

UNIVERZA V LJUBLJANI  
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA  
ODDELEK ZA ZOOTEHNIKO

Tamara DJUKOVIĆ

**PRAVNA UREDITEV ZAŠČITE ŽIVALI MED  
PREVOZOM**

DIPLOMSKO DELO

Visokošolski strokovni študij

Ljubljana, 2016

UNIVERZA V LJUBLJANI  
BIOTEHNIŠKA FAKULTETA  
ODDELEK ZA ZOOTEHNIKO

Tamara DJUKOVIĆ

**PRAVNA UREDITEV ZAŠČITE ŽIVALI MED PREVOZOM**

DIPLOMSKO DELO  
Visokošolski strokovni študij

**LEGAL REGULATION OF PROTECTION OF ANIMALS  
DURING TRANSPORT**

GRADUATION THESIS  
Higher professional studies

Ljubljana, 2016

Djuković, T. Pravna ureditev zaščite živali med prevozom.

Dipl. delo. Ljubljana, Univ. v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za zootehniko, 2016

---

Diplomsko delo je zaključek Visokošolskega strokovnega študija kmetijstvo – zootehnika. Opravljeno je bilo na Oddelku za zootehniko Biotehniške fakultete Univerze v Ljubljani.

Komisija za študij 1. in 2. stopnje Oddelka za zootehniko je za mentorja diplomskega dela imenovala prof. dr. Francija Avsca.

Recenzentka: doc. dr. Manja Zupan

Komisija za oceno in zagovor:

Predsednik: doc. dr. Silvester ŽGUR  
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za zootehniko

Član: prof. dr. Franci AVSEC  
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za zootehniko

Članica: doc. dr. Manja ZUPAN  
Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za zootehniko

Datum zagovora:

Podpisana izjavljam, da je naloga rezultat lastnega raziskovalnega dela. Izjavljam, da je elektronski izvod identičen tiskanemu. Na univerzo neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravici shranitve avtorskega dela v elektronski obliki in reproduciranja ter pravico omogočanja javnega dostopa do avtorskega dela na svetovnem spletu preko Digitalne knjižnice Biotehniške fakultete.

Tamara Djuković

## KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA

ŠD	Vs
DK	UDK 591.5(043.2)=163.6
KG	zaščita živali/čuteča bitja/stres/prevoz/zakonodaja
KK	AGRIS /
AV	DJUKOVIĆ, Tamara
SA	AVSEC, Franci (mentor)
KZ	SI-1230 Domžale, Groblje 3
ZA	Univerza v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za zootehniko
LI	2016
IN	PRAVNA UREDITEV ZAŠČITE ŽIVALI MED PREVOZOM
TD	Diplomsko delo (visokošolski strokovni študij)
OP	VIII, 55 str., 33 vir.
IJ	sl
JI	sl/en
AI	V diplomski nalogi obravnavamo pravno ureditev zaščite živali med prevozom. Pri tem se osredotočamo tako na zakonodajo kot tudi posebej na živali kot živa, čuteča bitja in potrebo po njihovi zaščiti. V uvodu predstavimo raziskovalno področje, metode in cilje dela. Nato opredelimo pojem prevoza živali, opišemo živali kot čuteča bitja in pojasnimo faktor stresa za živali ter različne znanstvenoraziskovalne pristope k razreševanju tega problema. V osrednjem delu diplomske naloge se konkretno posvečamo pravni ureditvi zaščite živali med prevozom in v tem kontekstu predstavimo slovensko, evropsko, finsko in avstrijsko ureditev. Pravna ureditev se v posameznih evropskih državah sicer razlikuje, toda le v manj ključnih točkah, vendar pa odločbe sodišča Evropske unije s tega področja kažejo, da tudi z uredbo poenotena zakonodaja ne more popolnoma preprečiti sporov, ki izhajajo iz interesnih navzkrižij, vendar pa je zaradi enotnih pravil lažje reševati nejasnosti in sporna vprašanja. Proti stališču, da izboljšanje zaščite živali med prevozom in na splošno povzroča dodatne stroške gospodarskim subjektom, vključno s prevozniki, se v zakonodaji in kmetijski politiki vse bolj uveljavlja naziranje, da so visoki standardi zaščite živali pogoj za ohranjanje in izboljševanje zdravja ljudi in živali in pomemben element kakovosti za vse večje število potrošnikov.

## KEY WORDS DOCUMENTATION

DN Vs  
DC UDK 591.5(043.2)=163.6  
CX animal protection/sentient beings/stress/transport/legal regulation  
CC AGRIS /  
AU DJUKOVIĆ, Tamara  
AA AVSEC, Franci (supervisor)  
PP SI-1230 Domžale, Groblje 3  
PB University of Ljubljana, Biotechnical Faculty, Department of Animal Science  
PY 2016  
TI LEGAL REGULATION OF ANIMAL PROTECTION DURING TRANSPORT  
DT Graduation Thesis (Higher professional studies)  
NO VIII, 55 p., 33 ref.  
LA sl  
AL sl/en  
AB In this diploma thesis we are dealing with the legal regulation of animal protection during transport. The focus lies on the legal system as well as on animals as living, sentient beings and the need for their protection. In the preface we introduce our field of research, working methods and objectives of the work. Then we define the concept of animal transport, describe animals as sentient beings and introduce factor of animal stress and disease, as well as some different scientific research approaches to solving this problem. In the central part of a diploma thesis we specifically focus on the legal arrangement of animal protection during transport and, in this context, introduce Slovenian, European, Finnish and Austrian regulation. Although there are some differences between legal arrangements in individual countries, they are rather small. Nevertheless, presenting certain judicial proceedings from European Union on this subject shows, that this matter is not that simple. Even unified legislation cannot prevent conflicts completely, but it makes it easier to solve them. Nowadays in legislation and farming politics the utmost furthered opinion states, that despite animal protection during transport generally causing additional costs for economical subject including transporters, high standards of animal protection predetermine maintenance and improvement of animal and human health while also being an important element of quality for a growing number of consumers.

## KAZALO VSEBINE

	KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA .....	III
	KEY WORDS DOCUMENTATION .....	IV
	KAZALO VSEBINE.....	V
	KAZALO PREGLEDNIC.....	VII
	KAZALO SLIK.....	VIII
<b>1</b>	<b>UVOD .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>PREVOZ ŽIVALI – DEFINICIJA, DRUŽBENO IN PRAVNO OZADJE .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>ŽIVALI KOT ČUTEČA BITJA .....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>STRES IN BOLEZEN V KONTEKSTU PREVOZA ŽIVALI .....</b>	<b>7</b>
4.1	STRES IN RAZVOJ BOLEZNI .....	7
4.2	POTENCIALNE MOŽNOSTI ZA ZMANJŠANJE RAZVOJA ALI PRENOSA BOLEZNI MED PREVOZOM ŽIVALI.....	8
<b>5</b>	<b>DOBRO POČUTJE ŽIVALI MED PREVOZOM: POROČILO EVROPSKEGA KOMITEJA .....</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>PRAVNA UREDITEV .....</b>	<b>14</b>
6.1	SVETOVNA UREDITEV .....	14
<b>6.1.1</b>	<b>Svetovna organizacija za zdravje živali.....</b>	<b>14</b>
<b>6.1.2</b>	<b>Konvencija o pogodbi za mednarodni prevoz blaga po cesti (CMR) .....</b>	<b>15</b>
6.2	PRIMARNO IN SEKUNDARNO PRAVO EVROPSKE UNIJE.....	16
<b>6.2.1</b>	<b>Uvod .....</b>	<b>16</b>
<b>6.2.2</b>	<b>Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 .....</b>	<b>17</b>
6.3	SLOVENSKA ZAKONODAJA .....	22
<b>6.3.1</b>	<b>Uvod .....</b>	<b>22</b>
<b>6.3.2</b>	<b>Zakon o zaščiti živali .....</b>	<b>25</b>
<b>6.3.3</b>	<b>Pravilnik o zaščiti živali med prevozom .....</b>	<b>27</b>
<b>6.3.4</b>	<b>Zakon o veterinarskih merilih skladnosti .....</b>	<b>28</b>
<b>6.3.5</b>	<b>Zakon o prevozih v cestnem prometu.....</b>	<b>30</b>

<b>6.3.6</b>	<b>Pravilnik o pogojih, ki jih morajo izpolnjevati zbirni centri, prevozniki živali in trgovci z živalmi, ter o postopku registracije .....</b>	<b>30</b>
6.4	PRIMERJALNOPRAVNI POGLED: UREDITEV PRAVNE ZAŠČITE ŽIVALI MED PREVOZOM V FINSKI IN AVSTRIJI.....	31
<b>6.4.1</b>	<b>Finska.....</b>	<b>31</b>
<b>6.4.2</b>	<b>Avstrija .....</b>	<b>34</b>
<b>6.4.3</b>	<b>Podobnosti in raznolikosti ureditve med različnimi državami .....</b>	<b>37</b>
<b>7</b>	<b>NEKAJ PRIMEROV SODNE PRAKSE NA PODROČJU PRAVNE UREDITVE ZAŠČITE ŽIVALI MED PREVOZOM .....</b>	<b>40</b>
<b>8</b>	<b>DEJAVNIKI SPREMEMB PRAVNE UREDITVE O ZAŠČITI ŽIVALI MED PREVOZOM .....</b>	<b>44</b>
<b>9</b>	<b>SKLEPI .....</b>	<b>47</b>
<b>10</b>	<b>POVZETEK.....</b>	<b>50</b>
<b>11</b>	<b>VIRI.....</b>	<b>52</b>
	<b>ZAHVALA</b>	

## KAZALO PREGLEDNIC

Preglednica 1: Kategorije ugotovljenih neskladnosti pri nediskriminatornih pregledih prevozov živali v Sloveniji 2014 .....	25
Preglednica 2: Izrečeni ukrepi v primeru ugotovljenih neskladnosti ob nediskriminatornih pregledih prevozov živali v Sloveniji 2014 .....	25



Djuković, T. Pravna ureditev zaščite živali med prevozom.

Dipl. delo. Ljubljana, Univ. v Ljubljani, Biotehniška fakulteta, Oddelek za zootehniko, 2016

---

## KAZALO SLIK

Slika 1: Struktura nediskriminatornih pregledov v Sloveniji leta 2014 po vrstah živali na prevozu .....	24
---	----

## 1 UVOD

Pravna ureditev zaščite živali med prevozom je izredno dinamično zakonodajno področje. Nanaša se na ljudi, ki so z zelo različnimi vlogami – od pošiljateljev, prevoznikov, različnih pomočnikov in končnih prejemnikov, inšpektorjev in drugih uradnih oseb – neposredno ali posredno vključeni v proces prevažanja oz. premeščanja različnih vrst predvsem rejnih živali. Ravno zaradi omenjene razgibanosti na tem področju se zdi pomembno, da se o izbrani temi čim več razmišlja in piše, kot tudi to, da raziskave zavzemajo raznolika gledišča in pristope. Problematika sama po sebi ni nova, saj je človek preseljeval in premeščal živali že v davnih časih (npr. zaradi selitve plemen, paše ipd.), zdi pa se, da je kljub temu vedno znova aktualna. Po eni strani zato, ker so gonilne palice, pešpoti in vozove zamenjali moderna oprema za ravnanje z živalmi, avtoceste in moderna prevozna sredstva, ki zaradi množičnosti, gospodarskega pomena in občutljivosti javnosti za povečan stres živali med prevozom terjajo čim bolj premišljeno ureditev. Prevoz živali posega v mnogo različnih interesnih polj, ki jih morajo pravna pravila ustrezno uskladiti. Te uskladitve morajo upoštevati predvsem zaščito dobrega počutja in dobrobiti živali, zagotoviti varnost in nemoten potek prometa, varstvo potrošnikov in izjemno široko organizacijo trga, ki poleg potrošnikov vključuje tudi najrazličnejše druge akterje – od naročnikov, plačnikov, prevoznikov in spremnih oseb do inšpektorjev in drugih pooblaščenih organov. Interesi so posebej zapleteni pri prevozu živali v komercialne namene, katerim se v pričujoči diplomski nalogi posebej posvečamo. Prevoz za živali pomeni enega večjih stresov, hkrati pa je trpljenje živali med prevozom bolj vidno javnosti kot drugo ravnanje človeka z živalmi (na primer reja, zakol itd.). Danes, ko zakonodaja opredeljuje živali tudi z zakoni opredeljene kot čuteča bitja, v imenu njihove zaščite namreč deluje mnogo društev ter organizacij.

Diplomska naloga obravnava pogoje, zahteve in priporočila za prevoz živali, kakor je to področje urejeno z različnimi pravnimi akti. To področje urejajo v Sloveniji tako pravna pravila mednarodnega prava (na primer mednarodne pogodbe) in pravna pravila notranjega prava, določena v ustavi, zakonih in podzakonskih predpisih, pa tudi pravila Evropske unije. Zaradi primerjave z ureditvijo tega področja v drugih državah članicah Evropske unije na kratko obravnavamo varstvo živali, posebej med prevozom v dveh drugih državah članicah Evropske unije.

Naša predvidevanja oz. hipoteze glede izbrane problematike so:

Hipoteza 1: Razlike v pravni ureditvi zaščite živali med prevozom, ki obstajajo med posameznimi državami, otežujejo prost pretok blaga in dobrobit živali, zato se ureditev tega področja harmonizira in unificira, vendar ne v celoti.

Hipoteza 2: Pravna ureditev zaščite živali med prevozom je odraz različnih interesov na tem področju, njen pomen je v zmanjševanju števila in reševanju sporov, ki pa jih sama zakonodaja ne more povsem preprečiti.

Hipoteza 3: Spremembe pravne ureditve zaščite živali med prevozom so povezane s stanjem oz. spremembami v znanosti in civilni družbi.

V diplomski nalogi uporabljamo več različnih metod dela, predvsem pa: opisno metodo za opisovanje tematskega polja in povzemanje informacij, povezanih z njim; metodo analize za analizo podatkov o izbrani temi, ki jih prevzemamo iz različnih verodostojnih virov, in primerjalno metodo za prepoznavanje razlik ali podobnosti med različnimi pravnimi ureditvami v različnih državah.

V nalogi bomo predstavili, kateri so gonilni mehanizmi za vzpostavljanje in spreminjanje zakonodaje, ki ureja prevoz živali. Dotaknili se bomo tudi področja neskladnosti oz. sporov, povezanih z dotično zakonodajo. S spajanjem časovnega in prostorskega vidika obravnave bomo morda uspeli sestaviti celoto, ki bo predstavljala enega od možnih kombiniranih pristopov k izbrani temi.

## 2 PREVOZ ŽIVALI – DEFINICIJA, DRUŽBENO IN PRAVNO OZADJE

Premeščanje živali s kraja na kraj je aktivnost, ki jo človek oziroma človeška družba izvaja že tisočletja. Razlogi za selitev in kasneje prevoz živali izhajajo iz praktičnega in družabnega odnosa med človeškimi in živalskimi bitji. Slednja so obravnavana kot družba, delovna sila ali pomemben del prehranjevalne verige. V preteklosti je edino zaščito živali predstavljala človeška etika. S povečanjem prebivalstva in s tem povečanjem potrebe po premeščanju živali se je skupaj z družbeno-ekonomskim razvojem, globalizacijo prostora in tako znanstvenim kot filozofskim prepoznavanjem živali kot čutečih bitij pojavila potreba po pravni ureditvi prevoza živali. Različna pravna pravila, sprejeta tako na nacionalnih kot na širših meddržavnih regionalnih ravneh (kot je na primer Evropska unija) v glavnem zadevajo prometno logistiko (predpisi o prevoznih sredstvih, omejitvah in dolžnostih pri izvajanju dejanskega prevažanja), tržno logistiko (urejanje odnosov oziroma odgovornosti, dolžnosti in pravic vseh vpletenih) in varstvo živali (zahteve po spoštljivem odnosu do živali, ki je pravno prepoznano kot najmanjša ali osnovna mera dobrega in odgovornega ravnanja z živimi bitji). Pravni viri, ki urejajo to področje, zagotavljajo večjo preglednost in doslednejšo ureditev (Adams, 1994; Sluga 2014).

Prevoz živali je v pravnih aktih definiran kot celoten postopek premeščanja živali oziroma, kot to v evropski zakonodaji opredeljuje Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005), »premeščanje živali, ki se opravi z enim ali več prevoznimi sredstvi, in vsi s tem povezani postopki, vključno z natovarjanjem, iztovarjanjem, pretovarjanjem in počitkom, dokler se živali ne iztovorijo v namembnem kraju«. Veriga udeležencev, vključenih v ta proces, poleg živali in prevoznikov vključuje tudi kmete, trgovce, organizatorje prevozov, zaposlene v zbirnih centrih, klavnicah, na mejnih prehodih, veterinarje in morebitne druge kategorije udeležencev, kot so oskrbniki ali spremne osebe. Pravni viri urejajo odnose med njimi, pri čemer poskušajo slediti družbenemu in tehnološkemu razvoju. Temeljna znanstvena spoznanja so vključena v Kodeks Svetovne organizacije za zdravje kopenskih živali, ki ga je sprejela Svetovna organizacija za zdravje živali (OIE, 2015), ki na svetovni ravni izdaja priporočila za urejanje zdravja in dobrobiti živali. Med drugimi področji ta kodeks obsega tudi pravila za prevoz živali.

Človek je istočasno aktivno vpleten v več družbenih in pravno urejenih sfer, pri čemer je v osnovi vse v domeni njegove svobodne izbire. To pomeni, da sam zavestno odloča o upoštevanju ali neupoštevanju predpisanih uredb in pravil, hkrati pa ima možnost, da se zavzema za svoje lastne pravice. Drugače pa so rejne in hišne živali povsem prepuščene človeški presoji. Zato je pravna ureditev področja prevoza in zaščite živali izredno pomembna, še posebej, odkar na podlagi ne samo notranjega občutka, pač pa tudi znanstvenih raziskav ni več mogoče zanikati, da so živali čuteča in občutljiva živa bitja (Adams, 1994).

Skrb za zaščito živali je povezana tudi z neposrednimi koristmi človeka kot potrošnika. Mnoge raziskave dokazujejo, da je dobrobit živali ključna tudi v kontekstu hrane živalskega izvora, ki je za človeka izredno pomembna in katera kakovost je odvisna od počutja živali (glej na primer Greger, 2007). Stres in trpljenje živali se odražata na slabši kakovosti mesa, mleka in drugih proizvodov živalskega izvora, lahko pa povzročita ali znatno prispevata k razvoju resnih živalskih bolezni, ki se lahko prenesejo tudi na človeka. Gre torej za posredno ali neposredno zaščito vseh, udeleženih v prevoz živali. Zakonska ureditev področja se v različnih državah in na različnih kontinentih razlikuje, ponavadi pa jo v osnovi ureja nacionalna zakonodaja, v primeru vključitve države v večje ureditvene enote, kot je npr. Evropska unija (v nadaljevanju EU), tudi zakonodaja širših integracij med državami. Pravila mednarodnega prometa v procesu prevoza vsebujejo mednarodne konvencije oziroma pogodbe. Vse te ureditve so med seboj povezane in stremijo k čim večjem medsebojnem soglasju.

### 3 ŽIVALI KOT ČUTEČA BITJA

Živali so čuteča bitja. To pomeni, da ne občutijo le neposredno povzročene fizične bolečine, ampak tudi kompleksnejša občutja, kot so na primer veselje, strah, panika itd. Dobro počutje živali v osnovi pomeni način, kako se žival sooča z razmerami, v katerih živi, označuje stanje živali, ki je dobro, če je žival zdrava, ustrezno uhlevljena, dobro krmljena, varna, sposobna izraziti vrsti specifično obnašanje in ne trpi neprijetnih stanj, kot so bolečina, strah in stres (OIE, 2016; Corrado in Verga, 2009). Skrb za dobrobit živali je tako v domeni človeške morale kot tudi znanosti. Medtem ko je morala v precejšnji meri stvar posameznega človeka, je znanost področje človeškega soobstoja, ki se zavzema za čim večjo stopnjo objektivnosti in s tem splošne veljavnosti spoznanj. Zato je posebej pomembno, da se tudi sam koncept živalske dobrobiti opredeli na znanstveni način, da bi bil posledično lahko kar se da splošno in generalno obravnavan z zakonskimi določbami.

Znanstveno opazovanje, merjenje in razumevanje počutja živali se odvija na več načinov. V poročilu evropskega Znanstvenega odbora za zdravje in dobro počutje živali sta opisani dve vrsti meritev. Prve temeljijo na opazovanju vzorcev obnašanja, ki se spreminjajo glede na vrsto, starost, spol in druge delitve živali ter glede na njihove predhodne izkušnje. Drugo vrsto meritev predstavljajo psihološke in biokemijske meritve, ki s pomočjo laboratorijskega in medicinskega preverjanja krvi, urina, hormonov, dihanja, srčnega ritma, dlake in temperature telesa lahko ugotavljajo različna stanja pri živalih, kot so na primer pomanjkanje hrane ali dehidracija, fizična izčrpanost, strah, vzburljenost, hipo- ali hipertermija. Znanstvena opazovanja stopnje dobrega počutja živali se lahko izvajajo že neposredno v stresni situaciji, npr. med prevozom živali, in sicer na podlagi vedenjskih, fizioloških, biokemijskih, patoloških sprememb in sprememb v stanju živalskega trupla, kadar pride do nenadzorovane smrti ali nujne, humano izvedene usmrtitve (European Commission ..., 2002: 15).

Grandin in Shivley (2015) ugotavljata, da sta dva glavna emocionalna ali čustvena sistema pri živalih, ki močno vplivata tako na fiziološko kot na reakcijo obnašanja, na stresne situacije, sistem strahu in sistem panike, ki je povezan z ločitveno stisko. Med bolj stresne situacije spadajo tudi nenasilno ali neboleče obvladovanje, omejevanje in premeščanje živali. Avtorja sta v svoji raziskavi pokazala, da so živali prilagodljiva bitja in da se lahko privadijo tako prevozu kot obvladovanju. Zmanjšanje stresa živali in s tem povezanih poškodb in bolezni je po njunem mnenju možno predvsem na podlagi zavedanja tako rejcev živali kot raziskovalcev, da obstaja močna povezava med dobrim počutjem živali in dvema ključnima faktorjema: podedovanim temperamentom in predhodnimi izkušnjami živali. Medtem ko temperament predstavlja značilnosti, ki so stabilne tako skozi čas kot v različnih situacijah, so predhodne izkušnje dinamičen faktor – razvijajo se glede na konkretno situacijo in vplivajo na vsako naslednjo. Spomina živali ne gre zanemarjati.

Seveda si različne živali (slabe) izkušnje zapomnijo globlje ali bolj površinsko, za krajši ali za daljši čas. Ovce imajo npr. izreden spomin, zato so izrazito dovzetne za zapomnjenje negativnih izkušenj (European Commission ..., 2002). O živalskem spominu govorijo mnoga ljudska rekla in izreki, kot sta na primer »imeti spomin zlate ribice« ali »sloni si zapomnijo«. V vsakem primeru je odnos med človekom in živaljo osnova, na podlagi katere se da močno vplivati na počutje živali in na njihovo spopadanje s stresno situacijo. Grandin in Shively (2015: 1244) v navedenem delu zaključujeta, da »so kakovostne presoje obnašanja lahko uporabne za merjenje človeško-živalskih odnosov tako pri ljudeh kot pri živalih« in da je potreben velik raziskovalni in potem tudi izvedenski poudarek na usposabljanju ljudi za delo z živalmi in izgrajevanju spoštljivih ter profesionalnih odnosov do njih.

»Živali so danes z evropsko zakonodajo opredeljene kot čuteča bitja in nič več kot le kmetijski proizvodi« (European Commission ..., 2002: 9). Dobrobit živali vključuje poleg zagotavljanja njihovega zdravja tudi zagotavljanje ugodnega mentalnega stanja in preprečevanje neugodnih stanj (strah, frustracija). Raziskovalci so znotraj konteksta zagotavljanja dobrega počutja živali razvili koncepte »svoboščin«, »dolžnosti« in »pravic«. Svoboščine ali z ustavo posebej varovane pravice živali po Fraseru in Broomu (1990, cit. po Adams, 1994: 158-159) obsegajo pet ključnih točk, in sicer:

- svoboščina do zaščite pred lakoto in podhranjenostjo,
- svoboščina do zaščite pred temperaturnimi in fizičnimi stiskami,
- svoboščina do zaščite pred boleznijo ali poškodbo,
- svoboščina do izražanja najbolj običajnega obnašanja,
- svoboščina do zaščite pred strahom.

Praktični pristopi k izboljšanju počutja živali v stresnih situacijah, npr. med prevozom, morajo torej poleg osnovne človeške etike temeljiti tudi na znanstveno dokazanih odkritjih, ki izhajajo tako iz izkušenj s prevozi kot iz eksperimentalnih znanstvenih raziskav. Vse to upoštevajo oz. naj bi se trudile upoštevati zakonske ureditve na področju prevoza živali. Tako ni izjema, da v evropski Uredbi 1/2005 piše, da je zakonodajo Skupnosti treba spremeniti v skladu z upoštevanjem novih znanstvenih spoznanj, s čimer se daje prednost zagotavljanju izvršljivosti zakonodaje v bližnji prihodnosti (glej 8. odstavek upoštevanih predlog oz. Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ..., 2005: 2), ali da je treba predvideti enostaven postopek za posodabljanje nekaterih pomembnih tehničnih elementov uredbe (organizacija, navigacijski sistem, prevozna sredstva) ob upoštevanju tehnološkega napredka na tem področju (glej 29. člen upoštevanih predlog oz. Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ..., 2005: 4).

## 4 STRES IN BOLEZEN V KONTEKSTU PREVOZA ŽIVALI

Stres, bolezen in trpljenje so medsebojno povezana stanja, enako kot pri ljudeh tudi pri živalih. Povezavo med stresom in boleznijo je mogoče prepoznavati v dveh smereh: stres je mogoče smatrati kot bolezen prilagajanja na določeno situacijo, po drugi strani pa stres povzroča razvoj drugih bolezni. Med boleznijo in dobrim počutjem obstajata dve pomembni praktični povezavi: prisotnost bolezni lahko kaže na pomanjkljivosti pri vzreji in signalizira obstoječi problem dobrega počutja živali, hkrati pa bolezen lahko spremljajo neugodna občutja in trpljenja različnih vrst (Adams, 1994: 157-158).

### 4.1 STRES IN RAZVOJ BOLEZNI

Različni avtorji in raziskovalci navajajo različne povzročitelje stresa, ki se aktivirajo med živalskim prevozom, kot so ločitev od domačih skupin in okolja, gneča, stik z drugimi vrstami živali, nepoznani in preglasni zvoki, vibracije, tresenje strojev, temperaturne spremembe, vlaga, neenakomerno gibanje prevoznih sredstev in izguba ravnotežja, pomanjkanje zraka ali svetlobe, izpušni plini iz prometa, plini iz iztrebkov in urina, pomanjkanje hrane in vode idr. Kljub temu, da je vsak od naštetih stresorjev lahko izredno škodljiv in nevaren za dobro počutje in tudi splošno zdravje živali, raziskave ugotavljajo, da je verjetno najbolj stresen dejavnik za živali med prevozom trenutek nalaganja (in razkladanja) živega tovora na in s prevoznega sredstva: »Za večino premeščanja živine je nakladanje skupaj s spremljajočim obvladovanjem ali prevažanjem najbolj stresen del. Prav tako je stresno razkladanje. Moteča dejavnika sta strah in včasih bolečina, povzročena s strani ljudi; prisilni fizični napor, posebej na strmih klančinah; in stres, povzročen zaradi nepoznanega procesa nakladanja, stanja prevoznega sredstva ali socialnih kontaktov. Prav tako je povečano tveganje za poškodbe« (European Commission ..., 2002: 33).

Stres povzroči porušenje imunskega sistema, kar se lahko pokaže šele kasneje, po končanem prevozu, in sicer v obliki različnih bolezni ali obolenj. Te se po končni namestitvi živali lahko prenesejo na druge živali, ki niso bile vključene v prevoz, predvsem preko uživanja živil živalskega izvora okuženih živali pa tudi na ljudi. Ne zadostno zagotavljanje dobrega počutja živali med prevozom ima torej lahko podaljšano delovanje, zato so poleg posebne oskrbe živali med prevozom nujno potrebni profesionalni veterinarski pregledi tik pred odhodom in čim prej po prihodu na ciljno mesto, v primeru daljših poti pa tudi že v času samega prevažanja. Najpogostejše bolezni, ki se z okuženih živali lahko zaradi premeščanja prenašajo na neokužene nepremeščane živali, so slinavka, parkljevka, klasična prašičja kuga, virusna diareja goveda, prašičja vezikularna bolezen, ovčja garjavost, visoko patogena aviarna influenza, Newcastleška bolezen (European Commission ..., 2002: 18).



Greger (2007) v svoji raziskavi o dolgoročnih tveganjih, povezanih s prevozom živine, navaja nekaj primerov prenašanja bolezni, ki jih povzročata stik z okuženimi živalmi oziroma njihovimi proizvodi in ki se prenašajo med živalmi in z živali na ljudi. Eno od takih bolezenskih stanj je okuženost z virusom Nipah (Nipah virus ali NIV). Tega so odkrili leta 1998 na industrijski prašičji farmi v Maleziji in predstavlja enega od najbolj smrtonosnih človeških patogenov oz. povzročiteljev bolezni, ki povzročajo infekcijo možganov in posledično smrt 40 % obolelih. Bolezen se je s severa Malezijskega polotoka razširila po celi deželi. Še hitreje se je širila ptičja gripa H5N1, ki se je leta 2004 skoraj istočasno razvila v osmih deželah Severne Azije, znanstveniki in drugi raziskovalci pa so potrdili, da je bil glavni razlog za njeno širjenje prevoz živih živali ptičjega porekla, ki se jih goji za namen človeške prehrane (Greger, 2007: 302). Glavni faktor hitrega širjenja prenosljivih bolezni z živali na živali in z živali na ljudi je verjetno ravno premeščanje živali, predvsem njihov prevoz na dolge razdalje. S tem se bolezen z že obolele živali lahko prenese daleč na druga območja, hkrati pa dolgotrajno prevažanje preko različnih stresorjev lahko povzroči razvoj bolezni. Če se to zgodi s časovnim zamikom, so posledice še hujše, saj žival v trenutku neposredno po prevozu lahko deluje zdrava in je kot taka v povsem vsakdanjem stiku tako z drugimi živalmi kot z ljudmi.

Greger v že omenjenem delu pojasnjuje, da je bilo z vzpostavitvijo enotnega trga Evropske unije občutno pospešeno širjenje razpošiljanja živih živali na dolge razdalje. Znotraj Unije se je v prejšnjem desetletju vsako leto premeščalo 365 milijonov glav živine, če ne upoštevamo perutnine (Gavinelli in Simonin, 2003, cit. po Greger, 2007: 306). Živali se premeščajo tudi na izredno dolge distance, na primer med Anglijo in Italijo, Grčijo ter Španijo, kamor so živali poslani v zakol, med Nizozemsko in Španijo ter Italijo, kamor se živali premešča z namenom vzreje, razni prevozi iz Nemčije, Irske in Francije na Srednji Vzhod ali v Severno Afriko, pa tudi mnogi drugi mednarodni in medcelinski prevozi. Posebej nevaren dejavnik pri daljših prevozih so po mnenju Gregerja počivališča ali zbirni centri, v katerih se zelo hitro lahko razširijo različne bolezni, ki so nato razposlane na najrazličnejša mesta sveta. Vendar niso problematični samo prevozi na dolge razdalje, pač pa imajo tudi krajše poti lahko izrazit vpliv na stanje živali in prenašanje morebitnih bolezni. Barham in sod. (2002) so na primer odkrili, da je samo 30–40 minutni prevoz goveda skupaj s procesom nakladanja in razkladanja povečal razširjenost salmonelle z 18 na 46 % v blatu in s 6 na kar 89 % na kožah premeščanih živali.

#### 4.2 POTENCIALNE MOŽNOSTI ZA ZMANJŠANJE RAZVOJA ALI PRENOSA BOLEZNI MED PREVOZOM ŽIVALI

Mnogi raziskovalci iščejo možne načine za preprečitev razvoja in širjenja bolezni s prevažanjem oz. premeščanjem živali. Greger tako predlaga, da se vzpostavi alternativa razkladanju živih živali, in sicer z razvojem transportnih vozil, posebej opremljenih s sistemi prehranjevanja, napajanja in počivanja. S tem bi se skrajšal čas prevoza, prav tako

pa bi se izognili nevarnostim (bolezni) in problemom (npr. poškodbe in stres), ki jih povzroča razkladanje in ponovno nakladanje živega tovara. Naslednja možnost je postopno vzpostavljjanje trgovine z izključno mrtvimi živalmi, pri čemer bi se izognili vsaj tistemu delu prevoza živega tovara, ki se nanaša na premeščanje živih živali z namenom njihovega zakola (Greger, 2007: 306–307). V povezavi s tem in s prevozom živali nasploh Greger spodbuja k vzpostavitvi strožje reguliranega in izvajanega razkuževanja transportnih vozil, k razširjanju razprav na to temo in osveščanju javnosti. Federacija veterinarjev Evrope je v dokumentu o stališču leta 2001 poudarila, da bi reja živali morala potekati čim bližje kraju rojstva teh živali, prav tako pa bi živali morale biti usmrčene kar se da blizu mesta vzreje. Premeščanje živali v klavnice bi bilo treba v največji mogoči meri nadomestiti z enkratno menjavo mrtvih živali. S tem bi se izognili še enemu potencialno izredno nevarnemu dejavniku, in sicer največkrat počasnemu in za živali neugodnemu pošiljanju živega tovara skozi mesta, namenjena dražbenemu trgu. Poleg tega bi se premeščanju živali za vzrejne namene lahko izognili s čim pogostejšim prevozom sperme in zarodkov (European Commission ..., 2002: 50). Kar se tiče prevoza živih živali v klavnico, je ena od možnih rešitev razširjanje mobilnih klavnic, pri čemer je seveda izredno pomembno, da tako zakonska kot tudi ekonomska ureditev to omogočata (primerjaj Carlsson in sod., 2004; Ljungberg in sod., 2007). Možno je izpostaviti štiri teme, ki predstavljajo glavno razprav o načinih zakola živali oz. o problemih glede premeščanja živih živali v klavnice: stres, vpliv na kakovost mesa, tveganje razvoja bolezni in škodljivi vplivi prevoza na okolje (Gebresenbet, 2003, cit. po Carlsson in sod., 2004: 3).

Kolikor strokovnjaki in raziskovalci sprejemajo prevoz živih živali na mesto zakola, se posvečajo predvsem iskanju praktičnih in izvedljivih rešitev za skrajšanje ali olajšanje prevoza. Predlog za optimizacijo poti so med drugimi razvili Ljungberg in sod. (2007), k čemer so jih vzpodbudile slabe razmere v prevozu živali v klavnice ter slaba organizacija vseh segmentov tega prevoza, kar vpliva ne samo na slabo počutje živali, pač pa tudi na občuten pad kakovosti mesa in ostalih živalskih produktov. Optimizacija poti mora po njihovem temeljiti na močno izboljšani komunikaciji. Z vzpostavitvijo elektronske identifikacije živega tovara in upoštevanjem lokacije posameznih prevoznikov (usmerjanje prevoznikov na najbližja mesta, kjer je njihova storitev potrebna) namesto delitve na geografske enote (kjer določen prevoznik pokriva določeno območje) bi se glede na izvedeno raziskavo dalo prihraniti kar 23 % časa, porabljenega za posamezen prevoz živali v klavnico. S tem bi se verjetno znatno zmanjšala vpliv stresa, ki ga živalim povzroča prevažanje in razkladanje, pa tudi možnost za razvoj resnih nalezljivih bolezni.

## 5 DOBRO POČUTJE ŽIVALI MED PREVOZOM: POROČILO EVROPSKEGA KOMITEJA

Poročilo evropskega odbora za zdravje in dobro počutje živali (European Commission ..., 2002), ki je bilo sprejeto 11. marca 2002 in se detajlno nanaša na konje, prašiče, ovce in govedo, obravnava različne vidike živalskega prevoza, kot so:

- znanstveni pristop k problematiki (koncept znanstvenih meritev in obravnavanja živali kot čutečih bitij);
- učinki premeščanja na dobrobit živali (posebej v obliki bolezni);
- inšpekcija (veterinarski pregledi živali pred in med prevozom);
- usposabljanje in plačilo oseb, vključenih v proces (pozitiven vpliv dobre usposobljenosti in plačilne stimulacije na omogočanje dobrega počutja živali med prevozom);
- metode natovarjanja in druge priprave na prevoz (posamezne vrste živali in različne potrebe);
- prostorski predpisi (faktorji, povezani z določanjem prostora, ki ga posamezna živalska vrsta potrebuje, in njegovo omogočanje);
- organizacija potovanja (primernost in priprava prevoznih sredstev, način vožnje, ravnanje z različnimi vrstami živali v prevozu);
- prevoz s trajekti za prevažanje tovora na kolesih (posebna pomembnost prezračevanja).

»Konji, govedo, ovce in prašiči imajo močno razvite čute in sposobnost učenja,« piše v evropskem poročilu, »Sposobnost občutenja bolečine in nevronske mehanizmi zaznavanja bolečine so podobni tistim pri drugih sesalcih. So izjemno družabne živali. Pokažejo vedenjske in fiziološke odzive na izolacijo, močne odzive na pripadnike druge živalske skupine in prestrašenost v nepoznanih situacijah in ob nepoznanih zvokih« (European Commission ..., 2002: 32).

Izredno pomemben faktor pri obvladovanju in premeščanju živali je človeški stik, na katerega bi bilo treba živali navajati že pred samo situacijo premeščanja. Usposobljenost ljudi, ki so kakorkoli vključeni v ravnanje z živalmi, je zato izrednega pomena. Več ko ima posameznik znanja in bolj ko je to znanje detajlno poglobljeno v smislu prepoznavanja specifik različnih živalskih vrst, uspešnejše je zagotavljanje dobrega počutja živali, s tem pa tudi kakovostnih živalskih produktov (European Commission ..., 2002: 89).

V The welfare of animals (European Commission ..., 2002) je obravnavana vsaka od štirih obravnavanih živalskih vrst posebej, iz česar je mogoče razbrati široko transparentnost živalskih vedenjskih vzorcev in fizioloških karakteristik. Poznavanje vrste je izredno pomembno za zagotovitev varstva živali med prevozom. V nadaljevanju predstavljamo

nekatero od značilnosti, ki izstopajo iz potencialnega posploševanja živali kot enotne vrste živih bitij.

Kot omenjeno, je eden največjih stresov za živali v prevozu trenutek natovarjanja in iztovarjanja na in s prevoznega sredstva. Tega posebej težko prenašajo prašiči, in sicer zaradi fizioloških omejitev (velika teža, kratke noge, v starejši dobi največkrat poškodovane), ki jim otežujejo gibanje po klančini in vzpenjanje na dvignjeno površino. Iz istih razlogov je za prašiče lahko izredno težavna tudi sama vožnja, v kolikor nimajo dovolj primerne prostora, kjer lahko ležijo (European Commission ..., 2002: 31–34).

Dodaten faktor stresa, ki je v dokumentu *The welfare of animals* (European Commission ..., 2002) posebej omenjen, je mešanje različnih vrst živali, ki lahko nastopi v času na- in iztovarjanja, v času celotne vožnje (prevažanje več vrst živali naenkrat) ali na počivališčih oz. mestih za preglede. Mešanje posebej težko prenašajo prašiči in moško govedo, zato lahko reagirajo agresivno, hkrati pa jim takšna srečanja povzročajo visoko stopnjo stresa. Tovrstne situacije najlažje prenašajo ovce, ki pa po drugi strani najdlje ohranjajo spomin na slabe izkušnje in občutijo močan strah v nepoznanih situacijah.

Čeprav se ovce v stajah rade stiskajo druga k drugi, jim med vožnjo to ne ustreza posebej, saj (enako kot tudi večina drugih živali) najraje in najlažje lovijo ravnotežje samostojno, ne da bi se pri tem dotikale drugih živali ali zidov prevoznega sredstva. Konji med prevozom večinoma stojijo, pogosto najraje obrnjeni v nasprotni smeri vožnje, potrebujejo zelo velike količine vode in imajo lahko velike težave s privezom – če so privezani na prekratki razdalji, jim trpljenje povzroča nezmožnost, da bi glavo spustili na prsi, če pa je njihov privez predolg, se pri premikanju lahko zapletejo vanj. Govedo v prevozu na primer lahko stoji tudi do 20 ur, posebne težave pa ima v primeru padca, saj se zaradi telesnih značilnosti zelo težko pobere (European Commission ..., 2002).

Faktorjev za zagotavljanje čim bolj ugodnega prevoza živali je več, med pomembnejšimi so (European Commission ..., 2002):

- ustrezna temperatura;
- primerna vlaga;
- dobra ventilacija;
- dovolj pogosto hranjenje in napajanje;
- redno počitek;
- kvalitetno vozilo;
- preiščena vožnja;
- usposobljeno spremstvo;
- zagotavljanje zadostnega prostora.

Pri zagotavljanju prostora je treba upoštevati dve ključni komponenti, in sicer širino in višino prostora (npr. pri prašičih je nujno vedeti, da je pri mladih živalih najvišja točka telesa vrh nosa, medtem ko se pri odraslih živalih ta točka nahaja na sredini hrbta), pa tudi druge faktorje, ki so prav tako izredno pomembni, če hočemo živalim zagotoviti dostojen in kar se da miren prevoz. To so (European Commission ..., 2002):

- termoregulativni faktorji (bližina teles in možnost pregrevanja);
- faktorji gibanja oz. fizičnega obnašanja živali med prevozom (ležanje, stanje, možnost padca, prehrana – pri tem je npr. pomembno upoštevati situacijo, da bodo vse natovorjene živali istočasno počele isto stvar, npr. ležale ali pile);
- faktor ravnotežja (pri lovljenju ravnotežja štirinožci noge postavijo širše kot v naravnem položaju);
- faktor medživalskih odnosov in vedenja (upoštevanje temperamenta in družabnosti med posameznimi vrstami, starostnimi skupinami ali različnimi spoli);
- faktor rogov in volne;
- faktor posebnih stanj (kot so brejost, starost ali posebno zdravstveno stanje ter že omenjeni faktor samostojnega stoječega potovanja brez nujnega kontakta z drugimi živalmi ali predmeti).

Poleg faktorjev, ki jih je treba upoštevati pri prevažanju živih živali, European Commission navaja tudi primere, ko živali ne smejo biti vključene v prevoz. Premeščanje živali tako ni primerno za živali, ki se nahajajo v zadnjih 10 % brejosti, za živali, ki so povrgle v času 48 ur pred prevozom, za mlade živali s še nezaceljenim popkom (npr. teleta, mlajša od 14 dni, medtem ko žrebe lahko potuje takoj, vendar le v spremstvu kobile), prav tako za prevoz niso primerne poškodovane in bolne živali. V kolikor so živali zdrave in pripravljene za premeščanje, je čas njihovega neprekinjenega potovanja in vmesnega počitka omejen glede na značilnosti posamezne vrste (European Commission ..., 2002):

- prašiči, teleta, jagnjeta in konji tako lahko potujejo 8 ur, čemur sledi 6-urni počitek, nakar so živali pripravljene na novih osem ur neprekinjene vožnje. Po drugi 8-urni vožnji morajo vsaj 24 ur počivati ob ustrezni oskrbi, hrani in pijači (vse to je seveda pomembno že med samo vožnjo – odvisno od vrste in stanja živali),
- govedo in ovce lahko neprekinjeno potujejo dlje, in sicer po sistemu: 12 ur vožnje, 6 ur počitka, 12 ur vožnje in nato prav tako najmanj 24 ur počitka.

European Commission ... (2002) med drugim posebej poudarja človeški faktor pri zagotavljanju dobrega počutja živali med prevozom. To se nanaša predvsem na primerno usposobljenost vseh oseb, vključenih v proces prevoza (od tistih, ki sodelujejo pri natovarjanju, voznika in spremljevalne osebe, veterinarjev in oskrbovalcev na počivališčih, do oseb, ki so prisotne na mestu iztovarjanja, in ne nazadnje oseb, ki financirajo in organizirajo prevoz), kot tudi na primerno ureditev celotnega trga prevoznitva. Ustrezna plača prevoznikov in stimulacija njihovega odgovornega ravnanja (npr. denarne nagrade v primeru izvajanja takšne vožnje, ki posebej skrbi za čim manjše onesnaževanje okolja in

kar se da zmanjšuje možnost poškodb ali trpljenja živali) lahko znatno vpliva na dobro počutje živali. Finančni ali časovni pritiski, ki so navadno povezani med seboj, namreč učinkujejo ravno nasprotno. Slabši kot je odnos organizacije trga do posameznih v proces prevoza vključenih oseb, npr. prevoznikov, slabša je situacija, v kateri živali preživljajo že tako ali tako stresno premeščanje s kraja v kraj. Vendar pa, kot smo že omenili, je skrb za dobrobit živali med prevozom v osnovi rezultat tako znanstvenega kot etičnega dejavnika, zato v primeru zlorab ali slabega ravnanja z živalmi nepravilnost ureditve vendarle ne more biti zadostno opravičilo. Zaradi neenakomernega poznavanja znanstvenega področja in pogosto precej subjektivnega koncepta človeške etike, morajo biti dolžnosti, pravice in pogoji udeležencev v prevozu živali določene z ustreznimi zakonodajami.

## 6 PRAVNA UREDITEV

### 6.1 SVETOVNA UREDITEV

#### 6.1.1 Svetovna organizacija za zdravje živali

Svetovna organizacija za zdravje živali (The World Organisation for Animal Health, v nadaljevanju OIE) je medvladna organizacija za usklajevanje, podporo in spodbujanje ukrepov za nadzor bolezni živali. Potreba po takšnem sodelovanju je že leta 1924 privedla do ustanovitve Mednarodnega urada za epizootije, ki se je leta 2003 preoblikoval v Svetovno organizacijo za zdravje živali. Ta na svetovni ravni ureja področje ravnanja z živalmi, pri čemer posebej obravnava tudi prevažanje in premeščanje živali na drugo lokacijo. Organizacija izdaja Kodeks Svetovne organizacije za zdravje živali (Terrestrial Animal Health Code), ki je bil prvič objavljen leta 1968, trenutno zadnja različica pa je iz leta 2015. V splošnih opredelitvah Kodeksa se nahajajo vodilna načela za dobro počutje živali, in sicer (OIE, 2015):

- da obstaja ključna povezava med zdravjem živali in njihovim prevozom;
- da mednarodno priznanih »pet svoboščin« (zaščita pred lakoto, žejo in podhranjenostjo; zaščita pred strahom in stisko; zaščita pred fizičnim in klimatskim neugodjem; zaščita pred bolečino, poškodbo in boleznijo; pravica do izražanja naravnega vedenja) prinaša dragocene smernice za dobro počutje živali;
- da mednarodno priznani »trojni R« (»reduction, refinement, replacement« oziroma zmanjšanje števila živali, izpopolnjevanje metod in nadomestitev živali s tehnikami, ki ne vključujejo živali) prinaša dragocene napotke za uporabo živali v znanosti;
- da znanstvena ocena dobrega počutja živali vključuje različne elemente, ki jih je treba obravnavati istočasno, in da izbor ter obravnavanje teh elementov pogosto vključujeta vrednostne predpostavke, ki jih je treba podati na kar se le da jasn način;
- da uporaba živali v kmetijstvu, izobraževanju in raziskavah, kot tudi za druženje, rekreacijo in zabavo bistveno prispeva k blaginji ljudi;
- da vsaka uporaba živali vsebuje etično odgovornost, da se v največji možni meri zagotovi dobrobit teh živali;
- da izboljšanje dobrega počutja domačih živali vpliva na izboljšanje produktivnosti in varnosti hrane ter tako prinaša gospodarsko korist;
- da so podlaga za primerjavo standardov in priporočil za dobro počutje živali enakovredni rezultati, ki temeljijo na merilih uspešnosti, ne pa enaki sistemi, ki temeljijo na merilih načrtovanja.

Vsebina Kodeksa se posodablja skladno z novimi tehnološkimi, znanstvenimi in drugimi svetovnimi odkritji, ki se kakorkoli bistveno dotikajo področja ravnanja z živalmi. Znanstvena podlaga priporočil upošteva predvsem naslednje segmente:

- dobro počutje je širok pojem, ki vključuje mnogo elementov, ki prispevajo h kakovosti življenja neke živali, vključno s »petimi svoboščinami«;
- znanstvena ocena dobrega počutja živali je v zadnjih letih hitro napredovala in predstavlja osnovo teh priporočil;
- nekateri ukrepi v zvezi z dobrim počutjem živali vključujejo oceno stopnje oslabiljenega delovanja, povezanega s poškodbami, boleznijo ali podhranjenostjo. Drugi ukrepi zagotavljajo informacije glede živalskih potreb in emocionalnih stanj, kot so lakota, bolečina in strah. Pri tem pogosto izhajajo iz meritev živalskih preferenc, motivacije in odpora. Še nekateri drugi ukrepi temeljijo na oceni fizioloških, vedenjskih in imunoloških sprememb ali efektov, ki se kažejo kot odziv živali na različne izzive;
- takšni ukrepi lahko prispevajo k oblikovanju meril in kazalnikov, ki pomagajo oceniti, kako različni načini upravljanja z živalmi vplivajo na njihovo dobrobit.

Priporočila, ki jih podaja Kodeks OIE (2015) za zdravje živali, predstavljajo osnovo za oblikovanje evropske zakonodajne ureditve tega področja. Poglavlja Kodeksa detaljno obravnavajo karakteristike fiziologije, delovanja in odzivanja posameznih živalskih vrst in priporočajo temu primerno ravnanje z njimi.

### **6.1.2 Konvencija o pogodbi za mednarodni prevoz blaga po cesti (CMR)**

19. maja 1956 je bila v Ženevi sprejeta Konvencija o pogodbi za mednarodni prevoz blaga po cesti (v nadaljevanju CMR), ki obsega področje zasebnega prava in med drugimi določa pravice in dolžnosti strank v primeru sklenitve pogodbe o prevozu živih živali. CMR (1956) je ob njenem sprejetju podpisala tudi takratna Federativna ljudska republika Jugoslavija (FLRJ), po razpadu skupne države in osamosvojitvi pa jo je priznala tudi RS. Gre za najpomembnejšo mednarodno pogodbo na tem področju.

V CMR (1956) je določeno, da je prevoznik dolžan opraviti prevoz izključno z dogovorjenim prevoznim sredstvom z ustreznimi lastnostmi. To prevozno sredstvo mora pripeljati na kraj, ki je v sklenjeni pogodbi določen za kraj nakladanja tovora. Proces nakladanja se mora izvršiti v primernem nakladalnem času, med vožnjo pa prevoznik ne sme prevažati ničesar, razen dogovorjenega in dovoljenega tovora. Osrednja prevozna listina, ki jo hranijo vozniki, je tovorni list, ki predstavlja potrdilo o sklenjeni prevozni pogodbi in o prevzemu prevoznega tovora. Za morebitno netočnost in nepopolnost podatkov v tovornem listu odgovarja pošiljatelj, medtem ko je prevoznik zavezan, da tovor prepelje v dogovorjenem času po dogovorjeni poti in da ga v določenem namembnem kraju izroči prejemniku. V kolikor prejemnik tovor sprejme brez ugovora, to pomeni, da je



pošiljka prišla v stanju, v kakršnem jo je prevoznik natovoril. Prevoznik ali pošiljatelj v prevoznih pogodbah določita, kdo od njiju krije stroške prevoza. Glede morebitne škode med prevozom prevoznik nosi objektivno odgovornost. To pomeni, da za škodo odgovarja ne glede na morebitnega tretjega krivca, razen če se dokažejo oprostilni razlogi, kot so višja sila, dejanje nekoga tretjega ali dejanje samega oškodovanca (Turk, 2012). Našteti oprostilni razlogi ne veljajo v primeru škode zaradi zamude, saj je prevoznik (ali spremna oseba) v tem primeru dolžan za tovor ustrezno poskrbeti. Terjatve iz prevozne pogodbe so aktualne 1 leto, po tem času zastarajo (Pavliha in Vlačič, 2007, cit. po Sluga, 2014: 32–33).

## 6.2 PRIMARNO IN SEKUNDARNO PRAVO EVROPSKE UNIJE

### 6.2.1 Uvod

Z vstopom v EU je RS med drugimi sprejela tudi zahteve po oblikovanju in upoštevanju skupne evropske zakonodaje. Pravni akti, ki neposredno zavezujejo in povezujejo vse države članice EU, so uredbe, katerih namen je poenotenje prava EU (Sluga, 2014: 19). 13. člen Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU, 2012), ki poleg Pogodbe o Evropski uniji predstavlja primarno pravo te unije, določa: »Pri oblikovanju in izvajanju politik Unije na področju kmetijstva, ribištva, prometa, notranjega trga, raziskav in tehnološkega razvoja ter vesolja Unija in države članice v celoti upoštevajo zahteve po dobrem počutju živali kot čutečih bitij, pri čemer spoštujejo zakonodajne ali upravne določbe in ustaljene običaje držav članic zlasti glede verskih obredov, kulturnih tradicij in regionalne dediščine.« Gre za t. i. vključitveno klavzulo, ki vključuje zahteve varstva živali v vse politike Evropske unije, izmed katerih sta za področje našega proučevanja pomembni zlasti skupna kmetijska politika in transportna politika. Zahteve, ki izhajajo iz varstva živali, torej niso samo predmet posebnih predpisov, bolj ali manj ločene od drugih področij zakonodajnega in siceršnjega pravnega urejanja, temveč so vgrajene v samo oblikovanje in izvajanje politik unije, ki so kakorkoli povezane z živalmi.

Po 288. členu PDEU (2012) za izvajanje pristojnosti Unije institucije sprejemajo uredbe, direktive, sklepe, priporočila in mnenja. Uredba se splošno uporablja, je zavezujoča v celoti (zavezujoči in splošni pravni akt) in se neposredno uporablja v vseh državah članicah. Direktiva je za vsako državo članico, na katero je naslovljena, zavezujoča glede cilja, ki ga je treba doseči, vendar prepušča nacionalnim organom izbiro oblike in metod. Sklep je v celoti zavezujoč. Če določa tiste, na katere je naslovljen, je zavezujoč samo zanje (posamični, individualni akt). Priporočila in mnenja niso zavezujoča.

Uredba EU (kot v posameznih točkah potrjuje tudi v nadaljevanju obravnavani primer Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005 ..., 2005) lahko določa tudi področja, katerih zakonodajno določitev prepušča državam članicam samim. Standarde na področju zdravja živali v prvi

vrsti ureja Svetovna organizacija za zdravje živali (OIE), področje mednarodnega prava v prevozu živali pa je urejeno z mednarodnimi pogodbami ali konvencijami.

### **6.2.2 Uredba Sveta (ES) št. 1/2005**

Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) o zaščiti živali med prevozom in postopki, povezanimi z njimi, je bila sprejeta 22. decembra 2004, uporabljati pa se je začela 5. januarja 2007 (razen člena 6(5), ki se nanaša na potrebna potrdila o usposobljenosti prevoznikov in spremnih oseb in se je pričel uporabljati na isti dan eno leto kasneje). Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) je namenjena poenotenju prevozne (prometne in kmetijske) politike glede celotnega procesa in vseh segmentov prevoza živih vretenčarjev iz izvornega do namembnega kraja, skupaj z namenskimi kontrolami pošiljk na carinskem območju EU.

Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) se nanaša na prevoz za komercialne namene – to so prevozi, ki neposredno ali posredno vključujejo ali imajo za cilj dobiček. Ne nanaša se na prevoz živali, ki ga opravljajo kmetje s kmetijskimi ali lastnimi prevoznimi sredstvi (npr. zaradi sezonske selitve) in na razdalji manj kot 50 km od lastnega kmetijskega gospodarstva (za takšne prevoze veljata le člena 3 in 27, ki se nanašata na splošne pogoje prevažanja živali ter na preglede in letna poročila). Prav tako uredba podrobno ne ureja prevoza registriranih kopitarjev na razstave, tekmovanja, kulturne prireditve ali z namenom reje (če pa ti s katerega koli od omenjenih mest pot nadaljujejo v zakol, odstopanja od uredbe niso primerna, saj se v tem primeru registrirani kopitarji štejejo kot 'kopitarji za zakol'), ne ureja pa niti prevozov živih živali, ki niso povezani z gospodarsko dejavnostjo (npr. prevozi v ambulante in klinike, ki spadajo pod odgovornost veterinarja).

Poleg tega v enem od uvodnih odstavkov predvideva možnost uvedbe odstopanj zaradi velike oddaljenosti nekaterih regij od celinske Skupnosti. Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) ne posega v veterinarsko zakonodajo EU in ne ovira kakršnega koli strožjega nacionalnega ukrepa v zvezi s prevozi, ki v celoti potekajo na ozemlju določene države članice, ali pomorskimi prevozi, ki se na ozemlju te države začenjajo.

Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) ureja pravila prevažanja živali na daljše razdalje, vendar hkrati predpisuje, da je za dobro počutje živali treba dolge vožnje kar se da omejiti, tudi kadar so te namenjene premeščanju živali na mesto za zakol. Dolga vožnja je v uredbi opredeljena kot vožnja, ki traja več kot 8 ur in se začne s prvim premikom prevoznega sredstva, ki prevaža pošiljko ene ali več živali. Prevoz je izraz, ki ga uredba uporablja za poimenovanje premeščanja živali z enim ali več prevoznimi sredstvi in za vse s tem povezane postopke, vključno z natovarjanjem, iztovarjanjem, pretovarjanjem in počitkom, vse do trenutka, ko se živali iztovorijo v namembnem kraju.

V Uredbi Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) so navedeni splošni pogoji za prevoz živali, pri čemer je na prvem mestu pojasnjeno, da nihče ne sme prevažati živali tako, da tvega njihovo poškodbo in neupravičeno trpljenje. Poleg tega so osnovne zahteve za prevoz živali naslednje (člen 3):

- takšna predhodna ureditev, da je vožnja čim krajša in da so potrebe živali v času vožnje zadovoljene;
- zagotovitev, da so živali primerne za vožnjo;
- zagotovitev, da prevozna sredstva (zasnova, izdelava, vzdrževanje) povsem ustrezajo varnemu prevozu živali in njihovemu dobremu počutju;
- zagotovitev, da so naprave za na- in iztovarjanje povsem ustrezne (zasnovane, izdelane, vzdrževane, upravljane) za zagotavljanje varnosti in dobrega počutja živali;
- zagotovitev, da je osebje, ki ravna z živalmi, za to pristojno ali usposobljeno;
- zagotovitev, da se prevoz opravi v najkrajšem možnem času in da so razmere za dobro počutje živali redno preverjane in vzdrževane;
- zagotovitev, da imajo živali dovolj prostora, ki ustreza njihovim potrebam in načrtovani vožnji;
- zagotavljanje vode, krme in počitka glede na potrebe posamezne živali in v primernih časovnih razmikih (Priloga I dodaja, da je molzno govedo, koze ali ovce, če z njimi ne potujejo mladiči, treba pomolzti vsaj vsakih 12 ur).

4. člen Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) ureja obvezno prevozno dokumentacijo, ki mora biti vodena in shranjena v vsakem prevoznem sredstvu, ki prevažata žive vretenčarje, in kadarkoli na razpolago za vpogled pristojnemu organu. Od 1. januarja 2009 morajo vsa cestna prevozna sredstva uporabljati satelitski navigacijski sistem in prevozniki morajo zapise, pridobljene s tem sistemom, hraniti najmanj 3 leta. Obvezna dokumentacija obvezno vključuje:

- poreklo in lastništvo prevažanih živali;
- kraj odhoda;
- datum in čas odhoda;
- namembni kraj;
- predvideno načrtovanje vožnje.

Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) natančno ureja tudi obveznosti glede načrtovanja poti, zahteve glede prevoznikov in/ali spremnih oseb (prevoznik lahko nastopa tudi v obeh vlogah), napotke glede predhodnih pregledov in odobritev prevoznih sredstev, zahteve glede oskrbnikov (fizična ali pravna oseba, razen prevoznika, ki je stalno ali začasno zadolžena za živali oz. ravna z njimi) in zaposlenih v zbirnih centrih (ravnanje z živalmi, usposobljenost zaposlenih, sistem obveščanja, omogočanje dostopnosti podatkov o pristojnih organih, ravnanje v primeru kršitev).

Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) ureja dolžnosti in obveznosti pristojnih organov, in sicer glede prevoznih dovoljenj, dnevnikov vožnje (pregledi pred dolgimi vožnjami in sistem obveščanj med kontrolnimi točkami), rednih in naključnih preverjanj, glede usposabljanja in opremljenosti pristojnih organov, glede potrdil o odobritvi cestnih prevoznih sredstev in plovil za prevoz rejnih živali, glede pregleda plovil pri na- in iztovarjanju, pregledov na izhodnih in mejnih kontrolnih točkah ter glede zamude pri prevozu.

Na tem mestu bomo navedli nekaj točk, ki se v omenjenem razdelku zdijo posebej zanimive. Glede preverjanj v zvezi z dolgimi vožnjami Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005, člen 15) določa, da ima pristojni organ pravico in dolžnost, da v kateri koli fazi vožnje izvede naključna ali ciljno usmerjena preverjanja, s katerimi potrdi, ali pot poteka v skladu s to uredbo in ali so navedeni časi voženj korektni. Če je namembni kraj poti klavnica, se pregledi opravijo kot del pregleda dobrega počutja živali. Glede potrdila o odobritvi cestnih prevoznih sredstev (člen 18) in plovil (člen 19) ta uredba določa, da pooblaščen pristojni organ, ki ga imenuje država članica, vsako potrdilo identificira z enkratno številko in v uradnem jeziku države ter v angleščini izda potrdilo, ki velja največ pet let. V primeru, da se prevozno sredstvo predela na način, ki vpliva na dobro počutje živali, potrdilo postane neveljavno. Evidenca odobrenih prevoznih sredstev mora biti urejena v elektronski zbirki, hitro dostopni pristojnim organom vseh držav, še posebej v primeru neizpolnjevanj uredbe.

Glede pregledov na izhodnih točkah in mejnih kontrolnih točkah (21. člen) Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) določa ključne preverbe, ki jih izvajajo uradni veterinarji držav, in sicer predvsem:

- ali so prevozniki predložili kopijo dovoljenj za prevažanje in opravljanje dolgih voženj;
- ali so prevozniki predložili veljavno potrdilo o usposobljenosti;
- ali so vse živali sposobne nadaljevati vožnjo;
- ali je prevozno sredstvo v skladu z vsemi zahtevami te uredbe;
- ali so prevozniki predložili dokazilo, da je vožnja od kraja odhoda do kraja prvega iztovarjanja v državi namembnega kraja v skladu s katerim koli mednarodnim sporazumom, ki se uporablja v zadevni tretji državi;
- ali so se oz. se bodo živi vretenčarji prevažali na dolgi vožnji.

Kadar pristojni organ preceni, da živali niso sposobne nadaljevati vožnje, odredijo njihovo raztovarjanje, napajanje, krmljenje in počitek. Člen 22. določa, da mora pristojni organ na točkah pretovarjanja, izhodnih in mejnih kontrolnih točkah zagotoviti prednost prevozu živali pred drugimi prevoznimi sredstvi in v primeru pridržanja pošiljke živali za več kot dve uri zagotoviti ustrezno oskrbo teh živali. Potencialni zamudi pri prevozu živih živali se je z namero preprečevanja njihovega trpljenja treba kar se da izogniti. V primeru, da

pristojni organ med pregledom ugotovi kakršne koli nepravilnosti, ukrepa na način, s katerim povzroča čim manj trpljenja živali, in glede na okoliščine izbere enega od ustreznih ukrepov (člen 23 in 26):

- zamenjava voznika ali spremne osebe;
- začasno popravilo prevoznih sredstev;
- premestitev pošiljke na drugo prevozno sredstvo;
- vrnitev živali na kraj odhoda ali njihov prevoz na namembni kraj, oboje po najkrajši možni poti, odvisno od tega, kaj je za živali najboljše;
- iztovarjanje živali in namestitev v primerne prostore z ustrezno oskrbo, kjer počakajo na popravilo težave;
- če za zaščito dobrega počutja živali ni nobenih drugih sredstev, jih je treba humano usmrtiti ali opraviti evtanazijo;
- odreditev dodatnih pregledov za prevoznika in vpoklic uradnega veterinarja;
- začasen preključ ali odvzem dovoljenj prevoznika ali prevoznega sredstva.

Glede kazni v primeru kršitev Odločba 1/2005 v 25. členu določa, da posamezna država članica določi svoje predpise in zagotovi njihovo izvajanje, predvidene kazni pa morajo biti sorazmerne, učinkovite in odvračilne. Za vse preglede, ki jih opravi pristojni organ, je treba voditi evidenco (člen 27.) in enkrat letno (30. junija) predložiti dokumentacijo evropski Komisiji, skupaj z analizo pomanjkljivosti in akcijskim načrtom za njihovo odpravljanje.

Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) vsebuje 6 prilog, in sicer: Tehnična pravila ter Dnevnik vožnje, h katerima se bomo podrobneje vrnil v naslednjem odstavku; Obrazce dovoljenj in potrdil za prevoznike, oskrbnike ter prevozna sredstva; Usposabljanje, kjer so navedena obvezna področja znanja za pisni izpit voznikov in spremnih oseb (povzeli smo jih v podpoglavju Pravilnik o zaščiti živali med prevozom); Mednarodne sporazume in Mednarodne standarde za zabojnike, obore ali staje, primerne za prevoz živih živali po zraku.

V zvezi s Poročilom evropskega komiteja (European Commission ..., 2002) smo že našli kriterije, ki opredeljujejo, katere živali niso primerne za prevoz, zato bomo na tem mestu ob kratkem povzetku dodali tiste kriterije, ki jih obravnavano poročilo ne omenja, v Uredbi Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) pa so specificirani. Poleg že omenjenega zadnjega stadija brejosti, novorojenih sesalcev z nezaceljenim popkom in hudo poškodovanih živali, uredba enako kot poročilo navaja tudi samice tik po porodu (s to razliko, da se poročilo omejuje na 48 ur od poroda, uredba pa to obdobje podaljša na cel teden po porodu). Prepovedano je prevažati tudi prašiče, mlajše od 3 tednov, jagnjeta, mlajša od 1 tedna, teleta, mlajša od 10 dni, razen če je njihov prevoz krajši od 100 km, medtem ko mačke in psi, mlajši od 8 tednov, lahko potujejo samo v spremstvu matere. Prav tako se ne sme prevažati jelenjadi z nastavki novega rogovja. Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) glede poškodovanih ali

bolnih živali določa tudi štiri kriterije, po katerih so takšne živali vseeno primerne za prevoz, in sicer: kadar so poškodbe ali bolezen dovolj mile oblike, da živalim prevoz ne povzroča trpljenja; kadar se prevažajo za namene Direktive Sveta oz. kot del raziskovalnega programa; kadar se brez odvečnega trpljenja prevažajo pod veterinarskim nadzorom zaradi zdravljenja ali diagnosticiranja; kadar so bile živali deležne veterinarskih posegov, vendar so rane že popolnoma zaceljene.

Glede prevoznega sredstva Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) določa osnovne pogoje, kako morajo biti prevozna sredstva (velja za vse: cestna vozila, plovila, železniške vagoni ali letala) izdelana, zasnovana in vzdrževana, tako da:

- so preprečene poškodbe, trpljenje in je zagotovljena varnost;
- so živali zaščitene pred neugodnimi klimatskimi stanji in spremembami;
- se prevozna sredstva čisti in razkužuje;
- preprečujejo padanje ali bežanje živali z njih ter hkrati prenesejo premikanje teh živali;
- zagotavljajo živalim primerno kakovost in količino zraka;
- zagotavljajo dostop do živali;
- imajo tla iz nedrsečih materialov;
- imajo takšna tla, da čim bolj preprečujejo puščanje urina in iztrebkov;
- imajo dovoljšnjo razsvetljava za pregled in oskrbo živali med prevozom.

Poleg dovolj prostornih nadstropij, prezračevanja, ustrezne dokumentacije za živali, ki niso domači kopitarji, govedo, ovce, koze ali prašiči, stabilnosti predelnih sten in ustreznega nastila mora vsako prevozno sredstvo imeti na razpolago način za humano ubijanje, prilagojen posamezni vrsti živali. Oprema za ubijanje je nujna, če bo prevoz trajal več kot 3 ure. Glede natovarjanja in iztovarjanja je v prilogi navedeno, da je v primeru, da ti postopki trajajo več kot 4 ure, treba poskrbeti, da se neprivezane živali medtem hranijo in napajajo zunaj prevoznega sredstva, postopke pa mora nadzorovati pooblaščen veterinar.

Glede časovnih presledkov med napajanjem in krmljenjem ter časa vožnje in počitka Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) v V poglavju Priloge I določa sledeče:

- Čas vožnje ne sme biti daljši od 8 ur (z izjemami podaljšanja, ki jih določa poglavje VI in se nanašajo predvsem na ureditev in zagotavljanje prostora, na zalogo krme in vode, prezračevanje in temperaturo).
- Kadar cestna vozila izpolnjujejo pogoje iz omenjenega VI poglavja velja, da morajo teleta, jagnjeta, kozlički, žrebeta in prašički, ki še vedno sesajo, po 9-ih urah vožnje počivati vsaj 1 uro, nakar lahko nadaljujejo s ponovno 9-urno vožnjo. Prašiči se ob nenehnem dostopu do vode lahko prevažajo največ 24 ur, enako domači kopitarji, ki jih je med vožnjo po potrebi treba nahraniti na vsakih 8 ur. Vsi domači kopitarji (razen registriranih), govedo, ovce, koze in prašiči morajo po 14-ih urah vožnje

počivati vsaj 1 uro, nakar lahko nadaljujejo s ponovno 14-urno vožnjo. Po tem času morajo vse živali počivati vsaj 24 ur.

Na tem mestu je zelo zanimiva vzporednica navedenih določb s priporočili, ki jih je izdal Evropski komite v že predstavljenem poročilu *The welfare of animals* (European Commission ..., 2002). V tem dokumentu so razmaki med vožnjami in počitki precej drugačni: npr. govedo in ovce naj bi se prevažalo 12 ur, nakar naj bi se jim omogočilo 6 ur počitka in potem spet 12 ur vožnje (medtem ko Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) ureja: 14 / 1 / 14). Razlog za ta razkorak verjetno počiva v dejstvu, da Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) poskuša uskladiti interese vseh, vključenih v proces premeščanja živali, torej ne upošteva samo skrbi za dobro počutje živali, pač pa tudi skrb za zaščito trga in potrošnikov. Znanstvena odkritja in raziskave glede živali torej vplivajo na vzpostavljane zakonodaje, vendar ne izključno in ne nujno neposredno.

Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) v dodatnih pogojih, ki jih določa v VI poglavju, upošteva predvsem uporabo ustreznih materialov, ureditev notranje opreme za hranjenje in napajanje, prezračevalnih, navigacijskih in drugih sistemov ter s tem v veliki meri upošteva tudi razvoj tehnologije. Sicer pa za prevažanje živih živali veljajo naslednje omejitve:

- za prevoze z vlakom ali s plovili velja, da ti z izjemami, ko izpolnjujejo vse omenjene dodatne pogoje, ne sme trajati več kot 8 ur;
- kadar se živali prevažata na ozemlju posamezne države od izvirnega kraja do namembnega kraja, ki je klavnica, vožnja nikakor ne sme preseči 8 ur;
- perutnino, domače ptice in domače kunce se brez zalog hrane in vode sme prevažati samo v primerih, ko vožnja traja 12 ur (oz. 24 ur za piščance, če se vožnja konča v roku 72-ih ur po izvalitvi);
- pse in mačke je treba nahraniti na vsakih 24 ur in napojiti na vsakih 8 ur vožnje.

Naj omenimo še, da Dnevnik vožnje, ki je priložen Uredbi Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005), vključuje vzorce obrazcev in vključuje naslednje oddelke: načrtovanje, kraj odhoda, namembni kraj, izjavo prevoznika in poročilo o nepravilnostih. Organizator je dolžan poskrbeti, da pristojni organ v kraju odhoda vsaj dva delovna dneva pred odhodom prejme kopijo načrtovane poti. Če se živali izvažata v tretjo državo oz. državo izven EU, morajo prevozniki ustrezno izpolnjen dnevnik vožnje predati uradnemu veterinarju na izhodni točki.

## 6.3 SLOVENSKA ZAKONODAJA

### 6.3.1 Uvod

Pravna pravila nastajajo in se izvajajo ali uporabljajo preko pravnih aktov. Zakon o zaščiti živali (ZZZiv, 1999) na primer s tem, da uporablja oziroma izvaja ustavno določbo o

zaščititi živali, ustvarja še nova pravna pravila, ki so izvedena iz omenjene načelne ustavne določbe. Na podlagi zakona o zaščiti živali sprejeti podzakonski akti prav tako izvajajo oziroma uporabljajo zakon, hkrati pa ustvarjajo nova, še podrobnejša pravna pravila, ki jih zaradi potrebnega strokovnega znanja in lažjega prilagajanja znanstvenemu napredku sprejme minister kot organ izvršne oblasti. Pravni akti so sredstvo, s katerimi država preko nosilcev javne oblasti (zakonodajni, izvršni in sodni organi) izdajajo pravna pravila, ki so splošno obvezna (na primer zakoni, podzakonski predpisi) ali obvezna za posamične nosilce oziroma posamezne primere (sodne odločbe, odločbe upravnih organov in podobno), posamezniki in pravne osebe pa kot pravni subjekti v okviru svoje avtonomije v okviru ustave in splošnih oblastnih pravnih aktov ustvarjajo pravila za svoje ravnanje (na primer pogodbe, oporoke itd.). »Pravni akt je v širšem smislu človekovo zavestno in voljno ravnanje oz. dejanje, ki ustvarja pravne posledice oz. učinke« (Demšar, 2010: 12). Rezultat pravnega akta je ustvarjanje pravil, ki naj bi usmerjali delovanje vsakega posameznika znotraj določene družbene ureditve.

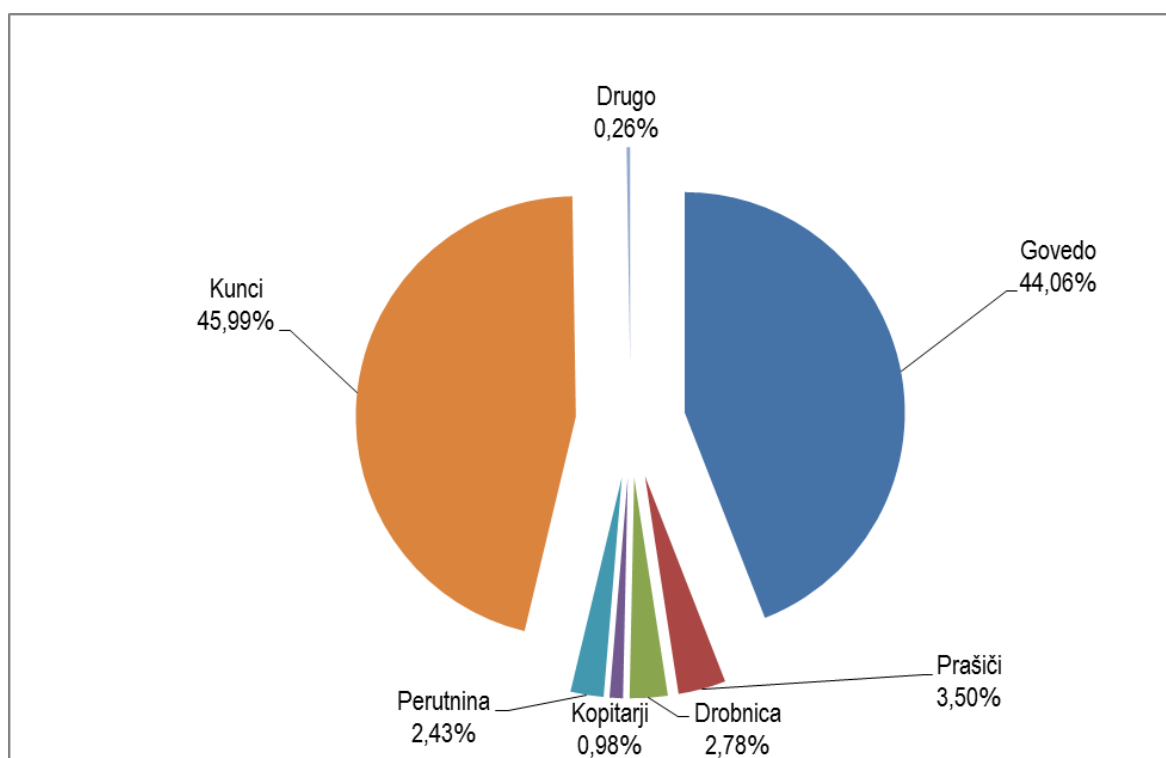
Temeljni pravni akt države Slovenije je Ustava (URS-NPB9, 1991), ki v 72. členu ureja zakone o zdravem življenjskem okolju, pri čemer določa tudi sledeče: »Varstvo živali pred mučenjem ureja zakon«. Pravni akti, ki so sprejeti in veljavni v Republiki Sloveniji (v nadaljevanju RS), morajo biti od vstopa RS v EU leta 2004 usklajeni z evropskimi pravnimi akti. Zakoni kot Ustavi podrejeni pravni akti urejajo obveznosti, pravice in dolžnosti vseh državljanov. Bolj detajlno so pojasnjeni in definirani s podzakonskimi akti, kot so uredbe, pravilniki ali poslovniki (Sluga, 2014: 8).

Države članice EU so dolžne vsako leto poročati o pregledih skladnosti prevozov z Uredbo Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005). Letna poročila so objavljena na spletni strani Evropske komisije. Zadnje slovensko poročilo iz leta 2014 vsebuje popis opravljenih pregledov, popis kategorij neskladnosti in popis kategorij ukrepov glede na posamezno živalsko vrsto. Iz poročila lahko na primer razberemo, da je bilo v letu 2014 dejansko fizično pregledanih šestinpetdeset tisoč osemsto sedemnajst glav goveda na točkah odhoda ali v klavnicah in sedeminosemdeset tisoč šeststo devetintrideset glav goveda med prevozom. V primeru pregleda na točkah odhoda ali v klavnicah so bile v štirih primerih ugotovljene neskladnosti glede primernosti goveda za prevoz, v enajstih primerih neskladnosti prevoznih sredstev in v petdesetih primerih neskladnosti glede dokumentacije. V primeru pregleda med prevozom je bilo ugotovljenih enainštirideset neskladnosti glede primernosti goveda za prevoz, pet neskladnosti glede prevoznih postopkov, dodeljenega prostora in višine, dvanajst primerov neskladnosti glede prevoznih sredstev, šestnajst primerov neskladnosti glede napajanja, hranjenja, časa vožnje in počitka, trinajst primerov neskladnosti glede dokumentacije in trije drugi primeri neskladnosti, ki ne spadajo v nobeno od omenjenih kategorij. V primeru pregledov na točkah odhoda ali v klavnicah je bilo izvedenih štiriinšestdeset ukrepov, v primeru pregledov med prevozom petinosemdeset, na podlagi pregleda po opravljenem prevozu pa je bil v letu 2014 izveden



en ukrep. Istega leta je bilo na točkah odhoda ali v klavnica opravljenih petinštirideset tisoč šeststo enajst dejanskih fizičnih pregledov prašičev, pri čemer je bilo ugotovljenih pet neskladnosti in izvedenih pet ukrepov. Med prevozom je bilo fizično pregledanih osem tisoč devetsto dvanajst prašičev, pri čemer je bilo ugotovljenih devetnajst primerov neskladnosti, izvedenih pa je bilo šest ukrepov. Poleg podatkov za govedo in prašiče je iz letnega poročila mogoče razbrati tudi podatke za drobnico, kopitarje, perutnino, kunce, pse, mačke, lame (alpake), kapibare, volkove, čebele, želve in ribe (Vpisana poročila, 2015).

Če po omenjenem poročilu analiziramo število opravljenih nediskriminatornih pregledov, ugotovimo, da je bilo največ nediskriminatornih pregledov opravljenih pri prevozu kuncev in goveda (Slika 1).



Slika 1: Struktura nediskriminatornih pregledov v Sloveniji leta 2014 po vrstah živali na prevozu (lastni preračuni po Vpisanih poročilih, 2015)

Med ugotovljenimi neskladnostmi, se jih je največ skoraj polovica, nanašalo na primernost živali za prevoz, na drugem mestu so bile ugotovljene neskladnosti glede dokumentacije in na tretjem mestu ustreznost prevoznih sredstev (Preglednica 1).

Preglednica 1: Kategorije ugotovljenih neskladnosti pri nediskriminatornih pregledih prevozov živali v Sloveniji 2014 (lastni preračuni po Vpisanih poročilih, 2015)

Kategorije neskladnosti	Število	Odstotek
Primernost živali za prevoz	148	48,05 %
Prevozni postopki, dodeljen prostor, višina	16	5,19 %
Prevozna sredstva	37	12,01 %
Napajanje, hranjenje, čas vožnje in počitka	19	6,17 %
Dokumentacija	89	28,90 %
Drugi primeri neskladnosti	7	2,27 %
Skupno število pregledov z ugotovljenimi nepravilnostmi	308	100,00 %

Ob nediskriminatornih pregledih prevozov živali v Sloveniji je bilo zaradi ugotovljenih neskladnosti leta 2014 izrečenih 38 glob, 254 ukrepov pa se je nanašalo zgolj na informacije prevoznikov in drugih udeleženih oseb glede pravilnega zagotavljanja zaščite živali med prevozom (Preglednica 2).

Preglednica 2: Izrečeni ukrepi v primeru ugotovljenih neskladnosti ob nediskriminatornih pregledih prevozov živali v Sloveniji 2014 (lastni preračuni po Vpisanih poročilih, 2015)

Kategorije ukrepov	Število	Odstotek
Globe	38	13,01 %
Drugi ukrepi informacij	254	86,99 %
Skupaj	292	100,00 %

### 6.3.2 Zakon o zaščiti živali

Sedaj veljavni Zakon o zaščiti živali (v nadaljevanju ZZZiv, 1999) je sprejel državni zbor RS 28. novembra 1999. Ta zakon določa obvezna pravila za ravnanje z živalmi, dejanja, ki se štejejo za mučenje živali ter prepovedana ravnanja oz. posege. Poleg tega določa pogoje za rejo, prevoz, zakol, za izvajanje raznih posegov ali poskusov na živalih ter za usmrnitev živali. Poleg tega so v zakonu urejeni še postopek, pravice in obveznosti v zvezi z zapuščenimi živalmi, pogoji za društva, ki delujejo na področju zaščite živali v javnem interesu, nadzorstvo nad izvajanjem zakona ter kazenske sankcije v primeru kršitev.

Zakon predpisuje dolžnosti vse pravne in fizične osebe, ki so v kakršnem koli odnosu do živali, zlasti pa za skrbnike živali, lokalne skupnosti in državo, poleg tega pa vse zavode, organizacije in društva, ki se na različne načine ukvarjajo z živalmi ali njihovo zaščito.

4. člen ZZZiv (1999) opredeljuje mučenje živali z zelo splošno klavzulo, po kateri se za mučenje živali šteje:

- vsako ravnanje ali opustitev ravnanja, storjeno naklepno, ki živali povzroči hujšo poškodbo ali dalj časa trajajoče ali ponavljajoče trpljenje oz. škodi njenemu zdravju;
- nepotrebna ali neprimerna usmrtitev živali.

Prevoz živali je v ZZZiv (1999) določen kot postopek, ki je povezan s premeščanjem živali s prevoznim sredstvom in traja od natovarjanja živali na začetku do njihovega iztovarjanja na koncu poti. 16. člen zakona zapoveduje, da mora prevoz živali skupaj s postopki, povezanimi z njim, potekati v skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005), 17. člen zakona pa določa neustrezne prevoze živali, ki z omenjeno evropsko uredbo niso urejeni. Med takšne prevoze spadajo:

- prevoz živali, ki za premeščanje niso sposobne (kriterije predstavljajo predpisano obdobje pred ali po porodu, poškodovanost, bolezen, novorojenost z nezaceljeno popkovino) – z izjemo prevažanja živali z namenom zdravljenja, pri čemer mora prevoz odobriti pristojni veterinarski delavec, in prevažanja živali zaradi znanstvenih raziskav, pri čemer morata pot odobriti ali pristojni veterinarski delavec ali strokovnjak za zaščito živali;
- prevoz živali v nepokritih prevoznih sredstvih, če živali niso ustrezno zavarovane pred klimatskimi pogoji;
- prevoz živali v toplih mesecih oz. poleti v zaprtih prostorih brez ustreznega prezračevanja;
- prevoz na temperaturne spremembe občutljivih živali brez zagotovljenih ustreznih pogojev;
- prevoz, ki živalim povzroča nepotrebno trpljenje (nezadostno krmljenje ali napajanje, neprimeren prostor);
- prevoz živali, ki so nameščene tako, da so možne njihove poškodbe ali izpadanje iz prevoznega sredstva;
- prevoz vodnih živali brez zagotovitve zadostne količine vode s kisikom in ustrezno temperaturo;
- prevoz panjev s čebeljimi družinami brez ustreznega zračenja;
- prevoz živali skupaj z blagom, škodljivim za živali;
- pošiljanje živali po poštnem prevzetju – razen čebel.

Naklepno kršenje odločb iz tega člena se smatra za mučenje živali in se kot tako tudi zakonsko obravnava.

V 37. členu ZZZiv (1999) določa pristojnosti Strokovnega sveta za zaščito živali, ki se ustanovi na ministrstvu, pristojnem za veterinarstvo, in ga sestavljajo priznani strokovnjaki veterinarske, medicinske, farmacevtske, biološke in zootehnične stroke ter predstavniki društev, ki delujejo v javnem interesu na področju zaščite živali. Strokovni svet podaja mnenja in predloge glede predpisov o zaščiti živali na podlagi spremljanja dejanskih stanj

in znanstvenih spoznanj na tem področju. Minister v soglasju z ministri ustreznih področij izda natančnejše predpise v zvezi s tem zakonom.

Nadzorstvo nad izvajanjem tega zakona opravljajo veterinarji, kmetijski, ribiški, lovski inšpektorji in inšpektorji za ohranjanje narave, v posameznih primerih tudi policija in v zvezi s preverjanjem ustrezne označenosti pasjih mladičev občinski redarji. Kakor določa 43. člen ZZZiv (1999), ima pristojni inšpektor med drugimi pravico in dolžnost, da opravlja redne preglede vseh objektov, kjer se živali redi, goji, nastani, razstavlja, prodaja in tudi vse objekte, kjer se opravlja promet z živalmi. Če niso izpolnjeni vsi predpisani pogoji, mora natovarjanje in prevoz živali prepovedati. V zvezi s kazenskimi določbami 45. člen ZZZiv (1999) določa, da se v primeru neustreznega prevažanja živali (ki ni v skladu z že omenjenim 17. členom zakona) pravno osebo ali samostojnega posameznika kaznuje z globo od 2.400 do 84.000 evrov.

### **6.3.3 Pravilnik o zaščiti živali med prevozom**

Slovenski Pravilnik o pogojih in načinih prevoza živali, sprejet leta 2000, pred vstopom v Evropsko unijo, je bilo treba po vstopu Slovenije v polnopravno članstvo EU uskladiti z Uredbo Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005), ki jo je EU sprejela šele po pristopu Slovenije. Pristojni minister je 24. julija 2009 sprejel Pravilnik o zaščiti živali med prevozom (Sluga, 2014: 9).

Pravilnik o zaščiti ... (2009) podrobneje določa izdajo dovoljenj prevoznikom za komercialni prevoz živali, preverjanje in odobritev cestnih prevoznih sredstev in plovil za prevoz živali, usposabljanje voznikov in spremnih oseb, register prevoznikov, prevoznih sredstev in voznikov ter sistem obveščanja. Kot prevoz v komercialne namene se smatra prevoz, ki posredno ali neposredno vključuje ali ima za cilj ekonomski učinek (Pravilnik o zaščiti ..., 2009, člen 2). Prevoznik, ki želi pridobiti dovoljenje za prevoz živali v komercialne namene, mora vložiti vlogo na območni urad (v nadaljevanju OU) Uprave RS za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin (v nadaljevanju UVHVVR), ki je 1. januarja 2013 nadomestila nekdanjo VURS (Veterinarska uprava Republike Slovenije). Za pridobitev ustreznih dovoljenj morajo vozniki in spremne osebe opraviti usposabljanje, ki traja najmanj 6 šolskih ur, in opraviti pisni izpit iz poznavanja drugega odstavka Priloge IV Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005), ki vključuje naslednja področja:

- najmanj tehnične in upravne vidike zakonodaje Skupnosti glede zaščite živali med prevozom;
- poleg tega pa še poznavanje splošnih pogojev, prevozne dokumentacije, dnevnika vožnje, tehničnih pravil;
- poznavanje fiziologije živali, predvsem potrebe po hrani in vodi, obnašanje živali in koncept stresa;
- praktične vidike ravnanja z živalmi;

- vpliv načina vožnje na dobro počutje živali, ki se prevažajo, in na kakovost mesa;
- skrb za živali v nujnih primerih;
- varnost osebja, ki ravna z živalmi.

Po opravljenem usposabljanju prevoznik ali spremna oseba prejmeta potrdilo o usposobljenosti v slovenskem in angleškem jeziku ter dovoljenje, ki ga izda direktor OU UVHVVR. Vsa odobrena dovoljenja se vpišejo v register prevoznikov, prevoznih sredstev ter voznikov in spremnih oseb živali.

Register UVHVVR vsebuje: evidenco izdanih dovoljenj za prevoznike živali (skupaj z morebitnimi izrečenimi ukrepi zoper prevoznika v zvezi z zaščito živali) ter podatke o zastopniku v RS za prevoznike iz tretjih držav; evidenco izdanih potrdil za cestna prevozna sredstva in plovila za prevažanje živali; evidenco izdanih potrdil o usposobljenosti voznikov in spremnih oseb živali (prav tako skupaj z morebitnimi izrečenimi ukrepi zoper njih v zvezi z zaščito živali). Register je del Centralnega informacijskega sistema UVHVVR v skladu z zakonom, ki ureja veterinarska merila skladnosti.

Pravilnik o zaščiti ... (2009) dalje ureja namembnost in delovanje kontaktnih točk, ki skrbijo za medsebojno obveščanje z drugimi kontaktnimi točkami v državah članicah EU in Evropsko komisijo; izdajajo letna poročila in posredujejo koristne informacije, ki jih prejmejo od drugih kontrolnih točk ali s strani Evropske komisije, pristojnim pri OU UVHVVR, uradnim veterinarjem ali drugim zainteresiranim. V kontekstu obveščanja ta pravilnik določa tudi dolžnosti uradnih veterinarjev, ki so ob prepoznavi nepravilnosti pri tujih prevoznikih na območju RS dolžni o tem obvestiti kontaktno kontrolno točko in ji posredovati kopijo Poročila o nepravilnostih, ki je del Dnevnika vožnje (glej Prilogo II Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005 ..., 2005).

### **6.3.4 Zakon o veterinarskih merilih skladnosti**

4. oktobra 2005 je bil v Državnem zboru RS sprejet Zakon o veterinarskih merilih skladnosti (v nadaljevanju ZVMS, 2005), ki ureja: veterinarska merila skladnosti, sledljivosti in certificiranja v zvezi z živalmi, njihovimi proizvodi in krmo; z veterinarsko stroko povezana pravila prometa in uporabe zdravil; veterinarske preglede; veterinarski nadzor in s tem povezane ukrepe; financiranje veterinarskih pregledov in nadzora; poleg tega pa še baze podatkov in informacijski sistem skupaj s posebnimi upravnim postopkom.

V pristojnost veterinarskega nadzora spadajo:

- živali, ki so vključene v prevoz;
- voda za napajanje in krma;
- sredstva, naprave in oprema, namenjeni prevozu živali.

Kot pojasnjuje Pravilnik o zaščiti ... (2009), ki smo ga predstavili v prejšnjem podpoglavju, morajo biti tako prevozniki kot prevozna sredstva vpisani v register UVHVVR. ZVMS (2005) v 40. členu določa nujna in ustrezna ravnanja v primeru prometnih nesreč med prevažanjem živali:

- imetniki in prevozniki živali in proizvodov morajo izpolnjevati predpisane pogoje in pooblaščenim osebam omogočiti pregled;
- prevoznik sam ali policija morata prometno nesrečo, ki se zgodi med prevažanjem živali, nemudoma prijaviti Centru za obveščanje RS, ki obvesti OU UVHVVR oz. uradnega veterinarja;
- prevoznik oz. oseba, ki jo pooblasti, je dolžan zagotoviti vsa sredstva za izvedbo zavarovanja živali;
- uradni veterinar v gornjih dveh primerih prek veterinarske organizacije odredi potrebno oskrbo poškodovanih živali;
- če veterinar v skladu s predpisi tako odloči, je pri komercialnih prevozih žival, ki ni sposobna nadaljevati vožnje, treba humano usmrtiti;
- v primeru hudih poškodb je zaradi preprečitve nepotrebnega trpljenja treba žival usmrtiti tudi brez odobritve uradnega veterinarja, in sicer je usmrtitev treba izvesti s strani usposobljene osebe ter v skladu s predpisi;
- če v skladu s predpisi tako odloči uradni veterinar, mora klavnica zagotoviti zakol v nesreči poškodovanih živali;
- veterinarska higienska služba in izvajalci gospodarske javne službe ravnanja s klavničnimi odpadki in kužnim materialom živalskega porekla so dolžni organizirati prevoz poginulih in usmrčenih živali;
- upravljalci cest in policija so organizaciji, ki izvaja veterinarske higienske storitve, dolžni prijaviti živalske stranske proizvode, ki se nahajajo na javnih in nekategoriziranih cestah;
- prevoznik je dolžan na lastne stroške zagotoviti nadomestno prevozno sredstvo in odvoz živali, ki nadaljujejo prevoz, kot tudi odvoz proizvodov s kraja prometne nesreče. Poleg tega mora financirati s tem povezane ukrepe;
- 46. člen ZVMS (2005) določa, da mora UVHVVR v primeru prejema obvestila ali ugotovitve izbruha mednarodno obvezno prijavljive bolezni storiti vse potrebno, da izsledi sumljive pošiljke in prepreči nadaljnje širjenje bolezni. Generalni direktor UVHVVR imenuje posebno skupino uradnih veterinarjev, ki opravljajo preglede na celotnem ozemlju države, kjerkoli in kadarkoli, tudi med vožnjo in tudi v primeru komercialnih prevozov. Postopki pregledovanja in usposabljanja mobilne enote uradnih veterinarjev so predpisani na podlagi sodelovanja ministrstev, pristojnih za veterinarstvo, notranje zadeve in promet. Za okužene živali je treba odrediti takojšnjo karanteno, njihovo neškodljivo odstranitev ali usmrtitev. V primeru ugotovitve, da pošiljke ne izpolnjujejo tehničnih predpisov EU, ali da obstaja sum okužbe z boleznijo oz. sum naprimernega ali nezadovoljivega stanja živali, ki se prevažajo, je uradni veterinar na mejni veterinarski postaji dolžan prepovedati vnos

pošiljke živali na teritorij EU (65. člen ZVMS, 2005). V primerih zavrnitve uradni veterinar to odločitev popiše in izbere predvideni ukrep za ravnanje s pošiljko, katere vstop je bil zavrnjen.

### **6.3.5 Zakon o prevozih v cestnem prometu**

Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-1-UPB3, 2005) je bil v Državnem zboru RS sprejet 26. januarja 2005 in določa pravila za opravljanje prevoza potnikov, blaga in živih živali. Prevoza živih živali urejata dva člena ZPCP-1-UPB3 (2005). Po 82. členu ZPCP-1-UPB3 (2005) carinski organ ob preverjanju ustreznih dovoljenj in potrdil ob vstopu ali izstopu iz RS prevozniku živih živali z območja skupnosti ali tujemu prevozniku živih živali izda posebno dovoljenje za bilateralni ali tranzitni prevoz, kadar med državo, kjer je vozilo registrirano, in RS ne obstaja sklenjena pogodba o mednarodnem cestnem prevozu tovora. V 102. členu ZPCP-1-UPB3 (2005) pa so določena pravila opravljanja prevozov potnikov, blaga in živih živali v primeru stavke. Domači prevozniki morajo tako ne glede na družbeno-ekonomsko ali drugačno situacijo v času stavke zagotoviti nemoteno izvajanje prevoza živih živali (Sluga, 2014).

### **6.3.6 Pravilnik o pogojih, ki jih morajo izpolnjevati zbirni centri, prevozniki živali in trgovci z živalmi, ter o postopku registracije**

Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano je 17. septembra 2002 sprejelo Pravilnik o pogojih, ki jih morajo izpolnjevati zbirni centri, prevozniki živali in trgovci z živalmi, ter o postopku registracije, ki se ukvarja predvsem z določanjem pravil v zvezi s prevozom živih živali, zahtev za prevoznike in zbirne centre živih živali. Kot določa pravilnik, mora odgovorna oseba o nameri zbiranja živali v zbirnem centru najmanj en dan prej obvestiti pristojno organizacijo s koncesijo. Odgovorna oseba je dolžna preprečiti stik med živalmi, če je med njimi možen prenos kužne bolezni.

Pravilnik o pogojih ... (2002) v 4. členu določa pogoje, ki jih mora izpolnjevati vsak zbirni center in se nanašajo na:

- tehnične značilnosti centra (ograja, razkuževalnik, vhod, izhod, pokrita klančina, pisarna za osebje);
- organizacijo centra (omogočanje napajanja, umivanja in razkuževanja rok);
- opremo centra (prostor za pregled, ločeno mesto za izolacijo poškodovanih in poginulih živali, oprema za čiščenje in razkuževanje vozil, ustrezna zaščita pred vremenskimi vplivi).

Zbirni center mora živalim, ki so v njem nastanjene več kot 6 ur, zagotoviti ustrezne hleve, kot tudi skladišča za njihovo krmo, steljo in gnoj. Za živali, ki pridejo v zbirni center, je treba predložiti vsa ustrezna veterinarska spričevala in dokaze. Veterinar v zbirnem centru

mora 24 ur pred odhodom živali pregledati in izdati enotno potrdilo o pregledu za celotno pošiljko živali, ki potujejo skupaj. Veterinarski nadzor mora biti zagotovljen ves čas zbiranja živali. V zbirni center se sprejme le zdrave živali oz. govedo iz čred, ki so uradno proste bruceloze, levkoze in tuberkuloze. Vse živali morajo biti ustrezno označene in opremljene s predpisanimi dokumenti. Poškodovane živali je treba nemudoma ločiti od zdravih, poginule pa mora v najkrajšem možnem času odpeljati veterinarsko-higienska služba. Pred začetkom zbiranja živali mora biti zbirni center primerno očiščen in po potrebi tudi razkužen, prav tako se živali iz zbirnega centra sme naložiti samo v prevozna sredstva, ki so bila pred tem razkužena v skladu s predpisom, ki ureja čiščenje in razkuževanje vozil za prevažanje živali.

8. člen Pravilnika o pogojih ... (2002) določa, da mora odgovorna oseba zbirnega centra voditi evidenco s točnimi podatki o vseh živalih, ki pridejo vanj, o času in poteku njihovega bivanja, o času prihoda, odhoda in nameravanem cilju pošiljke, kot tudi podatke o prevoznih sredstvih in prevoznikih (iz evidence UVHVVR). Evidenco je odgovorna oseba dolžna hraniti 3 leta.

Pravilnik o pogojih ... (2002) predpisuje tudi registracijo zbirnega centra (člen 9), ki poteka preko UVHVVR, in zahteve za opravljanje prevoza živih živali. Prevoznik mora biti vpisan v evidenco pri UVHVVR, s čimer dokazuje izpolnjevanje vseh predpisanih pogojev in zakonov za prevoz živali. Zagotavljati mora, da živali, za katere je odgovoren, ne pridejo v stik z živalmi nižjega zdravstvenega statusa, kot tudi to, da iz njegovega vozila med prevozom ne padajo iztrebki, krma ali stelja. Prevoznik mora zagotavljati tudi predpisano in ustrezno čiščenje in razkuževanje vozila ter voditi natančno evidenco o pošiljkah, nakladanju, razkladanju, vrsti, številu in kategoriji prevažanih živali, o oskrbovanju vozila in veterinarskih spričevalih, ki spremljajo pošiljko živali. Dokumentacijo je voznik, enako kot vodstvo zbirnega centra, dolžan hraniti 3 leta (člen 10 in 11).

## 6.4 PRIMERJALNOPRAVNI POGLED: UREDITEV PRAVNE ZAŠČITE ŽIVALI MED PREVOZOM V FINSKI IN AVSTRIJI

### 6.4.1 Finska

Finska je postala članica EU na podlagi pristopne pogodbe, podpisane leta 1995. Tudi Finsko kot druge države članice EU članstvo v EU zavezuje k spoštovanju primarnega in sekundarnega prava EU. Leta 2006 je finski parlament sprejel Zakon o prevozu živali (Animal Transport Act, 2006), ki je začel veljati 5. januarja 2007 (na isti dan kot Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ..., 2005) in ki se nanaša na ureditev, pogoje in prepovedi v prevažanju živih vretenčarjev in, kadar je potrebno, tudi drugih živali oz. nevretenčarjev. Animal Transport Act (2006) se uporablja tudi za nadzor skladnosti z evropsko Uredba



Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005), ki predpisuje splošne pogoje in tehnična pravila glede prevoza živih vretenčarjev v komercialne namene.

Splošni pogoji za prevoz, pogoji glede prevoznih sredstev ter pogoji v zvezi z nakladanjem in razkladanjem živali, opisani v Animal Transport Act (2006), se nanašajo na tiste vrste prevoza, ki jih Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) ne ureja, torej na prevoze, ki niso povezani s komercialno dejavnostjo (Animal Transport Act, 2006, člen 2). Glede splošnih pogojev Animal Transport Act (2006, člena 5 in 6) predpisuje, da:

- prevoz ne sme povzročati živalim kakršnekoli bolečine, stresa ali trpljenja, prav tako ni dovoljeno prevažati živali, ki niso v primernem stanju za prevoz;
- med prevozom mora biti živalim zagotovljeno dovolj vode, hrane in počitka v primernih časovnih intervalih, prilagojenih glede na vrsto in starost živali, prevozno sredstvo, prevozne pogoje, trajanje prevoza in druge faktorje, ki lahko vplivajo na potrebe živali;
- živali, ki se med prevozom poškodujejo ali zbolijo, je treba ločiti od drugih in jim zagotoviti kar se da hitro prvo pomoč, oskrbo veterinarja in, v primeru, da je to neobhodno, humano usmrnitev ali zakol.

Splošne zahteve glede prevoznega sredstva za prevoz živali, določene v 7. členu, predpisujejo obvezno zagotavljanje:

- zadostnega prostora, kolikor ga živali potrebujejo;
- ustrezne ventilacije;
- pregradnih sten ali ograj, kadar je to potrebno;
- dostopa do živali ter njihovega pregleda v prevoznem sredstvu;
- možnosti čiščenja in dezinfekcije.

V zvezi s prevoznimi sredstvi za prevoz živih živali finski Animal Transport Act (2006) ureja tudi prevažanje živali v zadnjem delu osebnega avtomobila (Animal Transport Act, 2006, člen 11). Razen rib, plazilcev, dvoživk in nevretenčarjev nobene živali ni dovoljeno prevažati v zaprtem prtljažniku osebnega avtomobila. Vendar pa zakon dovoljuje prevažanje živali v prtljažniku, kadar so zadovoljeni trije pogoji, in sicer:

- da je prtljažnik dovolj velik glede na prevažano žival;
- da ima prtljažnik odprt dostop do prostora za potnike;
- da prevoz ne povzroča kakšne koli oblike trpljenja živali.

Zahteve in pogoji glede natovarjanja in iztovarjanja živali, predpisani z zakonom Animal Transport Act (2006), ki se torej nanašajo tudi na nekomercialne prevoze, upoštevajo bolj kot ne iste točke in definicije, kot jih predpisuje evropska Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005). V osnovi (detajlno jih zaradi odvečnega ponavljanja na tem mestu ne bomo opisovali) se nanašajo na: preprečevanje kakršnega koli trpljenja ali mučenja živali v procesih natovarjanja in raztovarjanja; zagotavljanje čim ugodnejšega vstopanja in

izstopanja živali v in iz prevoznega sredstva; ločevanje živali v primeru različnih vrst ali stanj, ki se nanašajo na starostna, porodna ali paritvena obdobja; privezovanje in zagotavljanje ustreznega prostora in opore za živali ter varno pritrjevanje zabojnikov in morebitnega drugega neživega tovora (Animal Transport Act, 2006, členi 12–15).

Dovoljenje prevoznikom na podlagi njihovega izpolnjevanja zahtev, ki jih predpisuje Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005), zagotavlja in po potrebi preklicuje finski pristojni državni pokrajinski urad. Isti pristojni organ je odgovoren za podeljevanje in preklic certifikata za prevozno sredstvo, kar prav tako regulira na osnovi izpolnjevanja zahtev iste evropske uredbe. Medtem ko je za urejanje cestnega prevoza živali v tem pogledu zadolžen finski državni pokrajinski urad, certifikate in dovoljenja v zvezi s prevozi živali z ladjami in drugimi plovili ureja Finska pomorska uprava. Ta je, enako kot državni pokrajinski urad, dolžna vse podatke glede odobritve ali preklica nemudoma posredovati Finski upravi za varno hrano, ki pridobljene podatke vnese v register prevoznikov živali in jih označi z edinstveno številko države članice, kot predpisuje omenjena evropska uredba. Čeprav je Finska uprava za varno hrano v zvezi z vodenjem državnega registra prevoznikov dolžna upoštevati določbe glede varovanja osebnih podatkov, do njih po potrebi lahko dostopajo pooblaščenice osebe Ministrstva za kmetijstvo in gozdarstvo, pooblaščenice osebe za nadzor in organi EU ob preverjanju skladnosti z evropsko zakonodajo.

Na Finskem so v zvezi s prevozom živih živali po vrstnem redu odgovornosti pooblaščenice sledeči resorni upravni organi (Animal Transport act, 2006, členi 23–26):

- Ministrstvo za kmetijstvo in gozdarstvo: najvišji organ za upravljanje in nadzor nad skladnostjo z Uredbo Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) in predpisi o prevozu živali;
- Finska uprava za varno hrano: centralni vladni organ, ki je zadolžen za odobritve izpitnih postopkov in izvajalcev v skladu s prvim členom Priloge IV k Uredbi Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005), ki se nanaša na usposabljanje cestnih voznikov in spremnih oseb;
- državni pokrajinski urad: organ, ki je zadolžen za nadzor izvajanja Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) in finskih predpisov o prevozu živali na področju določenega okraja, administrativno urejanje dovoljenj za prevoznike in prevozna sredstva, za pregled plovil za prevoz rejnih živali in urejanje kontrolnih točk;
- lokalne oblasti: občinski veterinar in policijska kontrola skrbijo za izpolnjevanje Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) in predpisov o prevozu živali v okviru svoje krajevne pristojnosti;
- pooblaščenice veterinar za nadzor mesa in pooblaščenice veterinar za mejno kontrolo: prvi skrbi za izvajanje vseh predpisov in zakonov v zvezi s klavnicami ali drugimi prostori, kjer se izvaja klanje živali; drugi skrbi za izvajanje vseh predpisov in zakonov glede prečkanja državnih meja, izhodnih točk in mejnih veterinarskih pregledov.

Popolno pooblastilo za pregled prevoza živali, tudi če ne obstaja upravičen dvom o izpolnjevanju vseh predpisov, imata na Finskem policija in pooblaščen veterinar za nadzor mesa na področju klavnic in drugih mest za zakol (Animal Transport Act, 2006, člen 28). Pregled pooblaščenega veterinarja lahko poleg policije zahtevata tudi Finska uprava za varno hrano in državni pokrajinski urad, prav tako se to in podobna pooblastila glede pregledov živalskega tovora in dokumentov, povezanih z njim, priznavajo inšpektorjem Evropske unije (Animal Transport Act, 2006, člena 29 in 32).

9. poglavje finskega Animal Transport Act (2006) se nanaša na razne druge določbe, med katerimi so najbolj zanimiva odstopanja od Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005). Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005, poglavje V, točka 1.4b) določa, da mora biti za prašiče na podaljšanih dolgih vožnjah zagotovljen nenehen dostop do vode. Animal Transport Act (2006) to zahtevo regulira, in sicer tako, da se ta zahteva ne nanaša na vožnje, krajše od 12 ur v obdobju med 1. septembrom in 30. aprilom. Dalje se odstopanja nanašajo na prevoz živalskih vrst, na katere se evropska uredba ne nanaša in zato država članica sama uvede in ohrani nacionalna pravila na tem področju (Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ..., 2005, člen 30, odstavek 8). Animal Transport Act (2006) določa, da pravila prevoza drugih vrst živali, kot so na primer jeleni in kožuharji, lahko odredi Ministrstvo za kmetijstvo in gozdarstvo. Prav tako so dovoljena odstopanja od določb, s katerimi so v 2. in 4. poglavju finskega zakona Animal Transport Act (2006) določeni splošni pogoji o prevozu, prevoznih sredstvih, nakladanju in razkladanju, če gre za prevoz živali neposredno na veterinarsko kliniko in z nje ali če je drugačno ravnanje, kot je predpisano v teh poglavjih zakona, nujno zaradi narave bolezni ali poškodbe živali (Animal Transport Act, 2006, člen 42).

#### **6.4.2 Avstrija**

Enako kot Finska je tudi Avstrija članica EU že od leta 1995, torej tudi njo zavezuje evropska zakonodaja, z izjemami, ki jih predvideva Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005), npr. ureditev prevozov drugih živali ali izrekanja kazenskih sankcij v primeru kršitev zakona). Zaščito živali poleg omenjene evropske uredbe ureja Zvezni zakon o zaščiti živali (Federal Act on the Protection of Animals, 2004), ki ga je 27. maja 2004 sprejel avstrijski Državni svet in 9. junija istega leta potrdil še Zvezni svet kot drugi dom avstrijskega parlamenta. Zakon je bil razglašen v Zveznem uradnem listu 28. septembra 2004, kar glede na 45. člen zakona, ki se nanaša na začetek njegove veljavnosti, pomeni, da je v veljavo najverjetneje stopil že dan po tem.

Federal Act on the Protection of Animals (2004) se nanaša na zaščito življenja in dobrobiti živali in je utemeljen na človeški odgovornosti do živali kot sobitij (člen 1). Nanaša se na vse vrste in tipe živali, medtem ko se nekatere določbe (ki jih vsebujejo člani 7–31) nanašajo izključno na žive vretenčarje, glavonožce in deseteronožce ter urejajo predpisana

ravnanja z živalmi, vzrejo in prevoz živali, vsebujejo pa še pravila za ravnanje z divjimi živalmi, živalmi v živalskih vrtovih, cirkusih in gledališčih ter uporabo živali za namen družbenih projektov, dogodkov in poslovnih aktivnosti. Poleg tega zakon ureja še pravila glede zavetišč in zapuščenih živali.

Federal Act on the Protection of Animals (2004) iz svoje pristojnosti izključuje lov in ribolov, vendar pa pod ti dve kategoriji ne prišteva: reje in usposabljanja živali za spremstvo in pomoč pri lovu in ribolovu; zadrževanje živali v ograjenih prostorih, ki niso namenjeni lovu; posedovanje rib, ki niso namenjene ribolovu (člen 3).

Prepoved mučenja živali se, tako kot v vseh drugih že opisanih zakonskih uredbah, nanaša na povzročanje kakršnih koli nepotrebnih bolečin, stresa ali poškodb živali. Vendar pa Federal Act on the Protection of Animals (2004) tudi v tem kontekstu predvideva določene izjeme, kot so:

- postopki v zvezi z veterinarskimi in medicinskimi posegi ali druge oblike skrbi za dobrobit živali;
- postopki v skladu s predpisi veterinarskega prava;
- postopki v zvezi z nadzorom nad škodljivci ali epidemijami;
- postopki usposabljanja za policijske pse in pse avstrijskih oboroženih sil, pri čemer posebne ovratnice za trening po načelu ustreznosti lahko uporabljajo le za to usposobljene osebe.

Zakon vsebuje tudi pravila za primere, ki niso urejeni z Uredbo Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005). Tako 11. člen avstrijskega Federal Act on the Protection of Animals (2004) določa:

- da je ob prevozu vodnih živali treba zagotoviti količino vode, ki zadošča številu prevažanih živali; da je treba preprečiti povečanje temperature ali zmanjšanje vsebnosti kisika v vodi; da vodne živali niso nahranjene;
- če pokončni položaj zabojnika ni očiten, mora biti zabojnik ustrezno označen, in če oblika zabojnika tega ne sporoča, mora biti označeno tudi to, katera vrsta živali se prevaža v njem;
- ob upoštevanju Federal Act on the Protection of Animals (2004) in sočasnih znanstvenih odkritij zvezni minister za zdravje lahko v zvezi z živalmi v kmetijske namene v soglasju z zveznim ministrom za kmetijstvo, gozdarstvo, okolje in upravljanje voda izda predpise glede podrobnosti v zvezi s prevoznimi zabojniki, prevoznimi sredstvi, opremo za natovarjanje in raztovarjanje, kot tudi glede ravnanja z živalmi med prevozom.

Glede prevoza živali Federal Act on the Protection of Animal (2004) dalje predpisuje, da prevoz (kot tudi nastanitev, imobilizacijo, omamljanje, izkrvavitev ter s tem povezani uboj ali zakol) živali v klavnice ali na mesta uboja lahko izvaja samo oseba, ki poseduje za to

zahtevano znanje in veščine (Tierschutzgesetz, člen 32). Pogoje in zahteve glede tega določa Zvezno ministrstvo za zdravje.

Glavna resorna organa za izdajanje podzakonskih predpisov v zvezi z zaščito živali na splošno in med prevozom sta Zvezno ministrstvo za zdravje in Zvezno ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo, okolje in upravljanje voda. Kadar gre za rejo in ravnanje z živalmi v kmetijske namene, ministrstvi v medsebojnem sodelovanju določata tudi podrobnosti glede pregledov in inšpekcij, posebej glede živalskih vrst in sistema ravnanja z njimi, prav tako pa regulirata število potrebnih inšpekcij, da bi se zagotovilo ustrezno izvrševanje zveznega zakona Federal Act on the Protection of Animals (2004). Rezultate inšpekcij glede živali za kmetijske namene morajo pristojni organi vnesti v elektronski register. Pravico do pregleda prevoznega sredstva (kot tudi drugih objektov in zemljišč) imajo pooblaščen nadzorniki ali izvršilni organi Federal Act on the Protection of Animals (2004), kot tudi strokovnjaki in veterinarji Evropske komisije, ki imajo v skladu s predpisi glede veterinarsko-policijskih zadev pravico vstopa v prevozno sredstvo, če jim ni omogočen dostop.

Pri pripravi in izvajanju avstrijskih predpisov na področju ravnanja z živalmi in nadzorstvu je treba omeniti še deželne varuhe za zaščito živali ter posvetovalne organe zveznih ministrstev.

Vsaka dežela v Avstriji določi svojega varuha zaščite živali, ki mora imeti doseženo izobrazbo s področja veterinarske medicine, zoologije, kmetijskih znanosti ali sorodnih ved in mora opraviti dodatno usposabljanje iz zaščite živali. Njegova dolžnost je, da varuje pravice živali v svoji regiji (Federal Act on the Protection of Animals, 2004, člen 41).

Zvezni minister za zdravje ustanovi Komisijo za zaščito živali, ki jo sestavljajo po en predstavnik iz vsake politične stranke, zastopane v Državnem svetu, in štiri strokovnjaki, od katerih dva imenuje zvezni minister za zdravje, druga dva pa zvezni minister za kmetijstvo, gozdarstvo, okolje in upravljanje voda. Med dolžnosti Komisije spadajo svetovanje zveznemu ministru za zdravje glede zaščite živali in podajanje priporočil glede prihodnjega razvoja na tem področju ter glede ključnih točk pri sestavljanju delovnega plana, ki ga mora zvezni minister za zdravje predložiti za nekaj let vnaprej (Federal Act on the Protection of Animals, 2004, člen 41a).

Zvezno ministrstvo za zdravje ustanovi tudi Svet za varstvo živali, ki ga sestavljajo izbrani predstavniki avstrijskih ministrstev, znanstvenih in izobraževalnih državnih inštitucij ter organizacij, ki se ukvarjajo z živalmi, s prepoznavanjem njihovih karakteristik, z njihovo namembnostjo ali uporabo in z ravnanjem z njimi ali njihovo zaščito. Dolžnosti Sveta so: svetovanje Komisiji za zaščito živali in zveznemu ministru za zdravje glede zaščite živali; priprava in predlaganje osnutkov predpisov na podlagi Federal Act on the Protection of

Animals (2004) in na podlagi Zakona o prevozu; priprava dokumentacije v imenu zveznega ministra za zdravje in Komisije za zaščito živali; priprava podlag za odločitve na osnovi znanstvenega in praktičnega znanja z upoštevanjem evropske zakonodaje, ekonomskih in drugih praktičnih možnosti; priprava letnega poročila o znanstvenem razvoju s posebnim upoštevanjem mednarodnih postopkov; predložitev predlogov glede dolgoročnega delovnega plana, ki ga poda zvezni minister za zdravje; priprava poročila o aktivnostih Sveta za varstvo živali (Federal Act on the Protection of Animals, 2004, člen 42).

Zvezni minister za zdravje imenuje Izvršni svetovalni odbor, ki je dolžan: pripravljati smernice za enotno izvajanje Federal Act on the Protection of Animals (2004) v posameznih regijah; predložiti predloge glede dolgoročnega delovnega plana zveznega ministra za zdravje; in pa, kar je za namen te diplomske naloge bolj pomembno, pripravljati smernice za izvajanje zakonodaje glede zaščite živali med prevozom (Federal Act on the Protection of Animals, 2004, člen 42a).

#### **6.4.3 Podobnosti in raznolikosti ureditve med različnimi državami**

Pravna ureditev zaščite živali med prevozom predstavlja področje zakonodaje, ki ga vsaka država ureja v skladu s sistemom pravnih aktov, ki zavezujejo (in varujejo) določeno državo in njene prebivalce. Ko se države povežejo v večje enote, običajno stremijo k vzpostavitvi skupne zakonodaje, kar zagotovo velja tudi za EU. Zato ob pregledu pravne ureditve zaščite živali med prevozom v državah Slovenija, Finska in Avstrija ne pridejo toliko do izraza razlike, kolikor je očitno, da so vse tri državne ureditve v večinski meri usklajene z evropsko zakonodajo, točneje z Uredbo Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005). Kljub temu se da izpostaviti nekaj zanimivosti, paralelnih pogledov in posebnosti.

Eno od vzporednic je mogoče izpeljati v zvezi z resornimi organi v okviru izvršne veje oblasti, ki imajo vrhovne pristojnosti in odgovornosti v zvezi z organizacijo in izvajanjem glavnih zakonskih aktov glede ravnanja z živalmi in njihovega prevoza. V Uradnem listu Republike Slovenije (90/2012) je bil objavljen Zakon o spremembah in dopolnitvah določenih zakonov na področju varne hrane, veterinarstva in varstva rastlin, s pričetkom izvajanja 1. 1. 2013. Za uresničitev racionalnega in celostnega pristopa na področju varne hrane Zakon združuje Veterinarsko in Fitosanitarno upravo, Direktorat za varno hrano in del Kmetijskega inšpektorata v enotno institucijo s statusno obliko »organa v sestavi« v okviru Ministrstva za kmetijstvo in okolje – že omenjeno Upravo za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin (UVHVVR). Na Finskem vrhovni organ za ustrezno izvrševanje Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) in prevoza živali sploh predstavlja Ministrstvo za kmetijstvo in gozdarstvo, medtem ko organizacijo usposabljanja in vodenje registra v zvezi s prevozom živali ureja Finska uprava za varno hrano, pri čemer jo z izvajanjem ministrativnih postopkov podpirajo Državni pokrajinski uradi. V Avstriji sta

vrhovni avtoriteti na področju prevoza živali Zvezno ministrstvo za zdravje, ki ga s svojo dejavnostjo podpirajo Komisija, Svet in Izvršni svetovadni odbor, in Zvezno ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo, okolje in upravljanje voda.

Posebnost predstavlja odstopanje finske ureditve od evropske zakonodaje, ki se nanaša na dolgotrajnejše prevažanje prašičev in njihovo napajanje od septembra do aprila, verjetno zaradi posebnih podnebnih karakteristik (ledene zime, polarne noči), ki zaznamujejo življenje in gospodarstvo na Finskem, zagotovo pa vplivajo tudi na počutje in obnašanje živali. Prav tako finski Animal Transport Act (2006) ureja, da je v prtljažniku dovoljeno prevažati živali pod pogoji, da je na voljo zadosten prostor, omogočen dostop prevoznikov in spremljujočih oseb do živali in preprečeno trpljenje živali. V Sloveniji to področje ureja 92. člen Zakona o pravilih cestnega prometa (ZPrCP, 2010), ki predpisuje, da mora biti žival, ki se prevaža v potniškem delu ali prtljažniku motornega vozila, ustrezno zavarovana. Podrobnejših navodil glede tega, kaj ustrezna zavarovanost pomeni, ta zakon ne ponuja, zagotovo pa se nanaša tako na varnost vožnje in voznika kot tudi same živali.

Zanimivost se je pokazala na področju, ki se sicer ne nanaša na samo prevažanje živali, pač pa na njihovo dobro počutje, zato bomo vseeno na hitro predstavili razliko med avstrijsko in slovensko zakonsko ureditvijo glede zakola živali v ritualne namene. Medtem ko 25. člen ZZZiv (1999) določa, da mora biti v Sloveniji omamljanje živali izvedeno tudi pred obrednim zakolom, razen če gre za zakol perutnine, kuncev in zajcev izven klavnice za zasebno domačo porabo, v Avstriji obstajajo določeni pogoji za izvedbo obrednega zakola brez predhodnega omamljanja živali (Federal Act on the Protection of Animals, 2004, člen 23). Takšen zakol je sicer dovoljeno izvesti samo v klavnicah, ki so pooblašene za ta namen in samo v primeru, če je to nujno za izpolnjevanje religiozних napotkov ali prepovedi religiozne verske skupnosti, ki je priznana z zakonom, ter če so pristojne avtoritete podale odobritev zakola brez anestezije. Takšna odobritev se lahko izda v primerih, v katerih je zagotovljeno:

- da ritualni zakol izvaja oseba, ki poseduje vsa potrebna znanja in veščine za to;
- da se ritualni zakol izvaja izključno v prisotnosti veterinarja, zadolženega za nadzor nad zakolom in mesom;
- da oprema zagotavlja kar najhitrejšo namestitev živali v ustrezen položaj za zakol;
- da je zakol izveden tako, da se velika krvna žila v predelu vratu odpre z enim samim rezom;
- da je žival po odprtju glavne krvne žile ustrezno anestezirana;
- da anestezija začne delovati takoj po izvedbi zakola;
- da žival ni postavljena v položaj za ritualni zakol, dokler anesteziist ni v polni pripravljenosti za izvedbo anestezije.

Avstrijski Federal Act on the Protection of Animals (2004, člen 6) glede tega odreja še, da predpise glede opreme, ki jo mora imeti klavnica v primeru izvajanja ritualnih zakolov,

določa zvezni minister za zdravje, vzemajoč v obzir spremembe in ugotovitve na znanstvenem področju.

Verjetno zanimivejša, vendar za namen naše diplomske naloge bistveno preobširna, bi z vidika različnih pravnih ureditev bila primerjava držav in geografskih področij, ki jih ne zavezuje skupna zakonodajna ureditev. Tako na primer Greger (2007: 307) ugotavlja nekatere pomembne razlike med praktično pravno ureditvijo zaščite živali med prevozom v ZDA in v EU. Ena od pomembnih razlik je razvidna v uporabi antibiotikov v neterapevstke namene, glede česar so evropski predpisi mnogo strožji kot ameriški. V ZDA je masovna preventiva goveda s penicilinom, tetraciklinom in sulfonamidi dokazano zmanjšala pogostost razvoja dihalnih bolezni, povzročenih zaradi stresa med in v zvezi s prevozom živih živali. Vseeno je pri takšnih preventivah treba posvečati posebno pozornost tveganju pojava in širjenja protimikrobne odpornosti oz. odpornosti na antibiotike. V zadnjih letih vse pogostejše konference in delavnice, ki jih organizirajo Ameriški inštitut za meso, Evropsko združenje prevoznikov živine in mesa, Svetovna organizacija za zdravje živali (OIE), Evropska komisija in druge organizacije ali inštitucije, skrbijo za izmenjavo izkušenj, mnenj in ugotovitev na področju dobrega počujta živali v vseh postopkih ravnanja z njimi. S tem se dosega precejšnja stopnja skladnosti v ureditvah živalskega premeščanja, vendar se glede določenih področij, kot so npr. prostorski predpisi, ureditve v različnih državah medsebojno še vedno močno razlikujejo. Greger kot primer izpelje primerjavo minimalne prostorske dodelitve, ki jo zakoni predpisujejo za prevažanje prašičev. V Južni Afriki, na primer, se predpisi nanašajo na najmanjši dovoljeni prostor, ki je  $0,30 \text{ m}^2/100 \text{ kg}$ . Drugače v ZDA priporočajo največji dovoljeni prostor  $0,50 \text{ m}^2/100 \text{ kg}$ . Tudi priporočila v Kanadi, EU in na Irskem spadajo v isti rang in predpisujejo, da je prašičem med prevozom treba omogočiti največ  $0,425 \text{ m}^2$  in najmanj  $0,36 \text{ m}^2$  prostora/100 kg. K temu naj dodamo, da Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) glede cestnega in železniškega prevoza prašičev določa, da morajo prašiči imeti dovolj prostora, da lahko ležejo in vstanejo v svojem naravnem položaju, kar pomeni, da gostota natovarjanja za prašiče, težke približno 100 kg, ne sme preseči  $235 \text{ kg/m}^2$ . To minimalno zahtevano površino je glede na pasmo, velikost in fizično stanje živali morda treba povečati, dovoljeno pa je tudi njeno povečanje do 20 % glede na trajanje vožnje in vremenske razmere (Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ..., 2005, Poglavje VII, odsek D).



## 7 NEKAJ PRIMEROV SODNE PRAKSE NA PODROČJU PRAVNE UREDITVE ZAŠČITE ŽIVALI MED PREVOZOM

Prizadevanje EU za doseganje čim višje stopnje pravno usklajene in delno poenotene (unificirane) zaščite živali med prevozom v praksi poraja tudi sporna vprašanja. Ti spori lahko nastajajo že v razmerju med Evropsko unijo in državami članicami (kjer gre na primer za vprašanje pravočasne in pravilne implementacije direktiv) pa tudi v razmerjih med posamezniki in zasebnimi organizacijami, kjer gre za vprašanje veljavnosti in razlage evropskega prava. Vsa ta sporna vprašanja razrešujejo sodišča držav članic in Sodišče Evropske unije (prej Sodišče evropske skupnosti).

Tako po členu 258 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU, 2012) Komisija, če meni, da katera od držav članic ni izpolnila neke obveznosti iz Pogodb, poda o zadevi obrazloženo mnenje, potem ko je tej državi omogočila, da predloži svoje pripombe. Če zadevna država ne ravna v skladu z mnenjem v roku, ki ga določi Komisija, lahko Komisija zadevo predloži Sodišču Evropske unije. Tudi država članica, ki meni, da druga država članica ni izpolnila neke obveznosti iz Pogodb, lahko zadevo predloži Sodišču Evropske unije. To stori potem, ko je zadevo predložila Komisiji z namenom, da ta poda mnenje, utemeljeno na dejstvu, da je obema državam dala možnost, da se v kontradiktornem postopku ustno in pisno izrečeta (PDEU, 2012, člen 259). Komisija lahko, kadar toži državo članico zaradi neizvedbe direktive, določi višino pavšalnega zneska ali denarne kazni, ki jo Sodišče lahko naloži državi članici v primeru ugotovljene kršitve največ do določenega zneska.

Leta 2008 je Komisija Evropskih skupnosti (v nadaljevanju Komisija) vložila tožbo proti Helenski republiki zaradi neizpolnjevanja obveznosti države v zvezi z direktivama 91/628/EGS in 93/119/ES ter Uredbo Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) na področju zaščite živali med prevozom in pri zakolu ali usmrtitvi, pri čemer naj bi šlo za strukturirano in splošno kršitev pravil Skupnosti. Urad za prehrano in veterinarstvo Generalnega direktorata Komisije za zdravje in varstvo potrošnikov je z več misijami od leta 1998 dalje in večkratno izmenjavo informacij (opominov, pozivov in odgovorov) s Helensko republiko med letoma 2005 in 2006, ugotovil in tudi potrdil določene kršitve in pomanjkljivosti glede spoštovanja določb Skupnosti v zvezi z dobrim počutjem živali. V skladu s pogodbo bi morala Komisija v zvezi z vloženo tožbo Sodišču EU predložiti ustrezne dokaze o neizpolnjevanju obveznosti in kršitvah. Kadar tega ne stori, Sodišče EU ne more ukrepati. V konkretnem primeru so niso bili predloženi zadostni dokazi glede trditve, da sezname prevoznikov v Helenski republiki niso vedno posodobljeni, saj Komisija ni predložila ustreznih pojasnil glede števila zadevnih seznamov, niti glede celotnega števila tovrstnih seznamov (Zadeva C-277/06, 2008).

Podoben primer spora med Helensko republiko in Komisijo je Sodišče EU obravnavalo leta 2009 in razsodilo, da Helenska republika ni sprejela potrebnih ukrepov za obvezen nadzor nad načrti poti, ki jih morajo izvajati pristojni organi, določitev počivališč za živali po izkrcanju v pristaniščih ali njihovi bližini zagotovitev dejanskega izvajanja nadzorov prevoznih sredstev in živali, zagotavljanje spoštovanja pravil glede omamljanja živali med zakolom ter zagotavljanja ustrezne inšpekcije in nadzorov v klavnicah. Ostale točke tožbe je Sodišče EU zavrnilo. Načeloma stroške sojenja nosi neuspela stranka, vendar je Sodišče EU zaradi deljene uspelosti (tožena stran je bila v nekaterih točkah obsojena, v drugih oproščena) dve tretjini stroškov naložilo Helenski republiki, eno tretjino pa Komisiji (Zadeva C-416/07, 2009).

Sodišče Evropske unije je pristojno za predhodno odločanje o razlagi pravnih aktov primarnega in sekundarnega prava EU. Predhodno odločanje pomeni, da lahko katerokoli sodišče države članice, pred katerim se pojavi vprašanje, ki se nanaša na razlago pravnega akta EU, predloži to vprašanje v razsojo Sodišču EU. Če se vprašanje razlage prava EU pojavi v postopku pred sodiščem države, zoper odločitev katerega ni pravnega sredstva, mora to sodišče predložiti zadevo Sodišču. Tako je bilo leta 2006 sodišču Evropskih skupnosti predloženo v predhodno odločanje vprašanje med nemškim carinskim uradom (kot upravnim organom) Hauptzollamt Hamburg-Jonas (v nadaljevanju Hauptzollamt) in družbo z omejeno odgovornostjo ZVK Zuchtvieh-Kontor GmbH (v nadaljevanju ZVK) o predplačilu nadomestila za izvoz živega goveda v Egipt. Vprašanje je bilo podlaga za sodbo Sodišča glede razumevanja pojma »prevoz«, kot je uporabljen v Direktivi Sveta, pri čemer je Sodišče izhajalo iz določbe, da je pravica do izvoznega nadomestila vezana (pogojena) s spoštovanjem predpisov o varstvu živali med prevozom. Družba ZVK je jeseni 2000 v Egipt izvozila 28 glav živega goveda, za kar je prejela predplačilo izvoznega nadomestila; Hauptzollamt je zahteval vračilo tega predplačila, povečanega za 10 %, in sicer na podlagi trditve, da je prevoz, ki ga je izvedla ZVK, presegel maksimalni dovoljeni čas na poti brez počitka, saj je v proces prevoza treba vračunati tudi čas natovarjanja in raztovarjanja. ZVK je takšni razlagi nasprotovala s pojasnilom, da je čas vožnje treba računati od trenutka, ko vozilo zapusti izvorni kraj, kar pomeni, da dovoljeni čas prevoza ni bil presežen. Na podlagi takšnega dejanskega in pravnega stanja je Nemško zvezno sodišče za finance glede obravnavane zadeve Sodišču EU predložilo vprašanje, ali se v čas prevoza, kot je opisan v točki 48(4)(d) priloge k Direktivi 91/628, šteje tudi čas natovarjanja in raztovarjanja. Sodišče EU je odgovorilo s pojasnitvijo, da je glede morebitni jezikovnih razhajanj treba vzpostaviti enotno razlago prava Skupnosti, kar izključuje, da bi se določeno besedilo upoštevalo ločeno, in da je treba razne jezikovne različice tega prava razlagati enotno, in sicer glede na splošno skupno sistematiko. V tem kontekstu je Sodišče ES pojasnilo še, da v omenjeni točki priloge k navedeni Direktivi ni jasno navedeno, ali se natovarjanja in raztovarjanje prištevata v pojem prevoza, vendar pa nekatere druge točke te iste direktive jasno navajajo, da je tako. Sodišče EU je torej

razsodilo, da pojem »prevoz« vsekakor vključuje tudi natovarjanje in raztovarjanje živali (Zadeva C-300/05, 2006).

Leta 2011 je Sodišče EU predhodno odločalo o vprašanju, ki ga je predložilo dansko zahodno regionalno sodišče. Omenjeno dansko predložitveno sodišče je razsojalo v sporu, ki ga je sprožilo poklicno združenje prašičjerejcev (Danske Svineproducenter) proti pravosodnemu ministrstvu (Justitsministeriet). Spor se je nanašal na razlago določb Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005), in sicer, ali je treba te določbe razlagati tako, »da države članice ne smejo sprejeti nacionalne ureditve, ki [na področju cestnega prevoza prašičev] določa podrobnejše pogoje za svetlo višino prevoza, višino za pregledovanje in gostoto natovarjanja?« Tožeča stranka je trdila, da danska nacionalna ureditev v zvezi s prevozom živali v določenih točkah nasprotuje Uredbi Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005). Sodišče EU je v zvezi s predloženim vprašanjem razsodilo, da uredba ne nasprotuje temu, da država članica sprejme standarde glede cestnega prevoza prašičev, ki v imenu krepitve pravne varnosti detajlneje določajo zahteve, predvidene z navedeno uredbo, seveda ob upoštevanju ustrezne zaščite dobrega počutja živali, če ti standardi ne ogrožajo rejcev iz te ali drugih držav, vendar pa ni mogoče smatrati za sorazmerne tiste standarde, ki so določeni v predhodnih določbah. Po odločbi sodišča dotična evropska uredba nasprotuje temu, da država članica sprejme standarde za cestni prevoz prašičev in natančnejše zahteve glede dostopa do živali v primeru voženj, daljših od 8 ur. Ne nasprotuje pa omenjena uredba temu, da država članica sprejme standarde glede minimalne površine, ki je na razpolago prašičem, kadar so vključeni v cestni prevoz, in ki se razlikuje glede na težo živali, in sicer: če med vožnjo, krajšo od 8 ur, ta površina znaša  $0,42 \text{ m}^2/100 \text{ kg}$ , med vožnjo, daljšo od 8 ur, pa  $0,50 \text{ m}^2/100 \text{ kg}$  (Zadeva C-316/10, 2011).

Istega leta se je Sodišče EU ukvarjalo z dilemama, ki ju je v predhodno odločanje predložilo Finančno sodišče v Kölnu. Dilemi oziroma vprašanji sta nastali na v sporu o trajanju prevoza živali. Družba Viamex je pri Hauptzollamt Itzehoe prijavila izvoz 20 glav živega goveda v Egipt in zaprosila za dodelitev izvoznih nadomestil pri Hauptzollamt Hamburg-Jonas (v nadaljevanju Hauptzollamt); živali so iz Nemčije do Hrvaške potovale z vlakom, nato z ladjo. Hauptzollamt je prošnjo zavrnil s pojasnilom, da je bil pri prevozu presežen maksimalni čas prevoza (28 ur) in da v zvezi s tem tudi ni bil spoštovan predpisani 24-urni čas počitka po doseženem maksimalnem času prevoza. Družba Viamex je odvrnila, da so čas prevoza po železnici in pravila glede počitka potekala v skladu z nemškimi nacionalnimi določbami, ter da ta ista pravila, s katerimi je v nemški pravni red prenesena Direktiva 91/628, ne veljajo za železniške prevoze. Hamburško finančno sodišče je v zvezi s to zadevo Sodišču EU predložilo dve vprašanji, in sicer, ali se v omenjeni direktivi opisana ureditev časa potovanja in počitka uporablja tudi za prevoze po železnici in ali nekatere kršitve, zlasti tiste, ki ne vodijo v pogin živali, pomenijo samodejno izgubo pravice do izvoznega nadomestila oz. če so v takšnih zadevah sodišča dolžna preverjati skladnost z omenjeno uredbo po načelu sorazmernosti. Sodišče EU je razsodilo, da se na

podlagi sprejetih direktiv in prilog pravila glede trajanja prevoza živali in s tem povezanega predpisanega počitka uporabljajo tudi za prevoz po železnici, in da morajo v navedenem primeru organi držav članic in njihova sodišča pri nadzoru uporabiti člen 5(3) Uredbe Komisije (ES) št. 615/98 v skladu z načelom sorazmernosti tako, da zavrnejo izplačilo izvoznega nadomestila za živali, v vezi s katerimi niso bile spoštovane določbe iz te direktive, ki se nanašajo na dobro počutje živali (Zadeva C-485/09, 2011).

Navedeni primeri so izbrani zaradi ponazoritve pomembne vloge, ki jo ima pri urejanju tega področja Sodišče EU, s čimer si lahko oblikujemo predstavo, kako evropska zakonodaja na področju pravne ureditve zaščite živali med prevozom deluje v praksi, ko na tem področju pride do nesporazumov in sporov ter mora poseči sodišče. Kljub temu ti primeri ponujajo zadosten argument, na osnovi katerega lahko potrdimo v tej nalogi zastavljeno drugo hipotezo, ki predvideva, da pravna ureditev zaščite živali med prevozom ne more povsem preprečiti sporov na tem področju, saj različne interpretacije v veliki meri izhajajo iz različnih interesov, ki so med seboj vsaj deloma v navzkrižju. Prav tako ni mogoče spregledati, da ima Sodišče EU pomemben vpliv na harmonizacijo in unifikacijo ureditve področja, saj tovrstni spori niso redki, ker so finančne subvencije v okviru skupne kmetijske politike neredko pogojene z zahtevami dobrobiti živali, posebej še z vidika njihovega varstva med prevozom. Tako po 200. členu Uredbe (EU) št. 1308/2013 ... (2013) za proizvode iz sektorja govejega in telečjega mesa velja, da je pogoj za odobritev in izplačilo nadomestila za izvoz živih živali upoštevanje prava Unije v zvezi z dobrobitjo živali in zlasti njihovo zaščito med prevozom. Pomen zakonodaje o varstvu živali med prevozom je v tem, da zagotavlja razmeroma visoko stopnjo zaščite živali na podlagi znanstvenih spoznanj (tudi zaradi vloge Evropske agencije za varnost hrane v zakonodajnih postopkih) in nemoten pretok živali med državami članicami in s svetom, pri tem pa zmanjšuje število sporov in povečuje predvidljivost ravnanja in pravno varnost udeleženih oseb pri prevozu živali. Seveda tudi v veliki meri poenotena zakonodaja Evropske unije o zaščiti živali med prevozom sporov ne more povsem preprečiti. Reševanje sporov običajno vodi do rešitve pravnih problemov, v končni posledici tudi do izboljšanja zakonodaje, je pa pogosto povezano za neposredno udeležene s precejšnjimi transakcijskimi stroški in izgubo časa.

## 8 DEJAVNIKI SPREMEMB PRAVNE UREDITVE O ZAŠČITI ŽIVALI MED PREVOZOM

Pravna ureditev živali med prevozom predstavlja razgibano področje zakonodaje, ki se razlikuje glede na določen prostor (državo, področje), ki ga zavezuje, in spreminja glede na čas, ki prinaša vedno nova razkritja področij, ki potrebujejo prilagajanja zakonodaje, ter vedno nova znanstvena odkritja in pristope k obravnavanemu področju.

S tem, ko je evropsko poročilo *The welfare of animals* (European Commission ..., 2002) živali opredelilo kot čuteča bitja, so se vzpostavile nove zahteve glede ravnanja z njimi, kar je posredno vplivalo tudi na oblikovanje uredb in drugih pravnih aktov, ki urejajo njihov prevoz. Meritve in raziskave fiziologije, čustvovanja, obnašanja in drugih karakteristik živali v tem kontekstu vplivajo na urejanje različnih predpisov, npr. glede potreb po prostoru, krmi, vodi in počitku, glede načina prevažanja, natovarjanja in raztovarjanja ter glede upoštevanja človeškega faktorja pri preprečevanju stresnih situacij za posamezne vrste živali nasploh in v njihovih specifičnih življenjskih fazah (starost, zdravje, razmnoževanje itd.). Prav tako sodobno znanstveno in civilno opredeljevanje živali kot čutečih bitij vpliva na mnoge prepovedi, ki v pravnih aktih določajo, kateri predmeti, postopki in dotiki pri obvladovanju živali niso dovoljeni. Z razvojem civilne družbe se vse bolj razširja zavzemanje za dobrobit tako človeških kot vseh drugih bitij (npr. Evropska agencija za zdravo hrano (EFSA), OIE in druge organizacije ter društva za zaščito živali), kar je tako rezultat civilizacijskega razvoja (npr. razvoj prava, ki obravnava tudi živalska bitja) kot rasti znanstvenega napredka, ki omogoča kvalitetnejše raziskave, lažjo komunikacijo in bolj urejene ter koherentnejše družbene aktivnosti.

Zaščita živali pa ni usmerjena zgolj v njihovo dobrobit kot tako, ampak je posebej v kontekstu prevoza živali prepoznana tudi kot element zdravja in kakovosti živalskih proizvodov. S skrbjo za dobro počutje živali med prevozom se torej istočasno izvaja skrb za zdravje in varnost ljudi kot potrošnikov. Zavzemanje za dobrobit živali je tako neposredno povezano z osveščanjem potrošnikov glede prepoznavanja in izbire proizvodov, ki jih kupujejo in uporabljajo. Komisija EU si s svojimi raziskavami, poročili in posredovanjem prizadeva, da nagovori ljudi kot potrošnike in da spodbudi njihovo zavedanje, da sta (v figurativnem smislu) dobrobit živali in dobrobit ljudi dva člena iste verige.

Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) na več mestih omenja prilagodljivost oz. možnost prilagoditve ali posodobitve vsebine glede na razvojne spremembe in znanstveno-tehnološki napredek (npr. odstavek 8 in 29 uvodnega razdelka). V tem kontekstu predvideva spreminjanje uredbe: »To uredbo lahko spremeni svet, na predlog Komisije, s kvalificirano večino, predvsem zaradi prilagoditev tehničnemu in znanstvenemu napredku,

razen sprememb prilog, ki so potrebne zaradi prilagoditve stanju zdravja živali, ki se lahko sprejmejo v skladu s postopkom iz člena 31(2) Uredbe (ES) št. 1/2005« (Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ..., 2005, člen 36).

Spremembe pravne ureditve skozi čas se neposredno pokažejo tudi v samih pravnih aktih. Iz objavljenih dokumentov, ki so jih objavili organi, pristojni za ureditev in nadzor nad zaščito živali med prevozom in v drugih primerih ravnanja z živalmi na ravni Evropske unije ter Republike Slovenije s krajšim primerjalnim prikazom ureditve v Avstriji in Finski, je razvidno, kako je konkretno zakonodajno področje notranje prepleteno – obsega namreč tako zakone o zaščiti živali, sporazume o mednarodnem sodelovanju, cestno-prometno zakonodajo in širša pravila živilskega prava, ki urejajo varnost in kakovost, proizvodnjo in trženje živil ter zajemajo najrazličnejša področja gospodarskih in družbenih dejavnosti, od kmetijske, živilskopredelovalne, prevozniške, veterinarske, dejavnosti, do dejavnosti nevladnih organizacij za varstvo živali, državnih organov (policije, sodišč, inšpekcij, pristojnih ministrstev in zakonodajnih teles).

V prejšnjih poglavjih je bilo na podlagi prikaza ureditve v različnih državah in sporov na tem področju, ki odražajo nekatere neskladnosti v razumevanju in prilagajanju pravnih ureditev, prikazano, kako se te ureditve spreminjajo v prostoru. Do neke mere prostorski faktor poskušajo obvladovati večje pravno-ureditvene enote, kakršna je npr. tudi EU, ki stremi k temu, da se doseže čim večja skladnost in enotnost med izvajanjem pravne ureditve zaščite živali med prevozom. Evropska unija ureja varstvo živali z direktivami, medtem ko je varstvo živali na cestnem prevozu uredila z uredbo. Vsa pravila EU so države članice dolžne spoštovati in izvajati v duhu lojalnega sodelovanja. Uredbe pa se neposredno uporabljajo. Tako zadnji odstavek 37. člena Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) določa: »Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.« Če država ne izvaja uredb in direktiv, jo Evropska komisija lahko toži zaradi neizpolnjevanja Pogodbe o delovanju EU. Posamezne pravno-ureditvene enote (npr. EU, ZDA in druge) vzpostavljajo medsebojno komunikacijo in sodelovanje prek raznih srečanj in konferenc, s katerimi naj bi se postopoma dosegalo čim večjo skladnost v ureditvi posameznih pravnih področij, povezanih z ravnanjem z živalmi in njihovim prevozom, ali vsaj čim podrobnejše prepoznavanje in razumevanje razlik v tem kontekstu, kar prinaša pozitivne učinke za mednarodno sodelovanje.

Glede na vse navedeno lahko potrdimo prvo in tretjo hipotezo, ki smo ju zastavili v diplomski nalogi. Prva hipoteza namreč predvideva, da razlike v pravni ureditvi zaščite živali med prevozom sicer otežujejo prost pretok blaga in dobrobit živali, vendar pa zakonodaja ravno zaradi tega stremi k harmonizaciji in unifikaciji ureditve področja, medtem ko tretja hipoteza predpostavlja, da so spremembe pravne ureditve zaščite živali med prevozom povezane z razvojem znanosti in civilne družbe. Zaradi prostorskih in drugih omejitev pričujočega diplomskega dela vsakega od teh področij nismo mogli

raziskati bolj podrobno, vendar so različni pristopi k izbrani problematiki, ki smo jih uporabili pri nastajanju dela, vseeno dovoljšen dokaz, da so se v procesu raziskave potrdile vse tri hipoteze (v predhodnem poglavju o sodnem posredovanju smo namreč upravičeno potrdili drugo hipotezo, ki predpostavlja, da zakonodaja ne more v celoti preprečiti sporov na področju pravne ureditve zaščite živali med prevozom – čeprav jih Sodišče prav z njeno pomočjo lahko precej pravično rešuje).

## 9 SKLEPI

Premeščanje živali je prastara dejavnost. Že tedaj, ko so se ljudje prvič začeli seliti in potovati, so seboj vodili živali, bodisi kot sopotnike-spremljevalce, kot »potovalna sredstva«, bodisi v namene prehrane in kmetovanja. Danes je prevoz živali urejen s pravnimi akti. Ti ga opredeljujejo kot premeščanje živali s prevoznimi sredstvi, ki vključuje vse s tem povezane postopke do prispetja živali na cilj.

Živali so danes zakonsko priznane kot čuteča bitja. Čeprav niso neposredne nosilke pravic oziroma osebe, slovenska ustava prepoveduje mučenje živali in nalaga zakonodajalcu, da to področje uredi s posebnim zakonom. Varstvo živali velja za vsa ravnanja z živalmi, tudi za prevoz, ki je vir različnih stresnih dejavnikov za žival. Pravna pravila zahtevajo, da je žival na prevozu ustrezno oskrbljena glede na lastnosti vrste oziroma etološke značilnosti po pravilih stroke oziroma znanosti – da je napojena, nahranjena, da ima dovolj prostora in zagotovljene ustrezne temperaturne in zdravstvene pogoje, v katerih se lahko počuti varno in se obnaša naravno.

Znanstvene ugotovitve so pokazale, da premeščanje, še posebej postopki natovarjanja in raztovarjanja, povzročajo pri živalih znaten stres. Zato jim je treba to izkušnjo kolikor je mogoče olajšati. To je mogoče po eni strani z uporabo ustrezne tehnologije, po drugi strani pa s poznavanjem posameznih živalskih vrst ter ustrezno usposobljenostjo za ravnanje z njimi – pri čemer najbrž ni potrebno posebej poudarjati, da je treba oskrbovati živali z veliko mero ne le strokovnosti, pač pa tudi spoštovanja. Skrb za dobrobit živali med prevozom (in sploh) je navsezadnje povezana s skrbjo za človeka. Stres in bolezen živali namreč vplivata na slabšo kvaliteto mesa in druge živalske hrane. S tem se krog dobrobiti sklone – živali in ljudje smo drug drugemu potrebni in dobro počutje enih je povezano z dobrim počutjem drugih.

Področje zaščite živali med prevozom ureja tudi Evropska unija, ki je z vključitvenmo klavzulo zahteve po varstvu živali opredelila kot sestavino, ki jo je treba upoštevati pri oblikovanju in izvajanju različnih skupnih politik.

Osrednji zakonodajni pravni akt na tem področju je Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005), ki unificira določbe o premeščanju živali in zaščiti živali med prevozom. Ta uredba predpisuje natančna pravila glede potreb posameznih vrst živali med prevozom, kriterije, ki določajo, kdaj se živali ne sme prevažati, pravila glede prevoznih sredstev, organizacije, načrtovanja in izvedbe prevozov ter usposobljenosti prevoznikov in ostalih vključenih oseb.



Dolga vožnja je z Uredbo Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) opredeljena kot vožnja, ki traja več kot 8 ur in se računa od prvega premika prevoznega sredstva z živalsko pošiljko. Če prevoz živali traja več kot 8 ur, mora biti zagotovljena dodatna oskrba živali, ki se nanaša tako na hrano in napajanje, kot na obvezni počitek. Vsa cestna prevozna sredstva morajo uporabljati satelitski navigacijski sistem in zapise, pridobljene s tem sistemom, morajo prevozniki hraniti najmanj 3 leta.

Uredba Sveta (ES 1/2005 ... (2005) se neposredno uporablja tudi v Sloveniji. V Ustavi RS je določeno, da »varstvo živali pred mučenjem ureja zakon«. V prvi vrsti je to Zakon o zaščiti živali, ki zavezuje k dolžnosti vse osebe, ki delujejo v odnosu do živali, še posebej pa skrbnike živali, lokalne skupnosti in državo, poleg tega pa vse zavode, organizacije in društva, ki se ukvarjajo z živalmi ali njihovo zaščito. Predloge za spremembe tega zakona predlaga v ta namen ustanovljen Strokovni svet za zaščito živali. Nadalje pravno ureditev živali med prevozom v RS določajo Pravilnik o zaščiti živali med prevozom (2009), Zakon o prevozih v cestnem prometu (2005), Zakon o veterinarskih merilih skladnosti in Pravilnik o pogojih, ki jih morajo izpolnjevati zbirni centri, prevozniki živali in trgovci z živalmi, ter o postopku registracije (2002). Urejanje dovoljenj, kot tudi drugih dokumentacijskih in organizacijskih zadev, potrebnih za prevoz živali, v RS ureja Uprava RS za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin (UVHVVR), ki vodi register znotraj centralnega informacijskega sistema.

Zaščita živali je neposredno povezana z razvojem znanosti. Da se živalim zagotovi najbolj učinkovito zaščito, je treba živalski svet nenehno raziskovati in spoznavati. Takšne raziskave so danes del poglobljenih znanstvenih poskusov in študij, ki se na različne načine ukvarjajo z opazovanjem vedenjskih vzorcev in psiholoških stanj živali ter izvajanjem biokemijskih medicinskih meritev. Podobno kot pri ljudeh so tudi pri živalih psihološka ter fiziološka nihanja pokazatelji odzivov na določene spremembe. Znanstvena opazovanja se morajo zato odvijati v različnih fazah – pred, med in po prevozu.

Raziskave, ki se ukvarjajo s prepoznavanjem potreb in vedenjskih vzorcev posameznih vrst živali, po drugi strani pa na podlagi pridobljenih spoznanj razvijajo in priporočajo primerno tehnološko opremo, že nudijo inovativne predloge, že nudijo inovativne predloge za varstvo živali med prevozom, kot so razvoj posebej za to oblikovanih in opremljenih prevoznih sredstev, vzpostavljanje trgovine z mesom namesto prevažanja živih živali, namenjenih za zakol, prevažanje sperme in zarodkov za razmnoževanje namesto živih živali, razširjanje mobilnih klavnic in optimizacija poti. Znanstvene ugotovitve so in morajo biti temeljni del pravne ureditve prevoza živali, ki sicer obravnava zapleteno verigo udeležencev tega procesa – od prevoznikov, kmetov, trgovcev, organizatorjev, do zaposlenih v centrih, na mejah, v klavnicah ter drugih ljudi ter seveda živali. Temeljna znanstvena spoznanja so vključena v Kodeks OIE, ki se posodablja skladno z njihovim napredkom in predstavlja zbirko svetovno priznanih pravil stroke in s tem osnovo za

urejanje dobrobiti živali na svetovni ravni. Na teh spoznanjih temeljijo tudi pravna pravila, ki urejajo varstvo živali med prevozom in postavljajo predpise pravne ureditve zaščite živali med prevozom. Ta zakonodaja vključuje mnoga različna področja – znanstveni koncept obravnavanja živali kot čutečih bitij, postopke premeščanja in njihov učinek na živali, ureditve inšpekcije ter rednih veterinarskih pregledov, usposabljanje in plačilo oseb, vključenih v proces prevoza, prostorske predpise, metode natovarjanja in priprave na prevoz, organizacijo potovanja in ureditev vsega potrebnega glede prevoznih sredstev.

Pravna ureditev zaščite živali med prevozom se med državami razlikuje. Znotraj EU so te razlike zaradi zakonodaje manjše.

Pravna zaščita živali med prevozom je dinamično področje. Ureditev tega področja se spreminja v prostoru in času pod vplivom različnih gospodarskih, kulturnih, socialnih in drugih dejavnikov, med katerimi velja posebej omeniti razvoj znanosti o živalih in njihovi reji, nove tehnološke rešitve na področju prometa in informacij in komunikacij, kar močno vpliva na javno mnenje. Zato je to področje treba nenehno opazovati, obravnavati, premišljati in posodabljati.

## 10 POVZETEK

V diplomski nalogi smo se posvečali pravni ureditvi zaščite živali med prevozom. V pravnih aktih je prevoz živali opredeljen kot celoten postopek premeščanja živali s prevoznimi sredstvi, dokler se živali ne iztovori v namembnem kraju. Prevoz živali posega v različna interesna polja, saj med drugimi nujno vključuje področja dobrobiti živali, varnosti v prometu, organizacije trga in varstva potrošnikov. Zaradi kompleksnosti področja je za uskladitev in organizirano izvajanje prevoza živali nujno potrebna premišljena zakonodajna ureditev, kar je še posebej očitno pri prevozih živih živali v komercialne namene, ki imajo za cilj zaslužek. Interesno stičišče s tem postane še toliko bolj razgibano, zato je izredno pomembno, da vsak od udeležencev pozna in dosledno upošteva svoje dolžnosti in pravice, hkrati pa je treba na primeren način posebej zaščititi tudi pravice živali. Udeležba živali v procese prevoza je namreč paradoksalno pasivna, saj ne morejo zagovarjati svoje volje in so tako najobčutljivejši udeleženci teh procesov. Prav tako pa je počutje živali med prevozom vidno in interesantno širši javnosti.

Poseben segment diplomske naloge smo posvetili opredeljevanju stresa in nevarnosti stresnih situacij za zdravje živali ter posledično zdravje potrošnikov živalskih proizvodov. Živali so danes z zakonom priznane kot čuteča bitja. K temu so v veliki meri prispevala znanstvena odkritja, ki so tudi pokazala, da prevažanje predstavlja velik stres za živali. Posledice stresa se lahko pojavijo nemudoma, lahko pa se porušenje imunskega sistema pretvori v bolezen šele mnogo kasneje. Zato danes mnogi raziskovalci in znanstveniki iščejo načine, kako bi se dalo izogniti dolgim in napornim vožnjam živali.

V osrednjem delu diplomske naloge smo obravnavali evropsko in slovensko zakonodajo, ki urejata izbrano področje. Podlago za usklajevanje, podporo in spodbujenje ukrepov za nadzor bolezni živali predstavlja medvladna Svetovna organizacija za zdravje živali (OIE). Priporočila kodeksa OIE predstavljajo osnovo za oblikovanje evropske zakonodajne ureditve področja zaščite živali med prevozom. Mednarodno področje prevoza živali ureja tudi Konvencija o pogodbi za mednarodni prevoz blaga po cesti (CMR), ki obsega področje zasebnega prava ter določa pravice in dolžnosti strank v primeru sklenitve pogodbe o prevozu živih živali. Z vstopom v EU je leta 2004 RS sprejela tudi zahteve po oblikovanju in upoštevanju skupne evropske zakonodaje. Pogodba o delovanju Evropske unije (PDEU) med drugimi določa, da morajo članice Unije v celoti upoštevati zahteve po dobrem počutju živali kot čutečih bitij. Za izvajanje pristojnosti Unije institucije sprejemajo uredbe, direktive, sklepe, priporočila in mnenja. Uredba predstavlja zavezujoči in splošni pravni akt, ki se neposredno uporablja v vseh državah članicah. Leta 2007 je v EU začela veljati Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005) o zaščiti živali med prevozom in postopki, povezanimi z njimi, ki natančno opredeljuje ključne pojme ter povezave med njimi, kot tudi pravice ter dolžnosti vseh udeleženi. Temeljni pravni akt države Slovenije

je Ustava (URS-NPB9, 1991), ki določa, da varstvo živali pred mučenjem ureja zakon. Splošna pravila ravnanja z živalmi, ki vključujejo opredelitev prepovedanih dejanj in pogoje človeškega upravljanja z živalmi, določa Zakon o zaščiti živali (ZZZiv, 1999). Izdajo dovoljenj prevoznikom, njihovo usposabljanje, preverjanje prevoznih sredstev, register prevoznih sredstev in prevoznikov ter sistem obveščanja podrobneje določa slovenski Pravilnik o zaščiti živali med prevozom (2009). Poleg tega področje pravne ureditve zaščite živali med prevozom v Sloveniji urejajo še Zakon o veterinarskih merilih skladnosti (ZVMS, 2005), Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-1-UPB3, 2005) ter Pravilnik o pogojih, ki jih morajo izpolnjevati zbirni centri, prevozniki živali in trgovci z živalmi, ter o postopku registracije (2002).

V nadaljevanju diplomske naloge smo predstavili finsko in avstrijsko zakonsko ureditev, ju primerjali s slovensko ter povzeli nekaj primerov sodne prakse na področju prevoza živali. Vse tri primerjane države so zavezane k doslednemu upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 1/2005 ... (2005), poleg tega pa na Finskem področje prevoza živali ureja predvsem Zakon o prevozu živali (Animal Transport Act, 2006), v Avstriji pa Zvezni zakon o zaščiti živali (Federal Act on the Protection of Animals, 2004). Poleg očitnejših razlik v zvezi z resornimi organi v okviru izvršne veje oblasti na področju ravnanja z živalmi in njihovega prevoza smo odstopanja med sicer zelo usklajenimi ureditvami opazili še glede dovoljenega časa prevažanja prašičev in zakola živali v ritualne namene. V primeru nastanka sporov med državami članicami lahko posreduje Sodišče Evropske unije, ki je pristojno tudi za predhodno odločanje o razlagi pravnih aktov primarnega in sekundarnega prava EU. Sodišče EU pomembno vpliva na harmonizacijo ureditve področja, saj tovrstni spori niso redki, ker so finančne subvencije v okviru skupne kmetijske politike neredko pogojene z zahtevami dobrobiti živali, posebej še z vidika njihovega varstva med prevozom.

V zaključnih poglavjih diplomske naloge smo izpostavili dva faktorja, ki bistveno vplivata na spreminjanje in razlikovanje pravne ureditve živali med prevozom, in sicer čas ter prostor. Čas prinaša vedno nova znanstvena odkritja ter percepcije civilne družbe, prostor pa se z globalizacijo vse bolj zgoščuje in tako omogoča boljši in hitrejši pretok informacij. S sodelovanjem različnih mednarodnih in drugih organizacij se namreč dosega vse večja stopnja skladnosti v ureditvi premeščanja živali. Osvetljevanje različnih pristopov k izbrani tematiki nam je omogočilo potrditev vseh treh zastavljenih raziskovalnih hipotez: Razlike v pravni ureditvi zaščite živali med prevozom sicer otežujejo prost pretok blaga in dobrobit živali, vendar pa zakonodaja ravno zaradi tega stremi k harmonizaciji in unifikaciji ureditve področja (H1); Zakonodaja kljub stremenju k unifikaciji ne more v celoti preprečiti sporov na področju pravne ureditve zaščite živali med prevozom – čeprav jih Sodišče prav z njeno pomočjo lahko precej pravično rešuje (H2); Spremembe pravne ureditve zaščite živali med prevozom so povezane z razvojem znanosti in civilne družbe (H3).

## 11 VIRI

Adams D.B. 1994. Transportation of animals and welfare. *Revue scientifique et technique-office international des epizooties*, 13, 1: 153-169.

<http://www.oie.int/doc/ged/D8878.PDF> (15. marec 2016)

Animal Transport Act (1429/2006). Ministry of Agriculture and Forestry. 2006. Finlex.

<http://www.finlex.fi/en/laki/kaannokset/2006/en20061429.pdf> (29. marec 2016)

Barham A. R. in sod. 2002. Effects of the transportation of beef cattle from the feedyard to the packing plant on prevalence levels of *Escherichia coli* 0157 and *Salmonella* spp. *Journal of Food Protection*, 65:280–283.

Corrado C., Verga, M. 2009. Animal welfare: review of the scientific concept and definition. *Italian Journal of Animal Science*, Suppl. 1, vol. 8, str. 21-30.

Carlsson F., Frykblom P., Lagerkvist C.J. 2004. Consumer willingness to pay for farm animal welfare - transportation of farm animals to slaughter versus the use of mobile abattoirs. Working Papers in Economics no. 149. Department of Economics, Gothenburg University.

<http://www.efdnitiative.org/sites/default/files/swopec20149.pdf> (17. marec 2016)

CMR (Konvencija o pogodbi za mednarodni prevoz blaga po cesti). 1956. Ur. l. FLRJ, št. 11/1958

Demšar J. 2010. *Gospodarsko pravo in osnove prava*. Ljubljana, LEILA: 138. str.

European Commission, Health & Consumer protection directorate-general. 2002. The welfare of animals during transport, (details for horses, pigs, sheep and cattle). Report of the Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare Adopted on 11 March 2002.

[http://www.dyrenesbeskyttelse.dk/sites/default/files/landbrugsdyr/out71\\_en.pdf](http://www.dyrenesbeskyttelse.dk/sites/default/files/landbrugsdyr/out71_en.pdf) (18. marec 2016)

Federal Act on the Protection of Animals (Animal Protection Act – TSchG). 2004. ERV 1/118/2004. Bundeskanzleramt. Rechtsinformationssystem.

[https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Erv/ERV\\_2004\\_1\\_118/ERV\\_2004\\_1\\_118.pdf](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Erv/ERV_2004_1_118/ERV_2004_1_118.pdf) (29. marec 2016)

- Grandin T., Shivley C. 2015. How farm animals react and perceive stressful situations such as handling, restraint, and transport. *Animals*, 5: 1233-1251
- Greger M. 2007. The long Haul: Risks associated with Livestock Transport. *Biosecurity and Bioterrorism: Biodefense Strategy, Practice, and Science*, 5, 4: 301-311  
<http://www.humanesociety.org/assets/pdfs/farm/b-b2007-5-4.pdf> (15. marec 2016)
- Ljungberg D., Gebresenbet G., Aradom S. 2007. Logistics Chain of Animal Transport and Abattoir Operations. *Biosystems Engineering*, 96, 2: 267-277
- OIE (World organization for Animal health). Terrestrial Animal Health Code. 2015.  
[http://www.dyrenesbeskyttelse.dk/sites/default/files/landbrugsdyr/out71\\_en.pdf](http://www.dyrenesbeskyttelse.dk/sites/default/files/landbrugsdyr/out71_en.pdf)  
(25. april 2016)
- OIE (World organization for Animal health). A new definition for the Terrestrial Animal Health Code : 'animal welfare'. 2016.  
<http://www.oie.int/doc/ged/D5517.PDF> (25. april 2016)
- PDEU (Prečiščeni različici Pogodbe o Evropski uniji in Pogodbe o delovanju Evropske unije). 2012. Uradni list Evropske unije, C 326: 1-407
- Pravilnik o pogojih, ki jih morajo izpolnjevati zbirni centri, prevozniki živali in trgovci z živalmi ter o postopku registracije. 2002. Ur. l. RS, št. 85/02
- Pravilnik o zaščiti živali med prevozom. 2009. Ur. l. RS, št. 62/09
- Sluga T. 2014. Sodobni pravni viri za prevoz živali v Sloveniji. Diplomsko delo. Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko: 53 str.  
<https://dk.um.si/Dokument.php?id=65430&lang=slv> (15. marec 2016)
- Turk B.J. 2012. Objektivna odgovornost podjetnikov. Podjetniški portal. Moj spletni priročnik, 5.  
[http://www.podjetniskiportal.si/index.php?t=E\\_publicacije&type=prirocnik&article\\_id=4370](http://www.podjetniskiportal.si/index.php?t=E_publicacije&type=prirocnik&article_id=4370) (16. marec 2016)
- Uredba (EU) št. 1308/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o vzpostavitvi skupne ureditve trgov kmetijskih proizvodov in razveljavitvi uredb Sveta

(EGS) št. 922/72, (EGS) št. 234/79, (ES) št. 1037/2001 in (ES) št. 1234/2007, OJ L 347, 20.12.2013. 2013. Uradni list Evropske unije, L 347/671: 671-854

Uredba Sveta (ES) št. 1/2005 z dne 22. decembra 2004 o zaščiti živali med prevozom in postopki, povezanimi z njim, in o spremembi Direktiv 64/432/EGS in 93/119/ES ter Uredbe (ES) 1255/97. 2005. Uradni list Evropske unije, L 3: 1-44

URS-NPB9 (Ustava Republike Slovenije). 1991. Ur. l. RS, št. 33/91

Vapnek J., Chapman M. 2010. Legislative and regulatory options for animal welfare. FAO legislative study. Rome, Food and Agriculture Organization of the United Nations: 96 str.  
<http://www.fao.org/docrep/013/i1907e/i1907e00.pdf> (17. marec 2016)

Vpisana poročila, 2014 letno skupno. Ref. Ares (2015) 4244141 - 12/10/2015. 2015. European Commission.  
[http://ec.europa.eu/food/animals/docs/aw\\_transport-inspection\\_2014\\_report\\_sl\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/food/animals/docs/aw_transport-inspection_2014_report_sl_en.pdf) (31. maj 2016)

Zadeva C-300/05. Hauptzollamt Hamburg-Jonas proti ZVK Zuchtvieh-Kontor GmbH. 2006. EUR-lex.  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?qid=1452796638353&uri=CELEX:62005CJ0300> EUR-lex, 2006 (22. marec 2016)

Zadeva C-277/06. Interboves GmbH proti Hauptzollamt Hamburg-Jonas. 2008. EUR-lex.  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/HTML/?uri=CELEX:62006CJ0277&rid=3> (22. marec 2016)

Zadeva C-416/07. Komisija Evropskih skupnosti proti Helenski republiki. 2009. EUR-lex.  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?qid=1452796638353&uri=CELEX:62007CJ0416> (22. marec 2016)

Zadeva C-316/10. Danske Svineproducenter proti Justitsministeriet. 2011. EUR-lex.  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?qid=1452796638353&uri=CELEX:62010CJ0316> (22. marec 2016)

Zadeva C-485/09. Viamex Agrar Handels GmbH proti Hauptzollamt Hamburg-Jonas. 2011. EUR-lex.

[http://eur-lex.europa.eu/legal-](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?qid=1452796638353&uri=CELEX:62009CJ0485)

[content/SL/TXT/?qid=1452796638353&uri=CELEX:62009CJ0485](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?qid=1452796638353&uri=CELEX:62009CJ0485) (22. marec 2016)

ZPrCP (Zakon o pravilih cestnega prometa). 2010. Ur. l. RS, št. 109/2010

ZPCP-1-UPB3 (Zakon o prevozih v cestnem prometu: uradno prečiščeno besedilo). 2005.  
Ur.l. RS, št. 26/05

ZVMS (Zakon o veterinarskih merilih skladnosti). 2005. Ur. l. RS, št. 93/2005

ZZZiv (Zakon o zaščiti živali). 1999. Ur. l. RS, št. 38/13



## ZAHVALA

V prvi vrsti bi se rada iskreno zahvalila mentorju prof. dr. Franciju Avscu za vso pomoč, potrpežljivost in spodbudo pri nastajanju diplomskega dela.

Prav tako se zahvaljujem recenzentki doc. dr. Manji Zupan ter predsedniku komisije doc. dr. Silvestru Žguru za nasvete in motivacijo, da bi bilo diplomsko delo še kvalitetnejše.

Zahvala gre tudi knjižničnemu osebju, še posebej dr. Nataši Siard, ki je z natančnimi pregledi in vztrajnimi pojasnjevanji pripomogla k temu, da je diplomska naloga danes pravilno urejena in oblikovana.

Na čisto posebnem mestu se zahvaljujem moji družini in prijateljem. Brez vaše vzpodbude in podpore mi morda ne bi uspelo.

Vsem skupaj in vsakemu posebej – iskrena hvala.