Szydło

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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. ***W przypadku transportu transgranicznego*** wszystkie pojazdy drogowe powinny być zatem wyposażone w system pozycjonowania w czasie rzeczywistym, umożliwiający przekazywanie informacji

jego zakończeniu do systemu informatycznego połączonego z systemem TRACES.	o ich położeniu w trakcie przewozu i po jego zakończeniu do systemu informatycznego połączonego z systemem TRACES***, natomiast w przypadku transportu krajowego organizatorzy mogą korzystać z systemu TRACES lub stosować odpowiednie przepisy krajowe i lokalne***.

Or. en

Poprawka 229
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 33 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(33a) Wyposażenie wszystkich środków transportu zwierząt w system telewizji przemysłowej, ze szczególnym uwzględnieniem operacji załadunku i rozładunku, zapewniłoby lepszą ochronę dobrostanu zwierząt podczas transportu i umożliwiłoby właściwym organom szybkie podejmowanie działań w przypadku naruszenia niniejszego rozporządzenia. Właściwe organy muszą przez cały czas zapewniać ochronę danych i prawo do prywatności.

Or. en

Poprawka 230
Flavio Tosi, Salvatore De Meo

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 34

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(34) Dane dotyczące czasu trwania przewozu i okresów odpoczynku ***we wszystkich przewozach*** powinny być	(34) Dane dotyczące czasu trwania przewozu i okresów odpoczynku powinny być rejestrowane w celu przetwarzania

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.***	informacji wyłącznie do celów kontroli urzędowych i innych czynności urzędowych związanych z tymi kontrolami urzędowymi.

Or. en

Poprawka 231
Borja Giménez Larraz, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 34

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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.***	warunki przedłużenia zezwolenia po upływie ***siedmioletniego*** okresu ważności.

Or. en

Poprawka 232
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 34

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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***	(34) Dane dotyczące ***trasy,*** 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 ***dziesięć*** lat, tak aby były one dostępne dla właściwych organów, w szczególności w celu sprawdzenia, czy organizator lub przewoźnik spełnia warunki przedłużenia zezwolenia po upływie ***osiemnastomiesięcznego*** 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 ***dziesięć***

lat.	lat.

Or. en

Poprawka 233
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Krzysztof Hetman, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 34

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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 ***siedmioletniego*** 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.

Or. en

Poprawka 234
Ivan David

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 34

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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 ***pięć*** lat.

Or. en

Poprawka 235
Julien Leonardelli, Valérie Deloge, Gilles Pennelle

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 34

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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.	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. ***Aby zabezpieczyć dane przed wrogimi podmiotami, takimi jak hakerzy lub podmioty spoza Europy, dane dotyczące czasu trwania podróży i okresów odpoczynku podczas wszystkich przewozów powinny być przechowywane w centrach danych zlokalizowanych w Europie i zarządzanych przez podmioty europejskie.***

Or. fr

Uzasadnienie

Amerykańskie (Cloud Act, FISA) lub chińskie (ustawa o wywiadzie z 2015 r.) przepisy eksterytorialne umożliwiają potencjalnie wrogim podmiotom zagranicznym dostęp do danych przechowywanych w zagranicznych centrach danych lub przetwarzanych przez zagraniczne przedsiębiorstwa. W celu ochrony poufności i bezpieczeństwa danych Europejczyków wydaje się zatem konieczne, aby w miarę możliwości priorytetowo traktować przechowywanie danych przez podmioty europejskie.

Poprawka 236
Julien Leonardelli, Valérie Deloge, Gilles Pennelle

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 35

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(35) Oprócz rozporządzenia (UE)	(35) Oprócz rozporządzenia (UE)

2016/679[19] i rozporządzenia (UE) 2018/1725[20] oraz w celu zapewnienia odpowiednich gwarancji w zakresie ochrony danych zastosowanie powinny mieć przepisy dotyczące przetwarzania i kontroli danych określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/1715[21] i odnoszące się do bazy danych, w której dane te będą przechowywane.

2016/679[19] i rozporządzenia (UE) 2018/1725[20] oraz w celu zapewnienia odpowiednich gwarancji w zakresie ochrony danych zastosowanie powinny mieć przepisy dotyczące przetwarzania i kontroli danych określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/1715[21] i odnoszące się do bazy danych, w której dane te będą przechowywane. ***Aby zabezpieczyć dane i wzmocnić europejską autonomię strategiczną, dane dotyczące czasu trwania podróży i okresów odpoczynku podczas wszystkich przewozów powinny być przechowywane w centrach danych zlokalizowanych w Europie i zarządzanych przez podmioty europejskie.***

---

[19] 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.

[20] 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.

[21] 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

[19] 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.

[20] 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.

[21] 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. 261 z 14.10.2019, s. 37.

Or. fr

Uzasadnienie

Amerykańskie (Cloud Act, FISA) lub chińskie (ustawa o wywiadzie z 2015 r.) przepisy eksterytorialne umożliwiają potencjalnie wrogim podmiotom zagranicznym dostęp do danych przechowywanych w zagranicznych centrach danych lub przetwarzanych przez zagraniczne przedsiębiorstwa. W celu ochrony poufności i bezpieczeństwa danych Europejczyków wydaje się zatem konieczne, aby w miarę możliwości priorytetowo traktować przechowywanie danych przez podmioty europejskie.

Poprawka 237
Waldemar Buda, Anna Zalewska, Kosma Złotowski, Beata Szydło

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(36) Ważne jest, aby właściwe organy w miejscu wyjazdu posiadały wiedzę na temat kondycji zwierząt po ich przybyciu do miejsca przeznaczenia. ***W przypadku transportu transgranicznego*** 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. ***W przypadku transportu w obrębie tego samego państwa członkowskiego rejestracja danych w systemie TRACES jest zalecana, ale nieobowiązkowa.***

Or. en

Poprawka 238
Tilly Metz, Thomas Waitz
w imieniu grupy Verts/ALE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(36) Ważne jest, aby właściwe organy w miejscu wyjazdu posiadały wiedzę na temat kondycji zwierząt ***i warunków wewnętrznej higieny*** 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 ***i warunkach wewnętrznej higieny***, 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 ***lub warunki wewnętrznej higieny*** nie ***są odpowiednie*** lub występują rozbieżności między informacjami przekazanymi przez opiekunów, kierowców lub osoby obsługujące.

Or. en

Poprawka 239
Asger Christensen, Benoit Cassart, Valérie Devaux, Valérie Hayer, Hilde Vautmans, Urmas Paet, Jan-Christoph Oetjen, Barry Cowen, Cynthia Ní Mhurchú, Elsi Katainen, Charles Goerens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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***.	(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, ***wykwalifikowani technicy ds. zwierząt***, jak i ***posiadacze zwierząt*** 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 ***posiadaczy zwierząt***, kierowców lub ***wykwalifikowanych techników ds. zwierząt***.

Or. en

Poprawka 240
Salvatore De Meo, Flavio Tosi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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***	(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. Elektroniczna wersja dziennika podróży

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.

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.

Or. it

Poprawka 241
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(36) Ważne jest, aby właściwe organy w miejscu wyjazdu posiadały ***informacje*** na temat kondycji zwierząt po ich przybyciu do miejsca przeznaczenia. Zarówno kierowcy, osoby obsługujące***,*** ***urzędowi lekarze weterynarii***, 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***, urzędowych lekarzy weterynarii*** lub osoby obsługujące.

Or. en

Poprawka 242
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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.	(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 ***posiadacze zwierząt*** 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 ***posiadaczy zwierząt***, kierowców lub osoby obsługujące.

Or. en

Poprawka 243
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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,	(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.	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 ***w dziedzinie zdrowia i*** 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.

Or. en

Poprawka 244
Paulo Do Nascimento Cabral

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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	(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 ***w dziedzinie zdrowia i*** 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

przekazanymi przez opiekunów, kierowców lub osoby obsługujące.	między informacjami przekazanymi przez opiekunów, kierowców lub osoby obsługujące.

Or. en

Poprawka 245
Carlo Fidanza, Sergio Berlato, Nicola Procaccini, Francesco Ventola

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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.	***skreśla się***
	(Czas transportu musi pozostać taki, jak określono w rozporządzeniu nr 1/2005, w którym przewidziano rozróżnienie czasu przewozu zwierząt do rzeźni, ale ważne jest, aby w przypadku przejazdów na dłuższych trasach spełnione zostały pewne warunki dotyczące środków transportu.

Dziewięciogodzinny limit nie pozwala na zaopatrywanie rzeźni zlokalizowanych na najbardziej peryferyjnych obszarach Unii. Znaczne skrócenie czasu transportu powoduje zatem znaczne zakłócenia na rynku zwierząt rzeźnych).

Or. it

Poprawka 246
Cristina Maestre, Rosa Serrano Sierra, Elena Sancho Murillo, Alicia Homs Ginel

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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.	***skreśla się***

Or. es

Uzasadnienie

La limitación de las 9 horas para animales con destino a matadero es una amenaza para los pequeños ganaderos de las áreas más remotas. Las estructuras regionales del negocio agroganadero en algunos de los Estados miembro sufrirían, con este requisito, un fuerte impacto en terminos económicos y de pérdida de empleos,como es el caso de las granjas localizadas en dichas zonas más remotas. Este requisito afectará negativamente a la libre formación de precios, ya que plantea de facto una restricción en las opciones de comercialización y compra.También conllevaría una concentración de la produción en las zonas de mayor densidad .

Poprawka 247
Mireia Borrás Pabón, Margarita de la Pisa Carrión

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 248
Paulo Do Nascimento Cabral

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 249
Borja Giménez Larraz, Laurent Castillo, Jens Gieseke, Dariusz Joński, Sérgio Humberto, Flavio Tosi, Elena Nevado del Campo, Esther Herranz García, Carmen Crespo Díaz, Gabriel Mato, Daniel Buda

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 250
Daniel Buda, Gheorghe Falcă, Paulo Do Nascimento Cabral, Flavio Tosi, Jessika Van Leeuwen, Sander Smit, Borja Giménez Larraz, Carmen Crespo Díaz, Elena Nevado del Campo, Krzysztof Hetman, Dan-Ştefan Motreanu, Céline Imart

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 naukową na temat	***skreśla się***

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.

Or. en

Poprawka 251
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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	(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 naukową na temat dobrostanu zwierząt podczas transportu oraz mając na celu skrócenie przewozów do minimum, przewóz do miejsca uboju nie powinien trwać dłużej niż ***8*** godzin***. Czas transportu nie powinien obejmować czasu załadunku i rozładunku, aby uniknąć przyspieszania załadunku i powodowania stresu u zwierząt oraz aby zapewnić możliwość odbioru zwierząt z wielu różnych małych gospodarstw***. Ogólnie rzecz biorąc, aktualnie

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.

funkcjonujące rzeźnie są przystosowane pod względem technologicznym do gatunków i kategorii zwierząt, które są w nich poddawane ubojowi. ***Ponadto tylko niektóre rzeźnie posiadają świadectwa uprawniające do uboju zwierząt hodowanych metodami ekologicznymi, co jest wymogiem koniecznym do sprzedaży produktów mięsnych oznaczonych znakiem „ekologiczny" zgodnie z ogólną zasadą określoną w art. 3 ust. 44 i art. 37 rozporządzenia 2918/848, zgodnie z którą wszystkie etapy produkcji muszą podlegać systemowi kontroli ekologicznej.*** Aby zapobiec sytuacji, w której ubój nie byłby możliwy, ponieważ na obszarze znajdującym się w zasięgu ***8***-godzinnego transportu nie ma odpowiednio wyposażonej rzeźni, należy przewidzieć odstępstwo od ***8***-godzinnego limitu i wyjątkowo umożliwić długotrwałe przewozy do odpowiednio wyposażonych rzeźni, pod warunkiem, że właściwy organ wyda na to zezwolenie.

Or. en

Poprawka 252
Benoit Cassart, Hilde Vautmans, Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Urmas Paet

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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***	(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 naukową na temat dobrostanu zwierząt podczas transportu oraz mając na celu skrócenie przewozów do minimum, ***należy unikać niepotrzebnie długotrwałego transportu zwierząt do rzeźni***. ***Aby uwzględnić specyfikę***

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.***	***geograficzną i ekonomiczną, dopuszcza się jednak długotrwałe przewozy*** do rzeźni.
	Or. en

Poprawka 253
Michal Wiezik

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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***	(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 naukową na temat dobrostanu zwierząt podczas transportu oraz mając na celu skrócenie przewozów do minimum, przewóz do miejsca uboju nie powinien trwać dłużej niż ***8*** godzin***.*** Ogólnie rzecz biorąc, aktualnie funkcjonujące rzeźnie są przystosowane pod względem technologicznym do gatunków i kategorii zwierząt, które są w nich poddawane ubojowi.

rzeźni, pod warunkiem, że właściwy organ wyda na to zezwolenie.

Or. en

Poprawka 254
Tilly Metz, Thomas Waitz
w imieniu grupy Verts/ALE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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.	(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 naukową na temat dobrostanu zwierząt podczas transportu oraz mając na celu skrócenie przewozów do minimum, przewóz do miejsca uboju nie powinien trwać dłużej niż ***8*** godzin. Ogólnie rzecz biorąc, aktualnie funkcjonujące rzeźnie są przystosowane pod względem technologicznym do gatunków i kategorii zwierząt, które są w nich poddawane ubojowi***, a niektóre z nich posiadają świadectwa uprawniające do uboju zwierząt hodowanych metodami ekologicznymi, zgodnie z rozporządzeniem 2018/848, w szczególności jego art. 37***. Aby zapobiec sytuacji, w której ubój nie byłby możliwy, ponieważ na obszarze znajdującym się w zasięgu 8-godzinnego transportu nie ma odpowiednio wyposażonej rzeźni ***lub możliwości skorzystania z rzeźni polowej***, należy przewidzieć odstępstwo od 8-godzinnego limitu i wyjątkowo umożliwić długotrwałe przewozy do odpowiednio wyposażonych rzeźni ***zgodnie z art. 27***, pod warunkiem ***że jest to należycie uzasadnione i*** że właściwy organ wyda na to zezwolenie.

Or. en

Poprawka 255
Valérie Deloge, Marie Dauchy, Tomáš Kubín, Julien Leonardelli, Barbara Bonte, Gilles Pennelle

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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***.	(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 naukową na temat dobrostanu zwierząt podczas transportu oraz mając na celu skrócenie przewozów do minimum, przewóz do miejsca uboju nie powinien ***w idealnym przypadku*** 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 umożliwić długotrwałe przewozy***. Aby ułatwić praktyczne stosowanie tego idealnego limitu dziewięciu godzin, państwa członkowskie powinny mieć możliwość inwestowania w budowę nowych rzeźni w zależności od potrzeb swojego terytorium i obszarów wiejskich***.

Or. fr

Poprawka 256
Anja Hazekamp, Sebastian Everding

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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.	(37) Ogólnie rzecz biorąc, dowody naukowe ***świadczą o tym***, że dłuższe przewozy mają bardziej negatywny wpływ na dobrostan zwierząt niż przewozy krótsze. Biorąc pod uwagę najnowszą opinię naukową na temat dobrostanu zwierząt podczas transportu oraz mając na celu skrócenie przewozów do minimum, przewóz do miejsca uboju nie powinien trwać dłużej niż ***2 godziny***. Ogólnie rzecz biorąc, aktualnie funkcjonujące rzeźnie są przystosowane pod względem technologicznym do gatunków i kategorii zwierząt, które są w nich poddawane ubojowi. ***Państwa członkowskie powinny nadal opracowywać strategie mające na celu w jak największym stopniu ograniczenie transportu zwierząt.*** Aby zapobiec sytuacji, w której ubój nie byłby możliwy, ponieważ na obszarze znajdującym się w zasięgu ***2***-godzinnego transportu nie ma odpowiednio wyposażonej rzeźni, należy przewidzieć odstępstwo od ***2***-godzinnego limitu***,*** ***wynoszące 4 godziny,*** i wyjątkowo umożliwić długotrwałe przewozy do odpowiednio wyposażonych rzeźni, pod warunkiem, że właściwy organ wyda na to zezwolenie.

Or. en

Poprawka 257
Aurelijus Veryga, Emmanouil Fragkos

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(37) Ogólnie rzecz biorąc, dowody naukowe wskazują, że dłuższe przewozy	(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 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.	mają bardziej negatywny wpływ na dobrostan zwierząt niż przewozy krótsze. Biorąc pod uwagę obecne rozmieszczenie rzeźni w państwach członkowskich, najnowszą opinię naukową na temat dobrostanu zwierząt podczas transportu oraz mając na celu skrócenie przewozów do minimum, przewóz do miejsca uboju nie powinien trwać dłużej niż ***12*** 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 ***12***-godzinnego transportu nie ma odpowiednio wyposażonej rzeźni, należy przewidzieć odstępstwo od ***12***-godzinnego limitu i wyjątkowo umożliwić długotrwałe przewozy do odpowiednio wyposażonych rzeźni, pod warunkiem, że właściwy organ wyda na to zezwolenie.

Or. en

Poprawka 258
Waldemar Buda, Anna Zalewska, Kosma Złotowski, Beata Szydło

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(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 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	(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 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.	pod względem technologicznym do gatunków i kategorii zwierząt, które są w nich poddawane ubojowi. ***Jednocześnie limity czasu transportu muszą być realistyczne i odpowiadać lokalnym warunkom topograficznym, klimatycznym i innym. Czasu załadunku i rozładunku zwierząt nie należy wliczać do czasu transportu, aby nie zwiększać presji na przewoźników, co mogłoby spowodować zwiększony stres zwierząt i ewentualnie mniejszą staranność w wykonywaniu tych czynności. Ponadto limity czasu przewozu muszą uwzględniać szczególne uwarunkowania krajowe, takie jak odległości geograficzne, stan dróg, gęstość gospodarstw, dostępność rzeźni i usług weterynaryjnych oraz inne istotne czynniki. W związku z tym,*** 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. Or. en

Poprawka 259
Tilly Metz, Thomas Waitz
w imieniu grupy Verts/ALE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(37a) W swoich zaleceniach komisja ds. ochrony zwierząt podczas transportu wezwała Komisję do przedstawienia planu działania jasno określającego czynniki wpływające na transport zwierząt i zawierającego propozycje konkretnych działań politycznych mających na celu

złagodzenie tych czynników i ograniczenie potrzeby transportu żywych zwierząt, umożliwiając zastąpienie transportu żywych zwierząt handlem mięsem, tuszami i materiałem genetycznym, o ile to możliwe. W perspektywie długoterminowej, aby skutecznie skrócić czas transportu żywych zwierząt, konieczne jest zwiększenie liczby lokalnych rzeźni, w tym rzeźni certyfikowanych jako ekologiczne, oraz promowanie alternatywnych metod uboju, takich jak rzeźnie polowe i ubój w gospodarstwie, zgodnie z przepisami dotyczącymi higieny żywności. W takim planie działania należy zbadać sposoby zapewnienia rentowności rzeźni polowych i innych lokalnych metod uboju oraz ich zdolności do zapewnienia bezpiecznych i wysokiej jakości miejsc pracy. Powinien on zawierać zalecenia dotyczące sposobów zarządzania społeczno-gospodarczymi skutkami takiej zmiany poprzez przeznaczenie na ten cel różnych funduszy, w tym ze wspólnej polityki rolnej (WPR), oraz poprzez zapewnienie odpowiednich zachęt dla rolników i przewoźników do transformacji i umożliwienie im jej skutecznego przeprowadzenia.

Or. en

Poprawka 260
Maria Noichl, Marianne Vind, Annalisa Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(37a) W dłuższej perspektywie, aby skutecznie skrócić czas transportu żywych zwierząt, konieczne jest zwiększenie liczby lokalnych rzeźni, w tym rzeźni certyfikowanych jako ekologiczne, a także uproszczenie przepisów dotyczących

transportu tusz i wprowadzenie alternatywnych metod uboju, takich jak rzeźnie polowe i ubój w gospodarstwie. Komisja Europejska powinna zbadać sposoby zapewnienia rentowności rzeźni polowych i innych lokalnych metod uboju, takich jak ubój w gospodarstwie lub polowe jednostki uboju. Należy wprowadzić zachęty, aby rozwiązać problem koncentracji rzeźni. Komisja Europejska powinna również sformułować strategię przejścia na handel mięsem i tuszami, a także nasieniem i zarodkami, aby ograniczyć transport żywych zwierząt. Takie podejście może również przyczynić się do zapewnienia konkurencyjności i dobrobytu gospodarczego obszarów wiejskich oraz tworzenia miejsc pracy.

Or. en

Poprawka 261
Anja Hazekamp, Sebastian Everding, Emma Fourreau

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(37a) Aby znacznie skrócić czas transportu, konieczne jest przejście na regionalną i lokalną produkcję żywności oraz agroekologiczne systemy żywnościowe, a także zmniejszenie liczby zwierząt hodowanych na potrzeby produkcji żywności w UE. Zmniejszenie produkcji i spożycia produktów pochodzenia zwierzęcego ograniczy liczbę przewozów żywych zwierząt, będzie miało pozytywny wpływ na środowisko i zdrowie publiczne oraz będzie kluczowym czynnikiem w walce ze zmianą klimatu i zapobieganiu niedoborom wody.

Or. en