



Θέση της SELMA σχετικά με το Σχέδιο Αναθεώρησης του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2005 για την Προστασία των Ζώων κατά τη Μεταφορά και τις Συναφείς Λειτουργίες

Ενότητα 1: Σχετικά με τη SELMA

Η Sustainable European Livestock & Meat Association (SELMA) είναι ένας οργανισμός-ομπρέλα που εκπροσωπεί τη βιομηχανία κρέατος και κτηνοτροφίας στην Ευρώπη. Τα μέλη της προασπίζονται το δίκαιο εμπόριο, τη βιωσιμότητα και τα υψηλότερα πρότυπα καλής διαβίωσης των ζώων και ασφάλειας τροφίμων σε όλη την ΕΕ. Η SELMA φέρνει κοντά εθνικούς οργανισμούς από έξι ευρωπαϊκές χώρες, συμπεριλαμβανομένων των FEBEV (Βέλγιο), ΕΔΟΚ (Ελλάδα), ΟΙ Intercarneitalia (Ιταλία), Provacuno και Interovic (Ισπανία), PZBM (Πολωνία) και Interbev (Γαλλία).

Το παρόν έγγραφο παρουσιάζει τη θέση της SELMA σχετικά με την προτεινόμενη μεταρρύθμιση της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη μεταφορά ζώων, η οποία δημοσιεύθηκε στις 7 Δεκεμβρίου 2023 και αποσκοπεί στην αντικατάσταση του Κανονισμού 1/2005.

Αν και η υφιστάμενη νομοθεσία συνέβαλε στη βελτίωση της καλής διαβίωσης των ζώων στην Ευρώπη, η εφαρμογή της παραμένει άνιση μεταξύ των κρατών-μελών, γεγονός που απαιτεί καλύτερη εναρμόνιση και επιβολή. Ωστόσο, η προτεινόμενη μεταρρύθμιση εισάγει δυσανάλογους περιορισμούς που ενδέχεται να υπονομεύσουν τη βιωσιμότητα του κτηνοτροφικού τομέα χωρίς να αποφέρουν ουσιαστικά οφέλη για την ευημερία των ζώων.

Η παρακάτω ανάλυση περιγράφει τις βασικές ανησυχίες της SELMA και τις ενδεχόμενες αρνητικές επιπτώσεις αυτής της πρότασης.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2: Πυκνότητα και μέγεθος κλωβών/οχημάτων

Η νέα μέθοδος υπολογισμού που περιλαμβάνεται στο προσχέδιο κανονισμού θα μειώσει ξεκάθαρα την πυκνότητα μεταφοράς, καθώς αυξάνει τον χώρο που αναλογεί σε κάθε ζώο έως και κατά 60% (βλ. πίνακα παρακάτω).



Παραδείγματα του τρόπου με τον οποίο το προσχέδιο κανονισμού θα επηρεάσει τη μεταφορική ικανότητα:

Είδος Ζώου	Εκτιμώμενη μείωση φόρτωσης
Βοοειδή	20–50%
Πρόβατα	30–60%
Αίγες	50%

Η νέα αυτή μέθοδος υπολογισμού δεν βασίζεται σε πρόσφατες επιστημονικές αναφορές. Επιπλέον, η EFSA αναγνώρισε στην έκθεση της του 2022 για τη μεταφορά ζώων ότι υπάρχει έλλειψη εξειδικευμένης έρευνας σε αυτά τα θέματα. Οι νέες αυτές τιμές, χωρίς επιστημονική τεκμηρίωση, θα έχουν τεράστιο αντίκτυπο σε όλους τους τομείς.

Οι επαγγελματίες του κλάδου διαπιστώνουν αυξημένο κίνδυνο πτώσεων, τραυματισμών και αναρρίχησης μεταξύ των ζώων όταν η πυκνότητα είναι πολύ χαμηλή ή το ύψος πολύ μεγάλο. Η αύξηση του χώρου στα φορτηγά δεν συνεπάγεται βελτίωση της ευζωίας των ζώων. Αντίθετα, αυξάνει τον κίνδυνο τραυματισμών και τις πιθανότητες να ανατραπούν τα ζώα κατά τη μεταφορά, προκαλώντας προβλήματα και στην οδική ασφάλεια.

Στο Βέλγιο, την Ιταλία, την Ισπανία, τη Γαλλία, την Πολωνία και την Ελλάδα, οι επαγγελματίες επιβεβαιώνουν ότι οι μειώσεις στην πυκνότητα φόρτωσης θα οδηγήσουν σε προβλήματα ως προς την αποδοτικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας και θα αυξήσουν τους κινδύνους για την ασφάλεια, τόσο των ζώων όσο και των μεταφορέων.

Η επιστημονική έκθεση της EFSA αναγνωρίζει ότι οι τρέχουσες μελέτες δεν παρέχουν ακριβή καθορισμό του χώρου που απαιτείται ώστε όλα τα μοσχάρια σε ένα διαμέρισμα να μπορούν να ξαπλώσουν ταυτόχρονα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Παρόλα αυτά, προτείνεται μια τιμή-συντελεστής k ίση με 0,027 για τον υπολογισμό αυτού του χώρου, βασισμένη σε υπάρχοντα δεδομένα και σε



μια αλλομετρική εξίσωση (Petherick και Phillips, 2009). Ο συντελεστής αυτός αντιστοιχεί σε 0,37 τετραγωνικά μέτρα ανά ζώο για ένα μοσχάρι 50 κιλών.

Ωστόσο, η έκθεση δεν παρέχει λεπτομερή αιτιολόγηση για τον εν λόγω συντελεστή, γεγονός που εγείρει ερωτήματα για την επιστημονική του αξιοπιστία. Επιπλέον, πρόκειται για θεωρητικό αριθμό που λαμβάνει υπόψη μόνο τον χώρο δαπέδου που καταλαμβάνει το ζώο, χωρίς να συνυπολογίζεται ο επιπλέον χώρος που χρειάζεται για να σηκωθεί ή να ξαπλώσει άνετα. Η εξίσωση αυτή δεν αναπτύχθηκε αρχικά για μη απογαλακτισμένα μοσχάρια, δεν έχει επιστημονική επαλήθευση και δεν έχει δοκιμαστεί σε πραγματικές συνθήκες μεταφοράς.

Αυτό το επιστημονικό κενό έρχεται σε αντίθεση με την πλήρη απουσία αναφοράς στις πρακτικές γνώσεις των επαγγελματιών του κλάδου. Έμπειροι χειριστές επισημαίνουν ότι οι κανονισμοί συχνά παραβλέπουν την εμπειρία τους υπέρ θεωρητικών υπολογισμών — ανησυχία που εκφράζεται και στην έκθεση μέσω δηλώσεων ερωτηθέντων εμπλεκόμενων.

Μια άλλη μελέτη που διεξήχθη από το Institut de l'élevage στη Γαλλία (Mounaix και άλλοι: «Η μεταφορά μεγάλων αποστάσεων βοοειδών: επίδραση των μεταβολών στον διαθέσιμο χώρο και/ή στο μέγεθος της ομάδας στους φυσιολογικούς και συμπεριφορικούς δείκτες του στρες») έδειξε ότι η μείωση της πυκνότητας φόρτωσης δεν βελτίωσε σημαντικά τους δείκτες στρες — ούτε φυσιολογικούς ούτε συμπεριφορικούς — σε ζώα βοσκής κατά τη διάρκεια τριών μεταφορών διάρκειας 29 ωρών.

Τα όρια πυκνότητας που προβλέπονται στο προσχέδιο υπολογίζονται ώστε όλα τα ζώα να μπορούν να ξαπλώσουν ταυτόχρονα. Ωστόσο, η συμπεριφορά του να ξαπλώνει ένα ζώο δεν ταυτίζεται πάντα με την ευζωία του.

Αντιθέτως, σε περιπτώσεις που ορισμένα ζώα ξαπλώνουν για να προσαρμοστούν σε ανισοροπία, αυξάνεται ο κίνδυνος ποδοπατήματος, καθώς άλλα ζώα μπορεί να παραμένουν όρθια.

Η συγκεκριμένη πρόβλεψη του νομοθετικού προσχεδίου θα έχει σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις, καθώς συνεπάγεται την ανάγκη για 20–50% περισσότερα οχήματα. Αυτό θα οδηγήσει σε αύξηση του κόστους μεταφοράς, κυρίως λόγω της αδυναμίας μεταφοράς βοοειδών σε διώροφα φορτηγά (που



θα πρέπει επίσης να αποσυρθούν) και λόγω της χαμηλότερης πυκνότητας φόρτωσης.

Αντίστοιχα, στην Ιταλία και την Ισπανία, όπου τα δίκτυα μεταφοράς είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένα, τέτοια μέτρα θα υποχρέωναν γεωργούς και μεταφορείς να αναδιαμορφώσουν δραστικά τις λειτουργίες τους, οδηγώντας σε αυξημένα κόστη.

Από περιβαλλοντικής άποψης, αυτή η αλλαγή θα υπονόμει τις προσπάθειες μείωσης των εκπομπών άνθρακα, διότι:

1. Θα αυξηθεί ο αριθμός διαδρομών που απαιτούνται για τη μεταφορά του ίδιου αριθμού ζώων, άρα και οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου.
2. Θα αυξηθεί η χρήση νερού και βιοκτόνων προϊόντων για την εξασφάλιση της βιοασφάλειας.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θέσει ως στόχο τη μείωση κατά 90% των εκπομπών από τον τομέα των μεταφορών έως το 2050.

Η αύξηση του χώρου ανά ζώο θα δημιουργήσει και οικονομικές προκλήσεις, καθώς οι μεταφορείς θα χρειαστεί να επενδύσουν πολύ περισσότερα και να προσλάβουν επιπλέον προσωπικό για να συλλέξουν τον ίδιο αριθμό ζώων. Θα πρέπει να προσληφθούν νέοι μεταφορείς, ενώ ήδη υπάρχει σοβαρή έλλειψη εργατικού δυναμικού στον τομέα. Παράλληλα, θα αυξηθούν οι ανάγκες σε προσωπικό στους χώρους φόρτωσης και εκφόρτωσης.

Οι οικονομικές αυτές πιέσεις θα προκαλέσουν αλυσιδωτή αύξηση στο κόστος μεταφοράς, επηρεάζοντας σημαντικά την τελική τιμή των προϊόντων. Το οικονομικό βάρος θα είναι δύσκολο, αν όχι αδύνατο, να το αντέξουν ορισμένοι τομείς. Επιπλέον, θα χρειαστούν επενδύσεις σε νέα φορτηγά για την ενίσχυση του στόλου, καθώς και προσαρμογές στα υπάρχοντα οχήματα ώστε να πληρούν τις απαιτήσεις ύψους/μεγέθους.

Επίσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει ο καθορισμός του κατακόρυφου ύψους των διαμερισμάτων φόρτωσης βοοειδών να γίνεται με βάση το ύψος στο ακρώμιο του ψηλότερου ζώου στο διαμέρισμα, επί 1,17, και προσθέτοντας 20 εκατοστά.



Στην έκθεσή της, η EFSA σημειώνει ότι υπάρχει ελάχιστη βιβλιογραφία σχετικά με πειράματα ύψους διαμερισμάτων. Αναφέρεται σε μελέτες των Lambouij et al. (2012) και Elmholt (2008), που έγιναν σε ενήλικα βοοειδή με κέρατα. Δεν έχουν πραγματοποιηθεί πειράματα σχετικά με τις επιπτώσεις του ύψους διαμερισμάτων σε μικρότερα ζώα (μη απογαλακτισμένα ή βοσκή) ή σε βοοειδή χωρίς κέρατα. Συνεπώς, οι αναφορές αυτές δεν επαρκούν για να δικαιολογήσουν το προτεινόμενο μέτρο.

Στην πράξη, οι χειριστές επιβεβαιώνουν ότι παρόλο που το ύψος πάνω από το κεφάλι των ζώων πρέπει να επαρκεί για την κίνηση του άνω σώματος και την κυκλοφορία του αέρα, δεν πρέπει να είναι υπερβολικά μεγάλο, καθώς αυτό οδηγεί σε επικαλύψεις μεταξύ των ζώων, κόπωση, πτώσεις και τραυματισμούς.

ΕΝΟΤΗΤΑ 3: Ορισμός της μεταφοράς: ορισμοί των όρων "ταξίδι", "σημείο αναχώρησης" και "σημείο προορισμού"

Η SELMA θεωρεί ότι οι ορισμοί των όρων "ταξίδι" (άρθρο 3, παράγραφος 4), "σημείο αναχώρησης" και "σημείο προορισμού" (άρθρο 3, παράγραφος 2 στοιχείο γ) πρέπει να αναθεωρηθούν. Η έννοια του "ταξιδιού", όπως ορίζεται από την Επιτροπή, θα πρέπει να εξαιρεί τις φάσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης των ζώων. Η συμπερίληψη των φάσεων φόρτωσης και εκφόρτωσης στη διάρκεια του ταξιδιού μπορεί να οδηγήσει στην επιτάχυνση αυτών των ευαίσθητων διαδικασιών, γεγονός που αντιτίθεται πλήρως στην καλή διαβίωση των ζώων και, εξ ορισμού, στον σκοπό του υπό εξέταση κειμένου.

Η αποσαφήνιση του ορισμού του "ταξιδιού" είναι απαραίτητη ώστε να διασφαλιστεί μια ηθική, αποτελεσματική και οικονομικά βιώσιμη προσέγγιση. Τέλος, είναι σημαντικό αυτή η αποσαφήνιση να λαμβάνει υπόψη το υφιστάμενο εδαφικό δίκτυο κάθε ευρωπαϊκής χώρας, το οποίο έχει διαμορφωθεί στο πλαίσιο πολιτικών απο-πυκνωτικής αναδιάρθρωσης.

Επιπλέον, το προσχέδιο της μεταρρύθμισης προβλέπει αλλαγή στον ορισμό του "σημείου αναχώρησης" και του "σημείου προορισμού", περιορίζοντας τη δυνατότητα αναγνώρισης κέντρων συγκέντρωσης ζώων ως τέτοια, εκτός αν: α) η απόσταση που διανύεται είναι μικρότερη των 100 χλμ., ή β) τα ζώα παραμένουν εκεί για τουλάχιστον 7 ημέρες.



Αυτός ο νέος ορισμός είναι ασύμβατος με τη λειτουργία των κέντρων συγκέντρωσης και θα έχει σοβαρές επιπτώσεις, ιδιαίτερα στους τομείς βοοειδών και προβάτων της Ευρώπης. Χώρες όπως το Βέλγιο και η Πολωνία, όπου τα κέντρα αυτά χρησιμοποιούνται ευρέως για την ομαδοποίηση βοοειδών, θα αντιμετωπίσουν σοβαρές επιχειρησιακές αναταραχές.

Τα κέντρα συγκέντρωσης διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο: τα ζώα μπορούν να ξεκουραστούν, να τραφούν, να ποτιστούν, και έχουν πρόσβαση σε στρωμνή και επαρκή χώρο για κίνηση. Είναι επομένως ουσιώδες να συνεχίσουν να αναγνωρίζονται ως σημεία αναχώρησης, όπως ισχύει στη σημερινή νομοθεσία.

Βάσει της ισχύουσας ρύθμισης, ένα κέντρο συγκέντρωσης μπορεί να θεωρηθεί σημείο αναχώρησης όταν «τα ζώα έχουν φιλοξενηθεί με επαρκή στρωμνή, έχουν λυθεί (αν είναι δυνατόν), και έχουν ποτιστεί για τουλάχιστον έξι ώρες πριν την αναχώρηση».

Η SELMA ζητά να διατηρηθεί αυτή η πρόβλεψη, με ελάχιστη παραμονή 48 ωρών.

Οι ορισμοί αυτοί θα πρέπει επίσης να λαμβάνουν υπόψη συστήματα παραγωγής που περιλαμβάνουν κέντρα διαλογής και συγκέντρωσης ζώων, όπου ορισμένα είδη παραμένουν για σύντομες χρονικές περιόδους. Η διατύπωση που προτείνεται είναι υπερβολικά περιοριστική και αποκλείει πρακτικές που δεν είναι ούτε μη βιώσιμες ούτε ανήθικες για τα ζώα.

Είναι ουσιώδες να αναγνωριστούν αυτές οι ιδιαιτερότητες, προκειμένου να μην περιθωριοποιηθούν άδικα πρακτικές που είναι καθιερωμένες και υπεύθυνες.

Επιπλέον, η έκθεση της EFSA δεν παρέχει καμία επιστημονική τεκμηρίωση για τα χρονικά όρια που τίθενται σχετικά με τη σταθεροποίηση των βιολογικών παραμέτρων των ζώων μετά τη μεταφορά, την προσαρμογή τους στο νέο περιβάλλον ή την ομαλοποίηση της συμπεριφοράς τους.

ΕΝΟΤΗΤΑ 4: Διαδικασίες κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση — περισυλλογή, κτηνιατρική επίβλεψη κ.λπ.

Τα τελευταία χρόνια, οι απαιτήσεις κατάρτισης σε θέματα «ευζωίας των ζώων» για εκτροφείς και άτομα που δραστηριοποιούνται στην κτηνοτροφία έχουν αυξηθεί σημαντικά. Για παράδειγμα, είναι υποχρεωτικός ο διορισμός



υπεύθυνου ευζωίας των ζώων σε όλες τις εκτροφικές εγκαταστάσεις. Επίσης, σε ορισμένα κέντρα συγκέντρωσης ζώων είναι απαραίτητη η παρουσία υπεύθυνων για τη διασφάλιση της ορθής διαχείρισης και μεταχείρισης των ζώων.

Η παρουσία τους, σε συνδυασμό με την εξειδίκευση των συλλεκτών (όπου απαιτείται) και των πιστοποιημένων μεταφορέων κατά τη σύλληψη και φόρτωση των ζώων, αποτελεί εγγύηση επαγγελματισμού και δέσμευσης για τον σεβασμό της ευζωίας των ζώων.

Επιπλέον, οι εκμεταλλεύσεις επισκέπτονται τακτικά κτηνίατροι, ανεξαρτήτως είδους ζώων, στο πλαίσιο ετήσιων υγειονομικών ελέγχων ή ελέγχων βιοασφάλειας, κατά τους οποίους αξιολογείται η γενική κατάσταση των ζώων.

Ο κλάδος έχει αναπτύξει εργαλεία για την αξιολόγηση της ευζωίας των ζώων στις εκτροφές. Παρομοίως, σε ορισμένες χώρες υπάρχουν ενδοκλαδικές διαγνωστικές διαδικασίες που αφορούν την ευγενική μεταχείριση των ζώων σε κέντρα συγκέντρωσης και σφαγεία, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο της αποτελεσματικής εκτέλεσης των διαδικασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης και του σεβασμού της προστασίας των ζώων σε όλη την αλυσίδα.

Πέρα από την αναγνώριση της επάρκειας των επαγγελματιών στον τομέα, η υποχρεωτική επίβλεψη από κτηνίατρο σε κάθε φόρτωση και εκφόρτωση ζώων είναι πρακτικά αδύνατη. Είναι ξεκάθαρο ότι δεν υπάρχει επαρκής αριθμός κτηνιάτρων για να καλύψει αυτή την απαίτηση. Ο αριθμός των διαδικασιών που θα έπρεπε να εποπτεύονται ετησίως έρχεται σε αντίθεση με την ήδη διαπιστωμένη έλλειψη κτηνιάτρων (βλ. εθνικά σχέδια, ανακοινώσεις υπουργείων κ.λπ.).

Επιπλέον, η φόρτωση πραγματοποιείται συχνά πολύ νωρίς το πρωί ή τη νύχτα — κάτι που θα γινόταν ακόμα πιο σύνηθες εάν εφαρμοστούν οι προτάσεις για τις υψηλές θερμοκρασίες — και είναι ανεδαφικό να αναμένεται διαθεσιμότητα κτηνιάτρων αυτές τις ώρες.

Εκτός από το ότι το μέτρο δεν μπορεί να εφαρμοστεί στην πράξη, ο κλάδος αναρωτιέται ποιος θα είναι ο συγκεκριμένος ρόλος του κτηνιάτρου κατά τις διαδικασίες αυτές: Θα ορίζεται από το κράτος, τον μεταφορέα ή τον κτηνοτρόφο; Υπό ποια νομική και οργανωτική αρμοδιότητα θα λειτουργεί; Ποιος θα φέρει την



ευθύνη για τις αποφάσεις του; Και ποιες εργασιακές συνθήκες και ωράρια θα ισχύουν, ιδίως σε διαδικασίες που γίνονται εκτός κανονικού ωραρίου;

Χωρίς σαφείς απαντήσεις, η εν λόγω υποχρέωση μοιάζει ανεφάρμοστη και ενδέχεται να προκαλέσει διαταραχές στην αποτελεσματικότητα των μεταφορών, χωρίς να διασφαλίζει ουσιαστικά οφέλη για την ευζωία των ζώων.

ΕΝΟΤΗΤΑ 5: Καταλληλότητα των ζώων προς μεταφορά (ηλικία και βάρος).

Η αναθεώρηση της ελάχιστης ηλικίας για τη μεταφορά ορισμένων νεαρών ζώων θα είχε σοβαρό αντίκτυπο στην οργάνωση της εφοδιαστικής αλυσίδας και θα έθετε σε κίνδυνο παραδοσιακές πρακτικές εκτροφής, ιδίως όσες αφορούν κατσίκια, αρνιά θηλασμού και μοσχάρια.

Η απαγόρευση της μεταφοράς κατσικιών κάτω των τριών εβδομάδων θα διατάρασε πλήρως την υφιστάμενη δομή του τομέα. Σε πολλές κτηνοτροφικές περιοχές, η πλειονότητα των κατσικιών απομακρύνεται από τις μονάδες γέννησής τους ήδη από την ηλικία της μίας εβδομάδας, προκειμένου να μεταφερθούν σε συλλογικές μονάδες πάχυνσης και στη συνέχεια να σφαγούν στις 4–5 εβδομάδες. Επιπλέον, σημαντικό ποσοστό αυτών των ζώων μετακινείται για δεκάδες ή ακόμη και εκατοντάδες χιλιόμετρα προς τις μονάδες αυτές. Ένας τέτοιος περιορισμός θα καθιστούσε αυτές τις μετακινήσεις αδύνατες, απειλώντας τη βιωσιμότητα του κλάδου, ο οποίος είναι στενά συνδεδεμένος με την παραγωγή κατσικίσιου γάλακτος.

Όσον αφορά τα αρνιά, η υφιστάμενη νομοθεσία ήδη προβλέπει ελάχιστη ηλικία για τη μεταφορά ζώων που προορίζονται για πάχυνση. Ωστόσο, η περαιτέρω αύξηση αυτού του ορίου θα έθετε σε κίνδυνο την παραδοσιακή παραγωγή αρνιών γάλακτος, μερικά από τα οποία φέρουν σήμανση ποιότητας ή επίσημη αναγνώριση.

Κάθε χρόνο, εκατοντάδες χιλιάδες νεαρά αρνιά μεταφέρονται από την ηλικία των 15 ημερών για σφαγή σε διαφορετικές περιοχές, προκειμένου να καλυφθούν συγκεκριμένες αγοραστικές ανάγκες.

Ο περιορισμός αυτής της μεταφοράς θα οδηγούσε σε αύξηση κόστους, αλλαγή στο βάρος των ζώων και μείωση της εμπορικής τους αξίας, θέτοντας σε σοβαρό κίνδυνο τη βιωσιμότητα αυτού του μοντέλου εκτροφής.



Στην περίπτωση των μοσχαριών, η αύξηση της ελάχιστης ηλικίας μεταφοράς στις πέντε εβδομάδες και η απαίτηση για ελάχιστο βάρος 50 κιλών θα επιβάρυνε σημαντικά το κόστος για τους κτηνοτρόφους.

Σύμφωνα με μελέτη εξειδικευμένου ινστιτούτου, αυτοί οι περιορισμοί θα προκαλούσαν πρόσθετο κόστος που εκτιμάται μεταξύ 75 και 110 ευρώ ανά μοσχάρι για τις επιπλέον 21 ημέρες παραμονής στη φάρμα (κόστος τροφής, φροντίδας, εργασίας).

Επιπλέον, η μεταφορά βαρύτερων ζώων απαιτεί περισσότερο χώρο, γεγονός που περιπλέκει περαιτέρω την εφοδιαστική αλυσίδα.

Οι απαιτήσεις αυτές, σε συνδυασμό με υποδομές που δεν μπορούν εύκολα να προσαρμοστούν, θέτουν σε κίνδυνο πολλές εκμεταλλεύσεις, ιδίως όσες ασχολούνται με εκτροφή φυλών μικρότερου μεγέθους.

Τέλος, ο περιορισμός της μετακίνησης νεαρών ζώων θα είχε σοβαρές οικονομικές συνέπειες, αλλά και αρνητικές επιπτώσεις στην ευζωία τους.

Σε περιοχές όπου η προβατοτροφία είναι σημαντική, τα νεαρά ζώα μεταφέρονται σε κέντρα πάχυνσης για να συνεχίσουν την ανάπτυξή τους. Ο περιορισμός αυτών των μετακινήσεων θα οδηγούσε σε σημαντικές οικονομικές απώλειες για τις εκμεταλλεύσεις που δεν μπορούν να προσαρμοστούν και θα ανάγκαζε πολλές —ιδίως εκείνες που βρίσκονται μακριά από τις βασικές μονάδες πάχυνσης— να παύσουν τη λειτουργία τους.

Επιπλέον, αυτός ο περιορισμός θα μπορούσε να επηρεάσει αρνητικά την καλή διαβίωση των ζώων, λόγω ανεπαρκών υποδομών φιλοξενίας στις φάρμες γέννησης.

ΕΝΟΤΗΤΑ 6: Συνθήκες μεταφοράς - Περιορισμός διάρκειας μεταφοράς

Ανεξαρτήτως της διάρκειας μεταφοράς που απαιτείται για σφαγή στους διάφορους τομείς κτηνοτροφίας στην Ευρώπη, τα ταξίδια αυτά είναι απαραίτητα για τη διατήρηση του εδαφικού δικτύου κάθε χώρας. Η νομοθετική πρόταση της ΕΕ για περιορισμό της διάρκειας μεταφοράς δεν λαμβάνει υπόψη την οργάνωση των εκμεταλλεύσεων ούτε τις ιδιαιτερότητες κάθε τομέα, υπονομεύοντας έτσι τη βιωσιμότητα της κτηνοτροφίας σε πολλές περιοχές.



Η αναπόφευκτη παύση λειτουργίας σφαγείων που δεν θα μπορούν πλέον να δέχονται ζώα μετά από 9 ώρες μεταφοράς — σε ένα περιβάλλον όπου ήδη πολλά σφαγεία κλείνουν — θα προκαλούσε αλυσιδωτές συνέπειες στην κτηνοτροφία και στις συναφείς δραστηριότητες (π.χ. ζωοτροφές, μεταποίηση, τοπικές αγορές με σήμανση ποιότητας και προέλευσης, μεταφορείς εξειδικευμένοι σε μακρινές αποστάσεις κ.ά.).

Οι αγρότες δεν θα έχουν πλέον τη δυνατότητα ούτε να σφάζουν τα ζώα τους τοπικά ούτε να τα μεταφέρουν σε πιο απομακρυσμένα σφαγεία. Ως αποτέλεσμα, ορισμένες περιοχές θα χάσουν εντελώς την κτηνοτροφική τους δραστηριότητα, ενώ η παραγωγή θα συγκεντρωθεί γύρω από τα σφαγεία και τα κέντρα συγκέντρωσης.

Η αποδόμηση αυτού του εδαφικού δικτύου θα έχει μεγάλες οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις σε αγροτικές περιοχές όπου οι δραστηριότητες αυτές είναι ζωτικής σημασίας — επιπτώσεις που είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν λόγω της έκτασης και της πολυπλοκότητάς τους.

Επιπλέον, η συγκέντρωση των κτηνοτροφικών μονάδων γύρω από σφαγεία και κέντρα συγκέντρωσης θα αύξανε τους υγειονομικούς και επιζωοτιολογικούς κινδύνους. Μια τέτοια μετατόπιση αντιβαίνει στις προσπάθειες που καταβάλλονται σε ορισμένους τομείς για τη μείωση της πυκνότητας και τις επενδύσεις που έχουν γίνει για την αποσυμφόρηση των περιοχών υψηλής πυκνότητας. Σε πολλούς κλάδους, το μέτρο αυτό θα υπονόμει στρατηγικές πρόληψης ασθενειών που έχουν αναπτυχθεί σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές.

Τέλος, η εξαίρεση που περιλαμβάνεται στο νομοθετικό προσχέδιο — η οποία επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να εγκρίνουν παρεκκλίσεις όταν δεν υπάρχει κατάλληλο σφαγείο σε κοντινή απόσταση — δεν απαντά στις πραγματικές προκλήσεις του κλάδου. Δεν λαμβάνει υπόψη την πραγματική δυναμικότητα των σφαγείων, ούτε τον θεμελιώδη ρόλο του εδαφικού δικτύου.

Επιπλέον, η εφαρμογή της εξαίρεσης θα είναι ιδιαίτερα περίπλοκη, λόγω του διοικητικού φόρτου που θα προκαλέσει στις αρμόδιες αρχές.

Η εν λόγω πρόβλεψη αντιστοιχεί, συνοπτικά, σε 10 ώρες οδήγησης + 1 ώρα ανάπαυσης + 10 ώρες οδήγησης // 24 ώρες υποχρεωτικής ανάπαυσης σε



πιστοποιημένο σταθμό // 10 ώρες οδήγησης + 1 ώρα ανάπαυσης + 10 ώρες οδήγησης // άφιξη.

Μια τέτοια πρόταση θα δυσχέραινε σημαντικά τη μεταφορά αναπαραγωγικών ζώων υψηλής γενετικής αξίας, ενώ ορισμένοι εξαγωγικοί προορισμοί δεν θα μπορούσαν πλέον να εξυπηρετηθούν. Οι αλλαγές στη διάρκεια μεταφοράς που προβλέπει η νομοθετική πρόταση θα απαιτούσαν πιο συχνές στάσεις κατά τη μεταφορά.

Επιπλέον, η υποχρέωση εκφόρτωσης των ζώων κατά τις περιόδους ανάπαυσης δημιουργεί σοβαρές δυσκολίες. Αν επιβληθούν περισσότερες στάσεις, δεν θα υπάρχει επαρκής αριθμός κατάλληλων εγκαταστάσεων αποθήκευσης στην Ευρώπη — επαρκούς χωρητικότητας και με επαρκές επίπεδο υγειονομικής ασφάλειας — εκθέτοντας τον κλάδο και τα υψηλής αξίας ζώα σε υγειονομικούς κινδύνους κατά την εκφόρτωση, παρόλο που οι σημερινές συνθήκες μεταφοράς αυτών των ζώων είναι υψηλής ποιότητας.

Επιπλέον, θα πρέπει να αυξηθεί ο αριθμός των φορτηγών τύπου II, δηλαδή εκείνων που είναι εξοπλισμένα με συστήματα σίτισης και παροχής νερού. Ωστόσο, η πολύπλοκη κατασκευή και η περιορισμένη διαθεσιμότητα αυτών των οχημάτων συνεπάγονται πολύ υψηλό κόστος, με αποτέλεσμα πολλοί μεταφορείς να μην μπορούν να ανταποκριθούν σε μια τέτοια επένδυση.

Τέλος, για την ελαχιστοποίηση των καθυστερήσεων, οι μεταφορές θα έπρεπε να πραγματοποιούνται από δύο οδηγούς, κάτι που αποτελεί επιπρόσθετο περιορισμό.

Όσον αφορά τα μη απογαλακτισμένα ζώα, η διάρκεια του ταξιδιού θα περιοριζόταν σε 19 ώρες (9 + 1 + 9). Αυτή η απόφαση θα είχε σημαντικές δομικές και οικονομικές συνέπειες εντός της ΕΕ. Η δυνατότητα μόνο ενός κύκλου μεταφοράς για μη απογαλακτισμένα μοσχάρια θα απαιτούσε αναδιάρθρωση ολόκληρης της παραγωγικής αλυσίδας, από την εκτροφική μονάδα έως τις μονάδες πάχυνσης και τη βιομηχανία.

Στην περίπτωση της Ισπανίας, για παράδειγμα, αυτό θα σήμαινε μείωση κατά 30% των μοσχαριών που προέρχονται από την ΕΕ. Επιπλέον, η υποχρέωση σίτισης των ζώων επί 3 ώρες μετά από κάθε 9ωρο ταξίδι θα απαιτούσε αναδιάρθρωση όλων των εγχώριων μετακινήσεων μη απογαλακτισμένων



μοσχαριών, καθώς το 35% των διαδρομών θα έπρεπε να περιλαμβάνει τρίωρη στάση για παροχή γάλακτος.

Αδικοιολόγητος περιορισμός της διάρκειας μεταφοράς από την οπτική της ευζωίας των ζώων

Τα ζώα που μεταφέρονται προς σφαγή είναι απόλυτα κατάλληλα προς μεταφορά. Δεν υπάρχει καμία ισχυρή επιστημονική τεκμηρίωση στην έκθεση της EFSA που να δικαιολογεί αυτόν τον περιορισμό.

ΕΝΟΤΗΤΑ 7: Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των τομέων βοοειδών, προβάτων και αιγών

Επιπτώσεις στους τομείς βοοειδών, προβάτων και αιγών: Βάσει των χρονικών ορίων που τίθενται στο νομοθετικό προσχέδιο, στη Γαλλία, πάνω από 213.000 βοοειδή και 41.000 μοσχάρια δεν θα μπορούν πλέον να μεταφέρονται για σφαγή. Επίσης, θα επηρεαστεί το 9% των προβάτων και των αρνιών (ήτοι περίπου 365.000 ζώα) που προορίζονται για σφαγή.

Επιπλέον, η υπερ-συγκέντρωση των σφαγείων, που κατανέμονται άνισα σε όλη τη χώρα, θα στερούσε από πολλές εκτροφές αιγών που βρίσκονται μακριά από τα 3 μεγάλα σφαγεία, τη δυνατότητα εμπορικής διάθεσης των ζώων τους.

Στην Ισπανία, ο περιορισμός αυτός θα περιόριζε τη μεταφορά 273.000 μοσχαριών προς σφαγή, αναγκάζοντας τις εκμεταλλεύσεις να προχωρήσουν σε αναδιάρθρωση της παραγωγής. Οι εξαγωγές βοοειδών για σφαγή θα μειώνονταν πάνω από 50%, τόσο προς την Ευρώπη όσο και προς τρίτες χώρες. Περίπου 600 εκτροφές βοοειδών στην Ισπανία θα επηρεάζονταν, οδηγώντας σε απώλεια παραγωγικής αξίας άνω του 8%.

Όσον αφορά τη μεταφορά αρνιών και κατσικιών για σφαγή, θα σημειωνόταν κατάρρευση της εγχώριας αγοράς, απαιτώντας αναδιοργάνωση των προορισμών για πάνω από 3 εκατομμύρια ζώα, ενώ οι εξαγωγές προς την ΕΕ και τρίτες χώρες θα μειώνονταν κατά περισσότερο από 55%.

Όριο 8 ωρών για τα μη απογαλακτισμένα ζώα / Όριο 19 ωρών για τα μη απογαλακτισμένα ζώα: Πάνω από το 90% των μοσχαριών που εξάγονται εντός ΕΕ μεταφέρονται για περισσότερες από 8 ώρες.



ΕΝΟΤΗΤΑ 8: Συνθήκες μεταφοράς: Θερμοκρασίες

Λαμβάνοντας υπόψη τις τρέχουσες και μελλοντικές κλιματικές συνθήκες, οι νέοι περιορισμοί που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε περιπτώσεις χαμηλών ή υψηλών θερμοκρασιών θα έχουν σοβαρό αντίκτυπο στον κλάδο, χωρίς να είναι κατάλληλοι για κάθε ζωικό είδος.

Το ζήτημα είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό για τις νότιες χώρες όπως η Ισπανία, η Ιταλία και η Ελλάδα, όπου οι θερινές θερμοκρασίες υπερβαίνουν συχνά τα όρια που ορίζονται στο προτεινόμενο νομικό πλαίσιο.

Επιπλέον, ορισμένα από τα μέτρα που σχεδιάζει η Επιτροπή ενδέχεται να έχουν ανεπιθύμητες συνέπειες για την ευζωία των ζώων. Υπάρχει πιθανότητα υπερφόρτωσης των εγκαταστάσεων παραγωγής κατά τις επιτρεπόμενες χρονικές περιόδους, κάτι που θα οδηγούσε σε μεγαλύτερους χρόνους αναμονής για τα ζώα μέσα στα φορητά, σταθμευμένα μπροστά σε σφαγεία ή κέντρα συγκέντρωσης.

Επιπλέον, η αύξηση της επιφάνειας ανά ζώο κατά 20% σε περίπτωση υψηλών θερμοκρασιών ενδέχεται να αυξήσει τον κίνδυνο πτώσεων και τραυματισμών, ιδιαίτερα για τα ζώα που μεταφέρονται σε μεμονωμένα διαμερίσματα (stalls). Στην πράξη, είναι αδύνατο να τροποποιηθεί το μέγεθος ή ο σχεδιασμός αυτών των stalls κατά τη διάρκεια της μεταφοράς για να ληφθούν υπόψη οι μεταβολές της θερμοκρασίας.

Εκτός από το ότι περιλαμβάνει πολλές επιστημονικές και τεχνικές ασυνέπειες, η πρόταση θα έχει σημαντικές κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις. Ο περιορισμός των ημερήσιων μεταφορών σε περίπτωση ακραίων θερμοκρασιών και η μείωση της πυκνότητας όταν η θερμοκρασία υπερβαίνει τους 30 °C, θα αυξήσουν τον αριθμό των φορητών που απαιτούνται για να μεταφερθεί ο ίδιος αριθμός ζώων εντός των επιτρεπόμενων χρονικών διαστημάτων.

Η αύξηση του αριθμού των οχημάτων συνεπάγεται ανάγκη για προσλήψεις και εκπαίδευση νέων μεταφορέων, σε μια περίοδο όπου ο κλάδος ήδη δυσκολεύεται να βρει εργατικό δυναμικό, λόγω της χαμηλής του ελκυστικότητας. Το πρόβλημα αυτό θα επιδεινωθεί από την πρόσθετη δυσκολία των νυχτερινών βαρδιών.



Ο περιορισμός των μεταφορών κατά ορισμένες χρονικές περιόδους — ακόμη κι αν αυτό συμβαίνει περιστασιακά, ανάλογα με τη χώρα — θα απαιτούσε αναδιάρθρωση του κλάδου και επενδύσεις σημαντικά μεγαλύτερες από εκείνες που προβλέπει η μελέτη επιπτώσεων της Επιτροπής.

Στο τελικό στάδιο της αλυσίδας, τα σφαγεία θα έπρεπε να ξεκινούν τη λειτουργία τους νωρίτερα, γεγονός που συνεπάγεται εύρεση προσωπικού για εργασία κατά τη νύχτα, συμπεριλαμβανομένων των επίσημων κτηνιατρικών υπηρεσιών.

Πέρα από τη φυσική δυσκολία του νυχτερινού ωραρίου, υπάρχει και το γεγονός ότι η νυχτερινή εργασία είναι ακριβότερη (+50% στο ωρομίσθιο και επιπλέον αποζημιώσεις για έλλειψη έγκαιρης προειδοποίησης). Στο αρχικό στάδιο της αλυσίδας, οι κτηνοτροφικές μονάδες θα έπρεπε να κρατούν τα ζώα για μεγαλύτερο διάστημα, αυξάνοντας τα κόστη.

Σύμφωνα με το IFIP, στη Γαλλία, το κόστος για τα σφαγεία που θα έπρεπε να επεκτείνουν τους χώρους παραμονής των ζώων εκτιμάται σε σχεδόν 2,6 εκατομμύρια ευρώ.

Στην Ισπανία, το μέτρο αυτό θα οδηγούσε σε μείωση του αριθμού των μεταφερόμενων ζώων, πτώση της παραγωγής και μείωση των εξαγωγών προς άλλα κράτη-μέλη της ΕΕ.

Ελλείψει κατάλληλων υποδομών, η επιβολή πεντάωρης στάσης κατά τη διάρκεια περιόδων υψηλών θερμοκρασιών θα απαιτούσε σημαντικές επενδύσεις από τις κτηνοτροφικές μονάδες.

Επιπλέον, σε περιοχές με πολύ υψηλές θερμοκρασίες, όπως η νότια Ισπανία, δεν θα ήταν πλέον δυνατό να τηρηθούν οι σχετικοί κανόνες.

Η οριοθέτηση των ακραίων καιρικών φαινομένων θα πρέπει να αφηθεί στα ίδια τα κράτη-μέλη, λαμβάνοντας υπόψη τις κλιματικές τους ιδιαιτερότητες.

Συμπεράσματα και προτάσεις της SELMA

Η SELMA χαιρετίζει την πρόθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να βελτιώσει την ευζωία των ζώων κατά τη μεταφορά. Ωστόσο, οι νέοι κανόνες που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι αποκομμένοι από τις πρακτικές συνθήκες του κτηνοτροφικού τομέα, δεν τεκμηριώνονται επιστημονικά και δεν είναι εφικτοί στην εφαρμογή τους.



Η πρόταση αυτή θα αποδυνάμωνε σημαντικά το οικονομικό μοντέλο της ευρωπαϊκής κτηνοτροφίας, καθώς και την ικανότητά του να προσαρμόζεται στις μελλοντικές προκλήσεις (όπως η κλιματική αλλαγή, η ενεργειακή μετάβαση, και οι υγειονομικές κρίσεις).

Η μεταφορά ζώων αποτελεί απαραίτητη δραστηριότητα για την ανθεκτικότητα των συστημάτων διατροφής και για τη διατήρηση της ποικιλομορφίας των μοντέλων κτηνοτροφίας στην Ευρώπη.

Η SELMA ζητά, επομένως, εκ βάθρων αναθεώρηση της πρότασης, στη βάση των εξής συστάσεων:

1. Διατήρηση του υφιστάμενου ορισμού του "σημείου αναχώρησης" και διασφάλιση της συνέχισης της λειτουργίας των κέντρων συγκέντρωσης ως κρίσιμων κρίκων στην εφοδιαστική αλυσίδα.
2. Εξασφάλιση ευελιξίας στον χρόνο μεταφοράς και ανάπαυσης, με σεβασμό στις πραγματικές συνθήκες μεταφοράς και στις ιδιαιτερότητες κάθε είδους ζώου.
3. Προσαρμογή των θερμοκρασιακών ορίων με βάση τη κλιματική ποικιλομορφία της Ευρώπης, αποφεύγοντας την εφαρμογή ενός ενιαίου, άκαμπτου μοντέλου.
4. Εμπλοκή όλων των εμπλεκόμενων φορέων στις μελλοντικές ρυθμιστικές διαβουλεύσεις, συμπεριλαμβανομένων των επαγγελματιών του κλάδου, οι οποίοι διαθέτουν την εμπειρία και τα εργαλεία για να προτείνουν πρακτικές και αποτελεσματικές λύσεις.

