

העותרות

1. תנו לחיות לחיות
2. אנונימוס – עמותה לזכויות בעלי-חיים
ע"י ב"כ עוה"ד יוסי וולפסון
מהמחלקה המשפטית של תנו לחיות לחיות
רח' דב פרידמן 8, ת.ד. 3602, רמת-גן
טל': 03-6241776 ; פקס: 03-6241779 נייד: 052-259877352136

נגד

המשיב 1

1. מנהל השירותים הווטרינריים במשרד החקלאות ופיתוח הכפר
על ידי פרקליטות המדינה, משרד המשפטים ירושלים
טל': 02-64666701 ; פקס: 02-6467011
2. חב' דה לוי תוצרת חקלאית בע"מ
3. חב' איילות תוצרת חקלאית בע"מ
4. אמפ"י התאחדות מפטמים ישראלית
ע"י ב"כ עוה"ד אמיר רנן
רח' כנרת 5 ת"ד 909 בני ברק 5110804
טל': 03-5788770 ; פקס: 03-5788771
5. חב' עגלי תל שיווק בקר בע"מ
6. חב' ראשי בקר בע"מ
7. חב' משק תמיר נהלל בע"מ
8. אלי לוי
ע"י ב"כ עוה"ד גיל להב
בית מישורים, רח' השילוח 4, ת.ד. 6907, פתח תקווה 4934829
טל': 03-6128040 ; פקס: 077-5558075
9. בית מטבחים דבאח בע"מ
10. סאלח דבאח ובניו בע"מ
11. בקר וכבשים דבאח בע"מ
ע"י ב"כ עוה"ד גיל שפר
רח' מעלה השתרור 15, חיפה 3328439
טל': 04-8371505 ; פקס: 04-8370231
12. בקר תנובה שותפות מוגבלת רשומה
ע"י ב"כ עוה"ד איתמר ענבי, נירה קורי ואו יונתן פרידמן
רח' סחרוב 9, ת.ד. 15065, חיפה 3508409
טל': 04-8546666 ; פקס: 04-8546677
דוא"ל: Haifa@friedman.co.il

המשיבים

תצהיר תשובה מטעם המשיב 1

המשיב 1 (להלן: **המשיב**) מתכבד להגיש תצהיר תשובה מטעמו לצו על תנאי שניתן בעתירה בהתאם להחלטת בית המשפט הנכבד מיום 27.7.17, כדלקמן.

פתח דבר

1. עניינה של העתירה בבקשת העותרות כי מנהל השירותים הווטרinariים במשרד החקלאות ופיתוח הכפר יחדל מליתן רישיונות ליבוא בעלי חיים המיועדים לשחיטה (בין שחיטה מיידית ובין שחיטה לאחר פיטום), נוכח הסבל ממנו סובלות הבהמות בעת הובלתן באוניות. תחת זאת, העותרות מציעות כי תועדף החלופה של יבוא בשר מצוּן על פני הבאת בעל החיים חי.
2. במסגרת תגובתו המקדמית מיום 24.1.2016 (להלן: **התגובה המקדמית**), הבהיר המשיב 1 (להלן: **המשיב**) כי הוא אינו חולק על כך שהאינטרס בדבר צמצום הפגיעה ברווחת בעלי החיים הוא אינטרס כבד משקל, אולם אינטרס זה אינו עומד לבדו, ויש מקום לאזנו עם צרכים ואינטרסים ציבוריים אחרים, שייפגעו באם יבוטל יבוא בעלי החיים. כן נטען, כי במצב הדברים הנוכחי השוק המקומי לגידול בקר וצאן לבשר (להלן: **מקנה**) או יבוא בשר מצוּן **אינם** מסוגלים לספק את הביקוש המקומי לבשר טרי, ולכן לא קיימת חלופה ממשית ומלאה ליבוא ארצה של מקנה לצורכי שחיטה. במצב דברים זה, לא ניתן לחדול לחלוטין מייבוא מקנה לצרכי שחיטה, כבקשת העותרת. הובהר, כי למעשה, הימנעות, ישירה או עקיפה מיבוא מקנה, תביא לפגיעה בצרכנים המבקשים לאכול בשר טרי, ולעליית יוקר המחיה, וזאת בניגוד למדיניותה המוצהרת של הממשלה. כן צוין, כי יש ליתן משקל גם ליחסי סחר החוץ של מדינת ישראל.
3. המשיב סבר כי בהיעדר עילה משפטית למנוע, במישרין או בעקיפין, באופן מלא יבוא מקנה לצרכי שחיטה, הרי שמוקד הדיון בעתירה צריך להיות בצמצום, ככל הניתן, של הסבל הנגרם לבעלי החיים בדרכם ארצה ולא בהפסקת יבוא מקנה המיועד לשחיטה בישראל.
4. כפי שפורט בתגובה המקדמית, בין המהלכים לקידום רווחתם של בעלי החיים בדרכם ארצה כאמור, עומדת החלטת הממשלה מס' 833 מיום 13.12.15, במסגרתה נקבע, בין היתר, כי תוקם ועדה מייעצת - המורכבת מנציגי הממשלה ונציגי ציבור - לתחום צער בעלי חיים, שתפקידה ליעץ לשר החקלאות ופיתוח הכפר ולממשלה בגיבוש מדיניות בתחום ההגנה על חיות משק וחיות בית וקידום רווחתם; להוות גורם שיש להיוועץ בו בטרם התקנת תקנות וקידום הצעות חוק ממשלתיות בתחום ההגנה על בעלי חיים; לקבל דיווחים עיתיים מהגורמים העוסקים בתחום בעניין יישום החוק והתקנות ולהגיש דיווחים לממשלה בהתאם (להלן: **הוועדה המייעצת**).

5. בהמשך לתגובה המקדמית, ובמענה להודעה מעדכנת מטעם העותרות, ביום 27.1.17 הוגשה תגובה מטעם המשיב, במסגרתה נמסר כי הוועדה המייעצת הוקמה וכי בהתאם להנחיית שר החקלאות, הוחלט כי לנושא יבוא בעלי החיים תינתן קדימות בעבודת הוועדה. כן הובהר, כי חרף הגידול בהיקף יבוא הבשר המצונן עליו הצביעו העותרות, היקפו מהווה עדיין אחוז נמוך יחסית מכלל תצרוכת הבשר המקומית, ולפיכך, לא ניתן כבקשת העותרת לחדול מייבוא מקנה. עוד נמסר, כי הפסקת היבוא כמבוקש על ידי העותרת, תפגע בציבור הצורך בשר שאינו כשר; במי שעיסוקם כרוך ביבוא מקנה, וביחסי סחר החוץ של מדינת ישראל. לבסוף צוין, כי בכוונת המשיב לערוך עבודת מטה להטמעת הוראות הרגולציה האוסטרלית או האירופית בהתאמה שעניין בצמצום הסבל, כתנאים ברישיונות ליבוא מקנה.

6. ביום 1.2.2017 התקיים דיון בעתירה, בסיומו נקבע כדלקמן:

"עתירה זו מסבה עצמה על נושא שביסודו צער בעלי חיים. לשיטת העותרות (והמבקשות להצטרף) יש לאיין את יבוא בעלי חיים לשחיטה ולהחליפו ביבוא בשר טרי מצונן, נוכח הסבל הנגרם לבעלי החיים בעת הובלתם באניות. על קיומו של סבל כזה אין בעצם חולק, כמובן תוך הבחנה המעוגנת בנסיבות בין יבוא ממרחקים (אוסטרליה) לבין יבוא מקרוב (אירופה), בשל מספר הימים הנמוך יותר של הובלה מאירופה (3-5 ימים) מאשר מאוסטרליה (כשלושה שבועות). לשיטת העותרות הפתרון, כאמור, הוא יבוא בשר טרי מצונן בלבד. הודענו למבקשות להצטרף, המתעדות מסעי בעלי חיים וסבלם, כי ראינו את החומרים שצירפו אך לא ראינו לצרפן כצד לעתירה; המדינה ביקשה, ולשלמות התמונה נאפשר זאת, תגובה לדברי המבקשות להצטרף תוך 30 יום.

לשיטת המדינה שהמשיבות האחרות מצטרפות אליה, הכל מעוניינים בצמצום הסבל לבעלי החיים ופועלים לשם כך, אך אין מצב השוק, הצריכה והעלות (לרבות בתחום הכשרות) כזה המאפשר ויתור על יבוא בעלי חיים (שבהמשך יפוטמו ויישחטו בכל מקרה), מטעמים שונים. על כן המגמה לשיטתם צריכה להיות שיפור רווחת בעלי החיים בעת הובלתם באניות. המדינה מפנה להחלטת ממשלה 833 מ-13.12.15, שבמקרה או שלא במקרה באה כחודש לאחר הגשת העתירה (10.11.15), ואשר הטעימה הגנה על בעלי חיים ורווחתם למניעת צער בעלי חיים (לפי חוק צער בעלי חיים (הגנה על בעלי חיים), תשנ"ד-1994), ותוך קבלת המלצות צוות בין משרדי לנושא זה. הוחלט, בין השאר על הקמת ועדה מייעצת לחיזוק השקיפות, בהשתתפות נציגי אקדמיה, ממשלה וציבור והקמת אגף לרווחת בעלי

חיים ביחידת השירותים הוטרינריים, וכן התקנת תקנות רלבנטיות לעניין הובלת בעלי החיים. מצד המשיבות האחרות (שאינן המדינה) הודגשו זכויות שולחיהן לפי חוק יסוד: חופש העיסוק, שאלות של פרנסת עובדים לא מעטים, בעיות כשרות ביבוא בשר, הטעמה באשר למגזר הערבי ועוד.

הרצון העולה מן העתירה כשלעצמה אינו שנוי במחלוקת, כאמור, במובן המשפטי וגם המעשי, שכן אין מי שאינו חפץ כי בעלי החיים המובלים לא יסבלו. הפער הוא בין אפס יבוא לשיטת העתירה בנימוק כי אין דרך אמיתית למניעת הסבל ולפיקוח ואכיפה, לבין מעשים של ממש לצמצום הסבל. אנו סבורים, כי יש מקום לקדם באופן נמרץ לעת הזאת את צמצום הסבל ככל הניתן. בהקשר זה, הועדה המייעצת שהוזכרה למעלה התכנסה לראשונה רק ימים ספורים לפני הדיון לפנינו, ולא נחשוד בכשרים אם נניח שהיה לכך קשר לדיון, ובהרכב חסר. ישיבתה הבאה היא באפריל 2017. בדרך זו קשה להניח כי תהיה התקדמות מספקת. אנו סבורים כי כדי שהתמונה תתבהר באשר לאסדרה ראויה ולקידום ממשי של מניעת הסבל, גם אם לא עד קצה הדרך שמבקשת העתירה, ובלא שניטע מסמרות, היא "העלאת הילוך", הן בהשלמת הרכב הועדה בהקדם, לרבות ארגונים מסוג העותרות, הן בהתכנסות הועדה לעתים תכופות, הן בועדות משנה מתמחות בתוכה כגון לתקינה, והן בכלל בהמרצת הפעילות, ויפה שעה אחת קודם." (ההדגשות הוספו – ע' ס' ע')

7. בהמשך להחלטת בית המשפט, ביום 26.6.17 הגיש המשיב הוועדה מעדכנת, בגדרה מסר כי לאחר מינוי נציגי ארגוני בעלי חיים ונציגי אקדמיה, התכנסה הוועדה המייעצת ביום 8.6.17, ודנה בנושא יבוא מקנה לישראל. לישיבה זו זומנו בעלי עניין בנושא, הן מקרב ארגונים למען בעלי חיים והן מקרב יבואנים ומגדלים, בכדי לשמוע את טענותיהם. מאחר שהדיון בישיבת הוועדה המייעצת מיום 8.6.17 לא מוצה, נקבעה ישיבת המשך ליום 18.7.17. כן נמסר, כי המשיב פועל לתרגום הוראות האיחוד האירופי בנושא תנאים לשמירת רווחת בעלי חיים בעת הובלה ימית ואווירית, בכדי לשלבן כתנאים ברישיון היבוא למקנה, כאשר הפרת תנאים אלה על ידי היבואנים, צפויה לגרור קנסות לפי סעיף 28 לפקודת מחלות בעלי חיים [נוסח חדש], תשמ"ה-1985.

8. ביום 27.7.2017, לאחר שהוגשה תגובת העותרות להודעה המעדכנת מטעם המשיב, ניתן צו על תנאי כדלקמן:

"בשלב זה – צו על תנאי כמבוקש. בתשובה יתיחסו המשיבים למכלול הטענות מפי העותרות, בזיקה להחלטתנו מ-1.2.17."

9. בהתאם להחלטת בית המשפט הנכבד מיום 2.7.17, ביום 10.8.17 הוגשה הודעה מעדכנת נוספת מטעם המשיב, במסגרתה הציג המשיב את עיקרי המלצות הוועדה המייעצת, נכון ליום 18.7.17, וכן עדכן בדבר הכוונה לקיים דיון נוסף של הוועדה המייעצת ביום 24.10.17, במסגרתו תלובן סוגיית יבוא המקנה לגידול ולפיטום.
10. המשיב סבור כי דינו של הצו על תנאי להתבטל, ובהתאם לכך, דינה של העתירה להידחות.
11. להבנת המשיב הצו על תנאי המפנה להחלטת בית המשפט הנכבד מיום 1.2.17, ממוקד בסוגיית צמצום הסבל ולא במשאלת העותרת להפסקה כליל של יבוא מקנה לצורך שחיטה. כאמור בהחלטה - "הרצון העולה מן העתירה כשלעצמה אינו שנוי במחלוקת, כאמור, במובן המשפטי וגם המעשי, שכן אין מי שאינו חפץ כי בעלי החיים המובלים לא יסבלו. הפער הוא בין אפס יבוא לשיטת העתירה בנימוק כי אין דרך אמיתית למניעת הסבל ולפיקוח ואכיפה, לבין מעשים של ממש לצמצום הסבל. אנו סבורים, כי יש מקום לקדם באופן נמרץ לעת הזאת את צמצום הסבל ככל הניתן." זאת ועוד, העתירה ממילא אינה מגלה עילה להושטת הסעד המבוקש בה – הפסקת יבוא בעלי החיים לשחיטה והחלפתו ביבוא בשר טרי מצונן – כאשר נקודת המוצא הדיונית היא כי במצב הדברים הנוכחי לעת הזו לא קיימת חלופה ליבוא ארצה של מקנה לצורכי גידול, פיטום ושחיטה.
12. משכך, המשיב ימקד טיעונו, בתצהיר זה בסוגיית צמצום הסבל של המקנה בעת הובלתו ארצה. כפי שיפורט להלן, המשיב פועל לצמצום הפגיעה ברווחתו של המקנה המיובא בעת הובלתו באוניות (כמו גם במטוסים), על אף שידגש כי יבוא אווירי לפיטום ושחיטה אינו מתקיים מאז דצמבר 2016.
13. לאור האמור, סבור המשיב כי דין העתירה להידחות ועל הצו על-תנאי להתבטל. כך בתמצית, וכעת ביתר הרחבה.

רקע מקצועי ונורמטיבי

(א) בשר טרי

14. קיימים שלושה מקורות לצריכת בשר טרי, עליהם נרחיב להלן. בתגובה זו, נקיטה במילים "בשר טרי" תתייחס לשלושת מקורות אלה, אלא אם כן מצוין במפורש אחרת. לצד זאת, נעיר כי ממוצע יבוא **בשר בקר קפוא** בשלוש השנים האחרונות עמד על כ-80,000 טון מדי שנה. אמנם, הבשר הקפוא זול יותר מהבשר הטרי, אך בשנים האחרונות ניכרת מגמה של מעבר לצריכת בשר טרי.

15. נקדים את המאוחר ונציין כי תכלית הפירוט שלהלן היא לפרוס את התשתית העובדתית, עליה מבוססת המסקנה, לפיה במצב הדברים הנוכחי, בין היתר נוכח כך שהשוק המקומי ויבוא בשר מצונן אינם מסוגלים לעת הזו לספק את הביקוש המקומי לבשר טרי, נדרש ייבוא של מקנה לפיטום ולשחיטה למדינת ישראל, על מנת לאפשר לצרכן הישראלי לרכוש בשר טרי.

(א)1) יבוא עגלים באנייה והעברתם בארץ לפיטום או לשחיטה

16. המקור המרכזי של בשר בקר הוא עגלים המיובאים לישראל מאירופה ומאוסטרליה, גידולם במשקי פיטום ושחיטתם בארץ. מרבית העגלים המגיעים לישראל מועברים למשקי פיטום ושחיטתם מתבצעת לאחר מספר חודשים מהיבוא, במשקל של כ-500 ק"ג לראש. רק מקצת מהעגלים מגיעים לישראל במשקל זה ומיועדים לשחיטה מידית.

17. חלק מהצרכנים מעדיפים, ככל הניתן, שמידת הטריות של הבשר הנצרך תהיה גבוהה, ולכן הם מבקשים לצרוך בשר שהופק מבקר שהובא ארצה חי לצורך שחיטתו בארץ. לצד זאת, אין חולק כי החיסרון ביבוא העגלים בכלי שייט הוא בהיבט רווחת בעלי החיים המיובאים, שכן יבוא מעין זה עשוי להימשך בין חמישה ימי הפלגה ממדינות אירופה ועד כדי שלושה שבועות מאוסטרליה. מכאן החשיבות לקביעת סטנדרטים בנוגע לתנאים בהם מוחזקים בעלי החיים באנייה, זאת על מנת לצמצם את הפגיעה ברווחתם במהלך השייט, כפי שנרחיב להלן.

18. בשנת 2017 יובאו לישראל 204,145 עגלים, מתוכם 29,343 עגלים מאוסטרליה ו-174,802 עגלים מאירופה. יצוין כי בשנת 2017 כ-98% מהעגלים המיובאים הועברו למשקי פיטום למשך מספר חודשים טרם העברתם לשחיטה ורק כ-2% הועברו לשחיטה מידית עם הגעתם לישראל.

19. על מנת לסבר את האוזן נציין כי בשנת 2015 יובאו ארצה 184,093 עגלים מחו"ל ובשנת 2016 יובאו ארצה 236,885 עגלים מחו"ל.

20. בשנת 2015, עת הוגשה העתירה, יבוא עגלים נעשה בעיקרו מאוסטרליה, מסע האורך כאמור בשלושה שבועות. כיום, מרבית יבוא העגלים נעשה ממדינות אירופה ובהן: הונגריה, רומניה, ליטא ופורטוגל. כפי שנרחיב להלן, היצואנים ממדינות אירופה החברות באיחוד האירופי, כפופים לכללי הרגולציה של האיחוד האירופי בנושא יצוא בעלי חיים : COUNCIL REGULATION (EC) No 1/2005, on the protection of animals during transport and related operations (להלן : **הרגולציה האירופית**), שבין מטרותיה המרכזיות, שמירה על רווחת בעלי החיים בהובלה. רגולציה זו תיקנה בדצמבר 2004 את כללי האיחוד האירופי הקודמים העוסקים בהובלת בעלי חיים, בין היתר, על סמך המלצות של ועדה מדעית בנושא בריאות ורווחת בעלי חיים (ראו סעיף 8 לרגולציה) ובהתאם לאמנות

בינלאומיות שונות בתחום (סעיף 1 ו-4 לרגולציה), המגדירה את תחומי האחריות של כל המעורבים בשרשרת ההובלה. הרגולציה קובעת כללים להובלת בעלי חיים בין מדינות האיחוד, לרבות הוראות בדבר הבדיקות הספציפיות שיש לבצע עם הכניסה או היציאה משטח האיחוד. הרגולציה מסדירה גם את נושא הפיקוח על ידי הרשויות המוסמכות על העמידה בדרישות כללי התקנה.

יצוין כי הייצוא לישראל ממדינות אירופה החברות באיחוד האירופי, עומד בסטנדרטים שנקבעו בכללי האיחוד האירופי. משלוחי בעלי חיים שהגיעו לישראל ממדינות אלו אושרו על-ידי הרשויות באיחוד האירופי בהתאם לסטנדרטים אלה.

21. גם יצואני הבקר האוסטרליים כפופים לכללי רגולציה במסגרת מערכת להבטחת שרשרת הייצוא הנקראת (Export Supply Chain Assurance System (ESCAS), אשר פותחה באוסטרליה, בין היתר בהתבסס על המלצות ארגון הבריאות העולמי לבריאות בעלי החיים (World Organization for Animal Health- [Office International des Epizooties], או- OIE) בענין ייצוא בעלי חיים. השמירה על רווחת בעלי החיים (Animal Welfare) מהווה עיקרון מרכזי במערכת כללים זו החלה כאמור על יצואני הבקר האוסטרליים לישראל. ברוח זו, כך נאמר באתר משרד החקלאות האוסטרלי¹ המפרט בדבר המסגרת הרגולטורית לפיקוח על ייצוא בעלי חיים:

"Australian legislation puts animal welfare at the center of the live animal export trade, aiming to ensure that exporters handle livestock according to international animal welfare standards. This ensures a sustainable future for the export livestock industry".

22. בהקשר זה יצוין כי עוד קודם לכינוס הוועדה המייעצת בנושא, קיים המשיב 1 פגישות עם נציגים אוסטרליים (כדוגמת נציגי משרד החקלאות האוסטרלי, שר המסחר והתעשייה האוסטרלי ושגריר אוסטרליה בישראל) בנושא רווחת בעלי חיים ביבוא מאוסטרליה בדרך הים. במסגרת פגישות אלה הובהר כי משך ההובלה מאוסטרליה אמנם ארוך יחסית להובלה מאירופה, אולם משכו מקובל בין מדינות בעולם, וכי ניתן לקיים את היבוא כל עוד תנאי ההובלה על האנייה תקינים. עוד הובהר כי מקרים נדירים של תמותה חריגה, ככל שהיו, מדווחים ונחקרים ע"י הרשויות האוסטרליות. בפגישות אלה סוכם על הגברת ממשק הדיווחים והניתוח של כל משלוח, לפי מדדים של תמותה ותחלואה חריגה, והוחלט על הגברת ההסברה לגבי תנאי יבוא תקינים.

¹ קישור לאתר החקלאות האוסטרלי: <http://www.agriculture.gov.au/export/controlled-goods/live-animals/livestock/regulatory-framework>

23. לפיכך, הן מדינות אירופה הנזכרות לעיל והן אוסטרליה, מקיימות רגולציה קפדנית בנושא שמירה על רווחת בעלי החיים המיוצאים מהן לישראל, כמו גם למדינות אחרות בעולם, לרבות לעניין תנאי היצוא וההובלה, כפי שיפורט להלן.

(א)(2) יבוא בשר מצונן

24. מקור נוסף לבשר טרי הוא יבוא בשר המצונן בטמפרטורה נמוכה, סמוך לאתר שחיטת ראשי בקר במדינת המוצא. כאמור, השחיטה מתבצעת בבית מטבחים במדינת המוצא, וזאת לאחר שהיבטים של בריאות הציבור, מניעת הפצת מחלות בעלי חיים ורווחתם, לאורך כל שרשרת היצור והפיקוח, הן במדינת המוצא והן בבית המטבחים הספציפי, אושרו על-ידי מנהל השירותים הווטרינריים לפי תקנות מחלות בעלי חיים (יבוא בשר), התשלי"ד – 1974.

25. יתרון של הליך יבוא זה הוא שבעל החיים נשחט במדינת המוצא ונמנעת הפגיעה ברווחתו הכרוכה מעצם השטתו ארצה. החיסרון שביבוא שכזה הוא שיש לשמור על שרשרת הקירור לכל אורכו של התהליך, בראש ובראשונה בשל הצורך בשמירה על בריאות הציבור ובנוסף, בכדי שלא לפגוע במרקמו ובטעמו של הבשר.

26. נכון לשנת 2015, אורך חיי המדף של בשר מצונן היה קצר יחסית ונע בין 14 עד 45 ימים מהשחיטה, כתלות בטמפרטורת האחסון וההובלה. מטעם זה, בין היתר, לא ניתן מענה לביקוש לבשר טרי ולא היתה ליבואני בשר כדאיות ליבואו. נקדים ונציין, כי ביום 6.12.17 פרסמו משרדי הבריאות והחקלאות הנחיות בעניין הארכת חיי המדף של בשר מצונן, במסגרתן הוארך תוקפו, בכפוף לשמירתו בתנאי קירור מסוימים, ועניין זה יורחב להלן.

27. באשר למיסוי בשר מצונן, במועד הגשת העתירה שיעור המכס הכללי ביבוא בשר מצונן בהתאם לפרט המכס 02.01 לצו תעריף המכס והפטורים ומס הקנייה על טובין, התשע"ב- 2012 (להלן: **צו תעריף המכס**), עמד על 13 ש"ח לק"ג + 12% מערך הטובין בעת הייבוא. מדיניות זו השתנתה בשנת 2016, כפי שיפורט בהמשך בסעיף 39(א) להלן. כמו כן, כפי שצוין בסעיף 18 (ב) לתגובה המקדמית מטעם המשיב, החל משנת 2014 קיימת מכסת יבוא וולונטרית בפטור ממכס הגדלה משנה לשנה, מכל המדינות החברות בארגון הסחר העולמי World Trade Organization – WTO, אשר ישראל נמנית על 164 המדינות החברות בו. כן, מתקשרת מדינת ישראל בהסכמי סחר בילטרליים ובהם נקבעות מכסות ליבוא טובין שונים בפטור ממכס או במכס מופחת. באשר לבשר מצונן, ישנן מכסות שנקבעו בהסכמים עם האיחוד האירופי (פטור ממכס בכמות מרבית של 1120 טון), ארצות הברית (1424 טון), אורוגוואי (400 טון), פרגוואי (600 טון), כחלק מגוש הסחר הנקרא 'מרקוסור'.

28. בנוגע להיקף יבוא הבשר המצונן ניתן לזהות מגמת עליה. כך, בין השנים 2011-2014 יבוא הבשר המצונן היה בהיקף מועט ביותר ומקורו היה אך ורק מהמדינות פולין ואורוגוואי. כך למשל, בשנת 2011 יובאו כ- 0.25 טון; בשנת 2012 יובאו כ-39 טון; בשנת 2013 יובאו כ-13 טון ובשנת 2014 יובאו כ-19 טון. בשנת 2015 היקף היבוא עמד על כ-1,566 טון. בשנת 2016 היקף היבוא עמד על 6,680 טון ובשנת 2017 - 10,474 טון.
29. לתחילת התהוותה של מגמה זו תרמה, בין היתר, גם החלטת ממשלה מס' 1584, עליה נרחיב להלן בסעיף 35.
30. משמעות היקף יבוא הבשר המצונן היא אפוא מעורבת. מחד, ביחס להיקף יבוא הבשר המצונן בעבר ניתן לראות מגמה של עליה, הן במספר המדינות שמחן ניתן לייבא בשר מצונן והן בכמות הבשר המיובא. בשנת 2015 ניתן היה לייבא בשר מצונן משבע מדינות חוץ ובשנים 2016-2017 נוספו עוד שתי מדינות, כך שכיום ניתן ליבא בשר מצונן מתשע מדינות חוץ והכמות המיובאת עלתה משמעותית משנת 2015 ל-2017 בכ-85%. מאידך, במונחים יחסיים, שיעור יבוא הבשר המצונן נמוך ביחס לכמות הכוללת של יבוא עגלים. יבוא של כ-10,500 טון בשר מצונן בשנת 2017, הגם שהוא נמוך עד מאד יחסית, ומהווה פחות מ-2% מסך היקף הבשר הטרי בארץ בשנת 2017 (על שלושת מקורותיו).

(א)(3) גידול מקומי

31. גם בקר הגדל בישראל הינו מקור לבשר טרי. מדובר בבקר שגדל באופן ייעודי לשם יצור בשר או בבקר שגדל ברפתות לשם הפקת חלב ואשר בסופו של יום מהווה מקור נוסף לבשר.
32. בשנת 2017 נשחטו 40,934 ראשי בקר מגידול מקומי כאמור, המהווים סדר גודל של כ-28% מהיקף שחיטת הבקר הכללי בישראל (על שלושת מקורותיו). לפי נתוני צריכת הבשר של ארגון ה-OECD לשנת 2017, צריכת בשר הבקר לאדם בישראל עמדה על 20 ק"ג בשנה ו-238,000 טון לשנה לכלל האוכלוסיה. מנתון זה ניתן להעריך את משקל הבשר שמקורו משחיטת בקר מגידול מקומי.
33. עוד חשוב לציין כי חקלאים רבים בישראל עוסקים לפרנסתם בגידול עגלי יבוא במשקי פיטום לתקופה של מספר חודשים עד לשחיטה, זאת משום שאין מספיק עגלים מקומיים ואין די שטחי מרעה לגידול עגלים בישראל.
34. **סיכום ביניים:** המסקנה העולה מהפירוט העובדתי לעיל היא כי במצב הדברים הנוכחי, הגידול המקומי של בקר לבשר ויבוא בשר מצונן, אינם מסוגלים לספק את הביקוש לבשר טרי בשוק המקומי ולכן, לא קיימת חלופה לייבוא עגלים לצורכי שחיטה.

(ב) מדיניות הממשלה בנוגע לענף הבקר לבשר ויישומה

35. ביום 4.5.2014 קבלה הממשלה החלטה מס' 1584 העוסקת, בין היתר, בענף הבקר לבשר (להלן: **החלטת הממשלה או החלטה 1584**). החלטה זו נתקבלה –

”בהמשך לעבודת הצוות הבינמשרדי המשותף למשרדי האוצר, הכלכלה, החקלאות ופיתוח הכפר והממונה על הגבלים עסקיים, בראשות מנכ”לית משרד האוצר, אשר דן בדרכים להפחתת מחירים במוצרי מזון נבחרים ובעיקרם מוצרי החלב ובשר הבקר...”

36. בהמשך כללה ההחלטה התייחסות לענף החלב, שאינה מעניינה של העתירה, ולענף הבקר לבשר, המצויה במוקד עתירה זו, ולכן חלק זה נצטט במלואו:

”9) הממשלה רושמת לפנייה את הודעת שר האוצר על כוונתו לפרסם בימים הקרובים הוראת שעה לגבי צו עדכני לתעריפי המכס על עגלים, כך שהמכס על עגלים ישונה לרמת הפטור.
טרם חתימת הצו ישמע שר האוצר את טענות ארגוני מניעת צער בעלי חיים וידווח על כך לראש הממשלה.
10) הממשלה רושמת לפנייה את הודעת שר האוצר על כוונתו לפרסם בימים הקרובים צו המורה על פתיחת מכסה וולונטרית לייבוא בשר בקר טרי בפטור ממכס, אשר גדלה במתווה הדרגתי כפי שהוסכם בין משרדי האוצר והחקלאות ופיתוח הכפר.
11) להטיל על שר החקלאות ופיתוח הכפר להקצות סך של 45 מלש”ח (במצטבר) על פני השנים 2015-2018 מתקציבו לטובת הסתגלות לענף הבקר לבשר, שיועברו למטרה זו.
12) להטיל על משרד החקלאות ופיתוח הכפר להקצות תמיכה שנתית בסך של 24 מלש”ח לתמיכה בענף רעיית הבקר. תוספת התקציב מעבר למתוקצב בבסיס תקציב משרד החקלאות ופיתוח הכפר למטרה זו תועבר למשרד החקלאות ופיתוח הכפר על ידי משרד האוצר בהמשך לכניסה לתוקף של מתווה הפחתת המכסים. בשנת 2018 לא יעלה גובה התמיכה על סך של 18 מלש”ח.
13) להטיל על משרד החקלאות ופיתוח הכפר להקצות מדי שנה 2015, 2016 ו- 2017 סך של 1.5 מלש”ח לטובת שיווק ומיתוג מכירת הבשר הטרי, שיועברו למטרה זו על ידי משרד האוצר...”

צילום החלטת ממשלה מס' 1584 מצורף ומסומן מש/1.

37. בהחלטת הממשלה מגולמת תפיסה שיסודה בקידום האינטרס הציבורי של הוזלת יוקר המחיה, והיא מורכבת ממספר סעיפים העוסקים במקורות הבקר לבשר. להלן נפרט את שנקבע בהחלטת הממשלה ואת יישומה בשטח.

38. **(א) יבוא בקר- שינוי צו המכס לרמת הפטור**: בהחלטת הממשלה נקבע כי תעריף המכס על עגלים מיובאים ישונה – בכפוף לשמיעת טענות ארגוני צער בעלי חיים - לרמת פטור (סעיף 9 להחלטה).

(ב) בהיבט היישומי נציין כי בהתאם להחלטת הממשלה, ביום 15.5.14 נשמעו, בין היתר, נציגי העותרת בעל פה בפני נציגי שר האוצר. שר האוצר שמע את טענותיהם והחליט לאחר שקילתן לדחותן ולפעול לפרסום תיקון כאמור לתעריף המכס. בהמשך לכך, הותקן ביום 26.5.14 צו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין (תיקון מס' 10), התשע"ד-2014, ונקבע כי המכס על עגלים מיובאים שישוחררו מפיקוח המכס עד לתאריך 31.12.21 הוא ברמת הפטור. תעריף המכס תוקן בהקשר זה פעם נוספת במסגרת צו תעריף המכס והפטורים ומס הקנייה על טובין (תיקון מס' 15), התשע"ד-2014 אשר פורסם ביום 24.07.2014.

צילום צו תעריף המכס והפטורים ומס קניה על טובין, תשע"ד-2014 מיום 26.5.2014 ומיום 24.7.2014 מצורף ומסומן מש/2.

39. (א) בשר טרי ומצונן – מכסות/שיווק: בהחלטת הממשלה נקבע שהמכסה להבאתו של בשר טרי בפטור ממכס תגדל במתווה הדרגתי כפי שסוכם בין משרד האוצר והחקלאות (סעיף 10 להחלטה).

(ב) בהיבט היישומי נציין, כי בהתאם להחלטת הממשלה, הוגדלו המכסות ליבוא של **בשר מצונן**, וזאת במסגרת תיקון 10 ותיקון 15 לצו תעריף המכס אשר צוינו לעיל. סך היבוא של בשר מצונן בפטור ממכס בשנת 2016 עמד על כ-6,400 טון וכי לאחר שתושלמנה הפעילות להגדלת המכסה לפטור מיבוא, תעמוד המכסה בשנת 2020 על 17,500 טון בשר ובמקביל המכס מחוץ למכסה יעמוד על 12% בלבד. אף מספר זה, רחוק מלספק את צרכי השוק ולייתר את הצורך במשלוחים החיים.

(ג) בנוסף, בהחלטת הממשלה הוחלט להקצות משאבים לשם עידוד צריכת הבשר המצונן בדרך של שיווקו ומיתוגו (סעיף 13 להחלטה).

40. (א) גידול בקר מקומי – מענק הסתגלות/תמיכה: בהתאם להחלטת הממשלה כאמור (סעיף 11 להחלטה) הקצה משרד החקלאות סך של 45 מלש"ח (במצטבר) מתקציבו על פני השנים 2015-2018 לטובת מענקי הסתגלות לענף הבקר לבשר, שהועברו למטרה זו על ידי משרד האוצר ותמיכה שנתית של 24 מלש"ח בענף רעיית הבקר (סעיף 12 להחלטה).

(ב) בהתאם להחלטת הממשלה, וכפועל יוצא מהסכם הורדת המכסים לבקר מיבוא, תמך עד כה משרד החקלאות בכ- 230 מגדלי בקר במרעה, המחזיקים בכ- 50 אלף ראשי בקר רשומים.

41. הנה כי כן, הממשלה גיבשה מדיניותה בהחלטה ממאי 2014 והיא פועלת ליישומה על מנת להביא להוזלת יוקר המחיה. במסגרת זו ניתנו תמריצים והקלות שונות לכל אחד משלושת מקורות הבשר הטרי: יבוא עגלים, יבוא בשר מצונן וגידול מקומי. יודגש כי אין

בהחלטת הממשלה עוגן למניעת יבואם של עגלים. להיפך, ההחלטה פטרה את יבואם ממכס. בכך עיגנה הממשלה את עמדתה, תוך שהכירה בכך שבמצב הדברים הנוכחי, גידול הבקר המקומי ויבוא בשר מצוּן אינם מסוגלים לספק את הביקוש המקומי לבשר טרי. משכך, על פני הדברים החלטת הממשלה מעלה את כדאיות היבוא של בקר (שכן תעריף המכס בעניין זה שונה והועמד על רמת הפטור). אמנם, לצד זאת מעודדת הממשלה גם את גידול הבקר המקומי (באמצעות תמיכות/מענקי הסתגלות) והן את יבוא הבשר המצוּן (באמצעות העלאת המכסות לכך), ומכאן כי היקפי היבוא של בשר מצוּן עשויים להשתנות בעתיד, כשניצני שינוי שכזה כבר ניכרים.

42. מכל מקום – וזה העיקר – כל עוד יבוא עגלים הכרחי (שכן הגידול המקומי ויבוא הבשר המצוּן אינם יכולים לספק את היקף הביקוש המקומי) – הרי בוודאי שאין לאסור את היבוא, ולצד זאת יש חשיבות בקביעת רגולציה ואכיפתה בכל הנוגע לצמצום הפגיעה ברווחת בעלי החיים המיובאים ארצה, כפי שנתייחס מיד.

43. למען הסר ספק נבקש להבהיר, כי אין בתצהיר זה משום קביעה מה היא מצב הדברים בתרחיש תיאורטי בו ניתן יהא לספק את הביקוש המקומי באמצעות יבוא בשר מצוּן וגידול מקומי בלבד. אם יתממש תרחיש עתידי שכזה אזי תידרשנה הרשויות המוסמכות לכלל השיקולים הרלבנטיים ולאורם תגבשנה את מדיניותן העדכנית.

(ג) צמצום הסבל לבעלי החיים הכרוכה בהובלתם בים

44. נקודת המוצא היא כי אין חולק שהובלה ממושכת דרך הים, במשך מספר שבועות, פוגעת ברווחתם של בעלי החיים, שהרי תנאים מעין אלה אינם טבעיים להם והפגיעה אינהרנטית לעצם ההובלה בים.

45. יחד עם זאת, אין חולק כי בפיקוח רפואי וטרינרי והקפדה על תנאי אוורור, הזנה וצפיפות נאותים, ניתן לצמצם את הפגיעה ברווחת בעלי החיים, כדלקמן.

(ג)1) התשתית המשפטית בישראל

46. הסמכות ליתן רישיון ליבוא בעל חיים קבועה בתקנות מחלות בעלי החיים (יבוא בעלי חיים), תשל"ד-1974 (להלן: **התקנות**) אשר הותקנו מכוחה של פקודת מחלות בעלי חיים [נוסח חדש], התשמ"ה-1985 (להלן: **הפקודה** או **פקודת מחלות בעלי חיים**). תכליתה הישירה של פקודה זו היא מניעת הפצה של מחלות בעלי חיים, שמירה על בריאות הציבור ובריאות בעלי החיים.

לאורך השנים סבר משרד החקלאות כי שיקול של מניעת צער בעלי חיים, על אף שאינו בין מטרותיה המוצהרות של הפקודה, הוא שיקול לגיטימי ובעל משקל שעל כל בעל סמכות בתחום הטיפול והרגולציה על בעלי חיים לשיקול כשיקול רלבנטי.

47. ביום 14.12.2015 תוקן חוק צער בעלי חיים (להלן: **החוק**), ובמסגרתו תוקנה גם הפקודה, כך שלמען הסר ספק נוסף בה סעיף 34 ובו נקבע כך:

"מי שניתנה לו הסמכות לפי פקודה זו, רשאי בעת הפעלת סמכותו לשיקול שיקולים לצמצום פגיעה ברווחתם של בעלי החיים כהגדרתם בחוק צער בעלי חיים (הגנה על בעלי חיים), תשנ"ד-1994 ולקידום מטרותיו של החוק האמור".

48. סעיף 19 לחוק קובע כי שר החקלאות הוא הממונה על ביצועו של חוק זה וכי הוא רשאי באישור ועדת החינוך והתרבות של הכנסת, ובהתחשב בצרכי החקלאות להתקין תקנות לביצועו ולשם השגת מטרתו של חוק זה.

49. מכוח תיקון 10 הוסף סעיף 19(7) לחוק המסמך את השר לקבוע בתקנות תנאים והגבלות לייבוא ולייצוא בעלי חיים. וכך נאמר:

"**תנאים והגבלות לייבוא וייצוא בעלי חיים**; תקנות לפי פסקה זו יותקנו בהתייעצות עם שר האוצר ושר הכלכלה"

50. כפי שפורט במסגרת תגובת המשיב, שר החקלאות הנחה את הגורמים המקצועיים, לשקוד על גיבוש נוסח מוצע לתקנות בהקדם האפשרי. יחד עם זאת, הובהר כי אין בכך משום התחייבות לגבי מועד התקנתן של התקנות. טעם הדבר הוא שנדרשת עבודה מקצועית נרחבת לגיבוש התקנות. כך, בהתבסס על המלצות הוועדה מ-2001, הותקנו בשנת 2006 תקנות צער בעלי חיים (הגנה על בעלי חיים)(הובלת בהמות), תשס"ו-2006, (להלן – "תקנות הובלת בהמות") ובשנת 2011 הותקנו תקנות צער בעלי חיים (הגנה על בעלי חיים) (הובלת עופות), תשע"ב-2011. כמו כן, הותקנו מכוח החוק גם תקנות צער בעלי חיים (הגנה על בעלי חיים) (החזקה שלא לצרכים חקלאיים) תשס"ט – 2009 (להלן- תקנות החזקה שלא לצרכים חקלאיים) ותקנות צער בעלי חיים (הגנה על בעלי חיים) (גידול חזירים והחזקתם לצרכים חקלאיים), התשע"ה – 2015.

כפי שניתן להיווכח, מלאכת התקנת תקנות היא מלאכה מורכבת הדורשת זמן וכוח אדם לנושא. בסוף שנת 2015 העביר המשרד תיקון רחב לחוק צער בעלי חיים ובשנת 2017 תיקן המשרד את תקנות החזקה שלא לצרכים חקלאיים בנושא מסירה לאימוץ של כלבים וחתולים מכלביות עירוניות ומארגונים למען בעלי חיים. כיום, המשרד מקדם בנושא צער בעלי חיים מספר קבצי תקנות, כמו למשל בנושא החזקת עגלים, בנושא תנאי החזקה ואופן המתה של אפרוחים והשמדת ביצי דגירה במדגריות וכן בנושא החזקת בהמות בבתי מטבחיים ותיקון לתקנות הובלת בהמות.

51. יודגש כי תקנות הבהמות והעופות (הובלה בדרך היים), 1936 (להלן: **תקנות הבהמות**), הנזכרות בעתירה וכוללות הוראות מנדטוריות בדבר תנאי ההחזקה של בעלי-חיים על גבי ספינות, הן תקנות מיושנות מלפני 80 שנה, שאין פועלים לפיהן בעשורים האחרונים וספק אם פעלו לפיהן קודם לכן. זאת, בין היתר, נוכח היעדר הלימה לימינו אנו, באופן שיישומן יזיק בהכרח לרווחת בעלי חיים בים ולרבות קשיים המתעוררים בכל הנוגע לתחולת הדין הטריטוריאלי על כלי שיט זרים.

(ג)2) התשתית המשפטית במדינת המוצא

52. להשלמת התמונה, המשיב סבור כי את הדיון ברגולציה הפנימית בישראל בנוגע לייבוא בעלי חיים, שאחת מתכליותיה המרכזיות הינה צמצום הפגיעה ברווחת בעלי החיים הנגרמת בהובלה ימית, לא ניתן לנתק מן הרגולציה המסדירה את יצוא בעלי החיים במדינות המוצא. זאת, לאור תכליותיה של הרגולציה במדינות המוצא בעניין תנאי היצוא של בעלי חיים, התואמות את עמדת המשיב בעניין צמצום הפגיעה ברווחת בעלי החיים במהלך הובלתם לישראל.

53. כאמור, לאוסטרליה רגולציה המסדירה את מתן האישור למשלוחי יצוא של בעלי חיים במסגרת מערכת ה- ESCAS (Export Supply Chain Assurance System), המבוססת בין היתר על המלצות ה- OIE בעניין משלוחי בעלי חיים. כך למשל בהתאם לרגולציה האוסטרלית, יצואן המבקש לייצא מקנה חייב לפנות בכתב לרשות המוסמכת באוסטרליה ולפרט את מבוקשו. הפירוט צריך לכלול את כל סוגי המקנה המבוקש ליצוא, כמויות, מקורות, תחנות בדרך, כלי הובלה ותחנות במדינות היעד (נמל הגעה, תחנות הסגר, משקי פיטום ובתי מטבחיים).

הרגולציה האוסטרלית דורשת נוכחות של רופא וטרינר אשר ילווה את המקנה בהובלה הימית ופריקתו. הרופא הווטרינר מחויב לבדוק את בעלי החיים ולטפל בהם ככל שנדרש ולבדוק את התנאים במהלך ההובלה. לשם כך, הוא מחויב לנהל דו"ח יומי ולהעביר דיווח זה לרשויות באוסטרליה. בנוסף, בכדי לבדוק עמידה בדרישות, היצואן מחויב להתקשר עם חברה בלתי תלויה לשירותי ביקורת שתעשה, מעת לעת, מבדקים בכל התחנות שבהן עובר המקנה.²

54. אשר לאיחוד האירופי נציין, כי המבקש להוביל בקר או לייצאו ממדינות האיחוד האירופי, כפוף לרגולציה האירופית המבוססת כאמור על המלצות וועדה מדעית בנושא בריאות ורווחת בעלי חיים ועל אמנות בינלאומיות בתחום.

² קישור לאתר השירותים הווטרינריים האוסטרליים בנוגע לרגולציה האוסטרלית בנושא הובלה ימית של בעלי חיים : <http://www.agriculture.gov.au/export/controlled-goods/live-animals/livestock>

במסגרת הרגולציה האירופית נקבעו תנאי מינימום להובלת בעלי חיים, לרבות בנושא צפיפות, זמני ההובלה, רישום ודיווח, הכשרת מובילים וביצוע בדיקות וביקורות, במטרה להמעיט בסבל הנגרם כתוצאה מההובלה.³

ראו למשל סעיף 3 (Article 3) להלן :

"No person shall transport animals or cause animals to be transported in a way likely to cause injury or undue suffering to them.

In addition, the following conditions shall be complied with:

(a) all necessary arrangements have been made in advance to minimize the length of the journey and meet animals' needs during the journey;

(b) the animals are fit for the journey;

(c) the means of transport are designed, constructed, maintained and operated so as to avoid"

לעניין בדיקת כלי שיט ראו סעיף 2 (Article 2) להלן :

"2. No person shall transport by sea, for more than 10 nautical miles, domestic Equidae and domestic animals of bovine, ovine, caprine or porcine species from a Community port unless the livestock vessel has been inspected and approved under Article 19(1)".

ובהקשר זה ראו סעיף Article 19(1)(c) להלן :

"1. The competent authority or body designated by a Member State shall grant a certificate of approval for a livestock vessel upon application, provided that the vessel is:

(c) has been inspected by the competent authority or body designated by a Member State and found to comply with the requirements of Section 1 of Chapter IV of Annex I regarding the construction and equipment for livestock vessels".

לעניין בדיקה בגבולות ובנמלים ראו סעיף Article 21 להלן :

"1. official veterinarians of the Member States shall check that the animals are transported in compliance with this Regulation and in particular:

...

3 קישור לאתר האינטרנט של האיחוד האירופי בעניין הרגולציה האירופית בנושא הובלת בעלי חיים:

http://ec.europa.eu/food/animals/welfare/practice/transport/index_en.htm

(d) that the means of transport by which the animals are to continue their journey complies with Chapter II and where applicable Chapter VI of Annex I;

(e) that, in case of export, transporters have provided evidence that the journey from the place of departure to the first place of unloading in the country of final destination complies with any international agreement listed in Annex V applicable in the third countries concerned;"

55. בנספחי הרגולציה האירופית נקבעו אף הוראות בדבר התאמת בעלי החיים למסע, התאמת כלי התחבורה (הובלה ימית, יבשתית או אווירית), העמסה, פריקה והובלת בעלי החיים, זמני האכלה והשקיה, מנוחה, ועוד. פרק 4 (CHAPTER IV) של ה - Annex הראשון קובע הוראות נוספות להובלה ימית לגבי מבנה כלי השיט, אוורור, תאורה, מתן מזון ומים (כולל טבלאות מפורטות לפי מיני בעלי החיים). פרק נוסף 6 (CHAPTER VI) קובע דרישות נוספות להובלות ממושכות. בפרק 7 (CHAPTER VII) קבועות דרגות הצפיפות להחזקת בעלי חיים, בטבלאות לפי סוגי בעלי החיים וסוג ההובלה.

ב- Annex השני ישנן הוראות לעניין יומן המסע (JOURNEY LOG), הכולל בין היתר, טפסים לתכנון מסלול ההובלה. ככל שמשך ההובלה עולה מעל מספר השעות שנקבע ברגולציה, חייב המוביל להזין, להשקות וליתן למקנה מנוחה. בעת הגעת המקנה לנמל היציאה הרשות המוסמכת בודקת הן את המקנה בהיבטים הבריאותיים ובהיבטי צער בעלי חיים והן את כלי השיט היוצא מהנמל של אותה מדינה, על מנת לוודא עמידתו בדרישות הרגולציה האירופית ו/או במדינת המוצא. היבטים אלה נרשמים במערכת הממוחשבת של האיחוד האירופי.

צילום הרגולציה האירופית בנוגע להובלה ימית של בעלי חיים מצורף ומסומן מש/3.

(ג) (3) היבטים אכיפתיים

56. באופן כללי נציין כי כל התלונות שמגיעות למשרד החקלאות בנושא צער בעלי חיים נבדקות ומטופלות על ידי הגורמים המוסמכים בשירותים הווטרנריים לפי תחומם.

בנוסף, בנושא אכיפת תקנות הובלת בהמות על פריקת בעלי חיים בנמל היבוא והובלתם בכלי רכב, מקצה המשרד גם את פקחי יחידת הפיצו"ח (פיקוח על הצומח והחי) אשר לרוב מתלווים אל הרופא הווטרנר הממשלתי בנמל ומקיימים פיקוח "בזמן אמת" (להבדיל מבדיקה בדיעבד של תלונות). בדו"חות אלו קיים פירוט הליקויים שנחשפו ע"י הפקחים והאמצעים הנקודתיים שנקטו לאלתר לתיקונם, לרבות עצירת העמסת בעלי חיים במקרה של צפיפות או מניעת הובלה במשאית עם רשת קרועה והחרמת אמצעים לא תקינים או שנעשה בהם שימוש יתר לדרבון בעלי החיים.

57. מלבד האכיפה הישראלית שניתן לבצע אך בשטח ישראל, יכולות הרשויות הרלבנטיות במדינת המוצא – אוסטרליה או מדינות האיחוד האירופי, לקיים בירור בדיעבד של נסיבות אירוע חריג, וזאת על מנת לצמצם את הסיכון להישנותו. על מנת להמחיש את האמור, נפנה כדוגמא לרגולציה באוסטרליה. 5 וכך נאמר:

"The Australian standards for the export of livestock (ASEL) defines a reportable mortality level by species on a voyage or air journey as, the percentages listed below or 3 animals, whichever is the greater number of animals

Sheep and goats: 2%

Cattle and buffalo on a voyage less than 10 days: 0.5%

Cattle and buffalo on a voyage more than 10 days: 1%

Camelids: 2%

Deer: 2%"

עוד יצוין, כי הגורמים הרלוונטיים באוסטרליה נדרשים לדווח באופן תקופתי לפרלמנט על כל היצוא שלהם לפי שנים. כך למשל, רלוונטי הנתון בדבר שיעור התמותה בהובלה. כאשר יש חריגה באחוז התמותה העומד בפועל על 1% בבקר ומעל 2% בצאן, היצואן האוסטרלי מחוייב לקיים תחקיר ולהגישו לרשויות. **ביחס ליבוא לישראל, לא נמצאו שיעורי תמותה כאמור ביחס ליבוא לישראל בשלוש השנים האחרונות.**

תקנות 1936

58. העותרות טוענות לאי אכיפה של תקנות הבהמות והעופות (הובלה בדרך היס) משנת 1936.

כפי שצוין בתגובתו המקדמית של המשיב, תקנות אלה, הכוללות הוראות מנדטוריות בדבר תנאי החזקה של בעלי-חיים על גבי ספינות, הן תקנות מיושנות מלפני 80 שנה, שאין פועלים לפיהן בעשורים האחרונים וספק אם פעלו לפיהן קודם לכן, בין היתר נוכח היעדר הלימה לימינו אנו, לרבות קשיים המתעוררים בכל הנוגע לתחלת הדין הטריטוריאלי על כלי שיט זרים.

59. יובהר כי הסטנדרט הקבוע בתקנות אלה הוא מיושן ותואם מבנה אנייה משנות ה-30 של המאה הקודמת. בפועל, התנאים באניות ליבוא בעלי חיים בעשורים האחרונים עולים על הסטנדרט הקבוע בתקנות 1936 ואילו היו פועלים לפיהן כיום, היה הדבר מזיק בהכרח לרווחת בעלי החיים בהובלה. **בכוונת המשיב לפעול אפוא, בהקדם לביטולן.**

5 וראו לעניין זה: <http://www.agriculture.gov.au/export/controlled-goods/live-animals/livestock/regulatory-framework/compliance-investigations/investigations-mortalities#consignment-51-cattle-and-sheep-exported-to-israel-and-jordan-in--january-2014>

תקנה 5 לתקנות הובלת בהמות

60. אשר לטענת העותרות בכל הנוגע לתקנות הובלת בהמות, המשיב יבקש להבהיר כי תקנות הובלת בהמות, אינן מתייחסות כלל ליבוא והובלה בדרך הים והאוויר, אלא להובלת בהמות בכלי רכב בתוך שטח ישראל. כך עולה בבירור מן התקנות עצמן, במסגרתן מוגדרת "הובלה" כ"העברת בהמה ממקום אחד למשנהו באמצעות כלי רכב לרבות טעינתה ופריקתה". כן מוגדר "היתר" בתקנות אלה כ"היתר שניתן לפי תקנות מחלות בעלי חיים (הסדרת תנועת בעלי חיים בישראל)".
61. כיוון שתקנות אלה עוסקות בהובלת בעלי חיים בתוך ישראל, ואינן נוגעות ליבוא בעלי חיים באמצעות כלי שיט או בהטסה, הרי שטענות העותרים בעניינן כלל אינן רלוונטיות לעתירה זו.
62. עד כאן באשר לרקע המקצועי ולמסגרת הנורמטיבית הרלוונטיים.

עמדת המשיב

63. עמדת המשיב היא כי העתירה אינה מגלה עילה להושטת הסעד המבוקש בה.
64. כאמור לעיל, נקודת המוצא הדיונית – כפי שעלתה מן התשתית העובדתית – היא כי במצב הדברים הנוכחי, לעת הזו לא קיימת חלופה ליבוא ארצה של עגלים לצורכי גידול, פיטום ושחיטה. כך, גם עולה מהחלטת בית המשפט מיום 1.2.17.
65. החלופה עליה מצביעה העותרת בעתירה, להבאת בשר מצונן, אינה ישימה. כפי שצוין לעיל, היקף היבוא של בשר מצונן מועט וזניח יחסית לסך צריכת הבשר שמקורו בבקר שמיובא לישראל ונשחט בה. כן, יש לזכור כי על אף שמסתמנת ראשיתה של מגמת עליה, המכסות השנתיות לייבוא בשר מצונן אינן מנוצלות במלואן. במצב דברים זה, הפסקת יבוא העגלים משמעה פגיעה דרמטית בצרכנים המבקשים לצרוך בשר טרי, כאשר ההערכה היא שמרביתם לא יוכלו כלל לצורכו ומיעוטם יצרכו אותו במחיר גבוה מאד על רקע היצע הנמוך של בשר טרי והביקוש הגבוה לו.
66. יתר על האמור, הפסקת יבוא העגלים כמבוקש על ידי העותרות תפגע פגיעה חמורה בציבור המעוניין בצריכת בשר שאינו כשר. צרכנים אלה, תלויים כמעט לחלוטין ביבוא העגלים, לאור חוק בשר ומוצריו, התשנ"ד-1994 (להלן: חוק הבשר), המתנה ייבוא בשר לישראל בתעודת כשרות.
- האיסור על יבוא בשר שאינו כשר, מצמצם את מקורות האספקה לבשר שאינו כשר לשחיטה מקומית בלבד, למעט מקרים מיוחדים (ראו: סעיף 3 לחוק הבשר). כזכור,

השחיטה המקומית מבוססת ברובה הגורף על יבוא העגלים, באשר בקר מגידול מקומי מספק אחוזים נמוכים בלבד מהצריכה: בשנים האחרונות עמד נתח הבקר הישראלי על כ-17% מסך צריכת בשר הבקר בישראל.

בהקשר זה יצוין, כי בשנת 2016 הוגשה עתירה במסגרתה דרשו העותרים, חברה בבעלות ערבית העוסקת בייצור ושיווק בשר בקר טרי וצרכני בשר מקרב האוכלוסייה הערבית, את ביטולו של חוק הבשר, או את החרגת תחולתו באופן שלא יחול על הציבור הערבי. בשל הערות בית המשפט הודיעו העותרים כי הם אינם עומדים על העתירה (בג"ץ 3986/16 **אחמד אפנדי בע"מ נ' משרד הכלכלה**). בנסיבות אלה, ברי כי הפסקת יבוא העגלים, תפגע פגיעה חמורה בציבור המעוניין בצריכת בשר שאינו כשר.

67. לא זו אף זו; בהיעדר עילה בדין לאסור על יבוא מקנה חי, יבוא המתקיים בכל העולם ולא הוטל עליו איסור, הפסקת יבוא בעלי החיים עשויה לפגוע בפרנסתם ובחופש העיסוק של עוסקים רבים – יבואנים, מפטמים ובתי מטבחים. להשלמת התמונה יצוין, כי בשנת 2017 הוגשה לבית המשפט הנכבד עתירה, במסגרתה עתרו מגדלי ומפטמי בקר נגד התיקון לצו תעריף המכס לשנת 2016, במסגרתו הוגדלה מכסת יבוא הבשר בפטור ממכס (בג"ץ 9/17 **קיבוץ ניר עוז נ' שר האוצר**). בגדרי אותה עתירה, טענו העותרים כי התיקון לצו יפגע בקניינם ובחופש עיסוקם. בשל הערות בית המשפט בדבר הצורך לבחון את הפגיעה הנטענת במבחן המציאות, הודיעו העותרים כי הם אינם עומדים על העתירה.

68. על פי תנאי חלק מהסכמי ה-WTO הנוגעים בין היתר ליבוא בעלי חיים (ההסכם בדבר חסמי סחר טכניים הידוע כהסכם ה-TBT (Technical Barriers to Trade), וההסכם בנושא יישום אמצעים סניטריים ופיטו-סניטריים הידוע כהסכם ה-SPS (Application of Sanitary and Phytosanitary Measures on the WTO Agreement) קיימת עדיפות להחלת כללי יבוא (כמו גם תקינה וחסמים טכניים אחרים) התואמים סטנדרטים בינלאומיים והמבוססים על ראיות מדעיות, גם ביחס למוצרים מן החי.

על כן, מכיוון שכמפורט לעיל, לאוסטרליה ולאייחוד האירופי רגולציה לעניין תנאים לאישור משלוחי יבוא בעלי חיים, ששמירה על רווחתם היא בין מטרותיה המרכזיות, וכאשר היא מבוססת בין היתר על המלצות ארגונים וגופים בינלאומיים, עמדת המשיב היא כי דרך המלך אינה לפסול באופן גורף את יבוא בעלי החיים מאוסטרליה ומהאייחוד האירופי, אלא לקבוע מסגרת כללי יבוא של בעלי חיים שיתבססו על אותם סטנדרטים בינלאומיים. זאת, בדומה לכללי היצוא המקובלים במדינות מהן מיובא הבקר, שתאפשר יבוא בעלי חיים תוך שמירה מרבית על רווחתם. זאת, ככל הניתן בהתאם למחויבויות המדינה ב-WTO ובהסכמי סחר בינלאומיים אשר היא צד להם

ותוך שמירה על יחסי מסחר תקינים עם אוסטרליה והאיחוד האירופי והמדינות החברות בו.

69. לאור כל האמור, יטען המשיב כי יבוא בשר מצונן אינו מהווה, לעת הזו, תחליף לצורך ביבוא מקנה לשם הספקת צרכי השוק הישראלי. במילים אחרות, קשה להלום תפיסה לפיה כבר בעת הזו יבוא בשר מצונן יכול להוות תחליף ליבוא עגלים. כל עוד היקף יבוא העגלים עולה באופן ניכר על היקף יבוא הבשר המצונן וגידול הבקר המקומי, הרי שהפסקת יבוא עגלים משמעה פגיעה דרמטית בצרכנים המבקשים לצרוך בשר טרי; בציבור המעוניין בצריכת בשר שאינו כשר; פגיעה שאין לה תכלית מוצדקת בפרנסתם ובחופש העיסוק של עוסקים רבים – יבואנים, מפטמים ובתי מטבחים; וביחסי סחר החוץ של מדינת ישראל. לפיכך, בנקודת הזמן הזו, ובנתונים העובדתיים שנפרסו לעיל, וכל עוד לא יחול שינוי מהותי בהיקפי יבוא הבשר המצונן ובכמות העגלים הגדלים בארץ, אין מנוס מהמשך יבואם של עגלים.

70. לגופם של דברים יבקש המשיב להבהיר כי מדיניות הממשלה, לעת הזו, – מטעמי הוזלת יוקר המחיה – היא לאפשר יבוא עגלים באמצעות הובלה ימית. ואכן, הממשלה (ובהמשך שר האוצר) בהחלטתה הקלו על יבואם באמצעות מתן פטור ממכס.

71. ויודגש; אין חולק כי האינטרס בדבר צמצום הסבל לבעלי החיים הוא אינטרס כבד משקל, אולם אינטרס זה אינו עומד לבדו, ויש מקום לאזנו עם הצרכים והאינטרסים הציבוריים אשר פורטו לעיל, שמשקלם הסגולי אינו פחות בהכרח. אינטרסים ציבוריים אלה, ייפגעו באם יבוטל יבוא המקנה.

72. המשיב סבור כי אין עילה משפטית למנוע, במישרין או בעקיפין, את יבוא בעלי חיים לצרכי שחיטה. העותרות אף לא הצביעו על כל מדינה בעולם אשר אסרה יבוא כאמור. כפי שעולה מסקירה שערכה החטיבה למחקר, כלכלה ואסטרטגיה במשרד החקלאות בינואר 2016, ברחבי העולם כולו, מתבצע יבוא ויצוא של מקנה חי בהיקפים נרחבים (רי' נספח מש/5 לתגובה המקדמית).

73. יוער כי אמנם ניו זילנד הגבילה את יצוא בעלי חיים ממנה למטרת שחיטה, כך שזו טעונה אישור מיוחד ואולם, היא עדיין מייצאת למדינות אחרות בעלי חיים למטרות גידול ורבייה וכאמור ייצוא למטרת שחיטה לא נאסר על ידה באופן גורף (רי' נספח מש/1 לתגובת המשיב להודעה המעדכנת מטעם העותרות).

74. לאור האמור, הרי שמוקד הדיון צריך להיות בצמצום, ככל הניתן, של הסבל הנגרם לבעלי החיים בדרכם ארצה. עמדה זו, נדמה שהוכרה על ידי בית המשפט הנכבד בהחלטתו מיום 1.2.2017, במסגרתה נקבע כי "יש מקום לקדם באופן נמרץ לעת הזו את צמצום הסבל ככל הניתן". בהתאם לאמור, פעל המשיב במספר מישורים, והכל כפי שיפורט להלן:

צמצום הסבל של בעלי חיים ככל הניתן – מאמצי המשיב

עבודת הוועדה המייעצת

75. כפי שפורט בתגובתו המקדמית של המשיב לעתירה, בין המהלכים לקידום רווחתם של בעלי החיים, עומדת החלטת הממשלה מס' 833 מיום 13.12.2015, במסגרתה נקבע, בין היתר, כי תוקם ועדה מייעצת, המורכבת מנציגי הממשלה ונציגי ציבור לתחום צער בעלי חיים, שתפקידיה לייעץ לשר החקלאות ופיתוח הכפר ולממשלה בגיבוש מדיניות בתחום ההגנה על חיות משק וחיות בית וקידום רווחתם.
76. הוועדה המייעצת קיימה שני דיונים בנושא יבוא מקנה לישראל בתאריכים 8.6.17 ו-18.7.17, אליהם זומנולא רק בעלי עניין מקרב ארגונים למען בעלי חיים מקרב יבואנים ומגדלים, אלא אף נציגים מהאיחוד האירופי ומאוסטרליה אשר הציגו את הרגולציה הקיימת אצלם באשר לתנאי רווחת בעלי חיים וצמצום צער בעלי החיים המיוצאים מהם.
77. בהמשך לשיבה בחודש יולי בה התרכזו עיקר הדיון בשאלה אם נכון להמליץ לאסור יבוא של מקנה לשחיטה מיידית (מיד עם עגינתם בנמל יבוא והעברתם ישירות לבית מטבחיים), פנה המשיב ליו"ר הוועדה המייעצת בבקשה לקיים דיון המשך בנושא יבוא מקנה לגידול ולפיטום. בקשה זו התקבלה ע"י יו"ר הוועדה, והנושא נידון בתחילתה של ישיבת הוועדה ביום 24.10.17.
78. הוועדה התכנסה פעם נוספת ביום 26.12.17 בכדי לגבש ולהצביע על המלצותיה הסופיות. הפרוטוקול המתומלל של הדיון הגיע רק בחודש פברואר 2018 והמלצות הוועדה בנושא הועברו לשר החקלאות במסגרת פרוטוקול הוועדה, עם פרסומו באמצע חודש פברואר 2018.
79. כך נקבע בהמלצת הוועדה, אשר התקבלה ברוב של 15 חברים -2 נמנעים, כאשר נציגי התעשייה הביעו התנגדותם לסעיפים 1 ו-2 להמלצת הוועדה ותמיכתם ביתר האמור בהחלטה:

"הוועדה המייעצת התכנסה בתאריכים 8.6.17, 18.7.17 ו- 24.10.17 על מנת לדון בנושא יבוא המקנה.

בהתכנסויות אלה זומנו נציגים בעלי ידע בתחום מטעם מדינות היצוא, אירגוני חקלאים, אירגונים למען מעלי חיים, ואנשי מקצוע בתחום.

חברי הוועדה הקשיבו לנציגי מדינות היצוא (נציגים מאוסטרליה ומהאיחוד האירופאי), אשר תארו את הרגולציה הקיימת אצלם וכן הקשיבו לד"ר לין סימפסון ונציגי אירוגניים נוספים בנושא הובלת בעלי חיים.

נציגת משרד האוצר וחברת הוועדה תיארה בפני הוועדה את נושא מכסות יבוא בשר מצונן.

הוועדה עודכנה לגבי תהליך המתהווה בשירותים הווטרנרים לענין הכנסת תנאים נוספים לרישיונות יבוא המקנה, לצורך שיפור רווחת בעלי חיים בהובלה ימית ואווירית מתוף כוונה להביא לשינוי ולהגברת אכיפה בנושא.

חברי הוועדה התרשמו שיבוא המקנה בישראל הוא תלוי שינויים וכבר בשנת 2017 מסתמן מיתון בהיקפי היבוא ונראה שאף צפויה ירידה בהיקפי היבוא, בעקבות שינויים במכסות היבוא של בשר מצונן וכן שינויים במדיניות המיסוי לשנת 2020.

אמירות עקרוניות של הוועדה:

הוועדה סבורה שההובלות הבינלאומיות של בעלי חיים כרוכות מעצם הווייתן בפגיעה ברווחת בעלי חיים ומוטב, מבחינה זו, לגדל ולשחוט את בעלי החיים בסמוך למקום שנולדו ולייבא בשר. הוועדה מבינה שיבוא המקנה ימשך, ולכן יש לפעול לאסדרתו.

הוועדה ממליצה לממשלה לנקוט צעדים ממשיים בכיוון זה, ובכלל זה:

1. לבחון את השוואת תנאי יבוא המקנה לעומת יבוא בשר מצונן בהיבטי מיסוי ומכסות – לבחון אפשרות להחיל את אותו משטר מיסוי מתוך הנחה כי המצב הקיים היום, לפיו ישנו תמריץ חיובי ליבוא מקנה על פני בשר מצונן, פוגע ברווחת בעלי החיים.
2. הוועדה ממליצה לאסור יבוא מקנה לשחיטה מידית עם ההגעה לישראל.
3. הוועדה ממליצה לקדם את הבחינה של הארכת תוקף חיי המדף של הבשר המצונן, שנעשית ע"י משרד החקלאות ומשרד הבריאות.
4. הוועדה ממליצה לקדם חקיקה לשיפור רווחת בעלי החיים בהובלה ימית ואווירית, בדגש על הובלה ימית.
5. הוועדה ממליצה לתת בידי משרד החקלאות אמצעי פיקוח ואכיפה מעשיים, לשם הבטחת רווחת בעלי חיים בהובלה ימית ואווירית.
6. מאחר שיבוא המקנה לישראל צפוי עוד לעבור שינויים לאורך השנים, ממליצה הוועדה לשוב ולבדוק את הנושא בעתיד.

פרוטוקול הוועדה מיום 24.10.17 מצורף ומסומן מש/4.

גידול יבוא הבשר המצונן

הגדלת מכסת היבוא בפטור

80. בין השנים 2011-2014 יבוא הבשר המצונן היה בהיקף מועט ביותר ומקורו היה אך ורק מהמדינות פולין ואורוגוואי.

81. החל משנת 2014 קיימת מכסת יבוא וולונטרית בפטור ממכס בכמות מרבית של 3500 טון מכל המדינות החברות בארגון הסחר העולמי – **World Trade Organization** , אשר ישראל נמנית על 164 המדינות החברות בו.
82. נוסף על האמור, מדינת ישראל קשורה בהסכמי סחר בילטרליים, במסגרתם נקבעו מכסות ליבוא בשר מצונן בפטור ממכס, עם המדינות הבאות: האיחוד האירופי (פטור ממכס בכמות מרבית של 1120 טון), ארצות הברית (1424 טון), אורוגוואי 400 טון, פרגוואי 600 טון (כחלק מגוש הסחר הנקרא מרקוסור).
83. ביום 4.5.14 קיבלה הממשלה את החלטה מס' 1584 העוסקת בין היתר, כאמור, בענף הבקר לבשר. בהחלטת הממשלה נקבע שמכסת היבוא הוולנטרית בפטור ממכס של בשר מצונן תגדל במתווה הדרגתי כפי שסוכם בין משרד האוצר והחקלאות (סעיף 10 להחלטה).
- בהתאם להחלטת הממשלה הוגדלו המכסות ליבוא של בשר מצונן, וזאת במסגרת תיקון 10 ותיקון 15 לצו תעריף המכס. בהמשך, ביום 3.11.2016, פרסם שר האוצר את צו תעריף המכס והפטורים ומס קניה על טובין (תיקון מס' 3), התשע"ז 2016 (להלן: **צו תעריף המכס 2016**), בו נקבעה הגדלה הדרגתית של מכסות ליבוא בקר מצונן בפטור ממכס. לענין המכסות ראו סעיף 39(ב) לעיל.

הוזלת תעריף המכס ביבוא בשר מצונן

84. נכון לשנת 2015, שיעור המכס הכללי ביבוא בשר מצונן בהתאם לפרט המכס 02.01 לצו תעריף המכס והפטורים ומס הקנייה על טובין, התשע"ב-2012, עמד על 13 ש"ק"ג + 12% מערך הטובין בעת הייבוא.
- במסגרת צו תעריף המכס 2016, נקבעה הפחתה בשיעור המכס הכללי ביבוא בשר מצונן, בארבע פעימות החל משנת 2017. כפועל יוצא, בשנת 2020 המכס על יבוא בשר מצונן יעמוד על 12% בלבד לעומת 12% ו-13 שקלים לק"ג כפי שהיה טרם חתימת הצו.

הארכת חיי המדף של הבשר המצונן

85. ביום 6.12.17 פירסם משרד הבריאות בתיאום עם משרד החקלאות, הנחיות בעניין הארכת חיי המדף של בשר מצונן. במסגרת הנחיות, נקבע כי תוקף חיי המדף של בשר מצונן הנשמר בוואקום או באווירה מבוקרת בטמפרטורה של 1- עד 1 מעלות צלזיוס, יעמוד על עד 85 ימים. קרי, תוקף חיי המדף המקסימלי של בשר מצונן הוארך ב-40 ימים.

86. לסיכום, וכפי שהוצג לעיל, המשיב פועל במישורים רבים בכדי לעודד יבוא בשר מצונן וצריכתו. כאמור, יבוא בשר מצונן נמצא במגמת עליה, כאשר ההערכה הזוהירה היא כי מגמה זו צפויה להתרחב. בתגובה המקדמית אמרנו כי במהלך 2016 מתעתד משרד החקלאות לקיים בדיקות של מדינות חוץ נוספות ובכלל זאת, ספרד, אירלנד, פורטוגל, רומניה, צרפת והולנד ושל בתי מטבחים בהן, והכל על מנת להגדיל את היקפי יבוא הבשר המצונן, ובהתאם לבקשות של יבואנים ככל שתגענה. בהקשר זה יצוין כי המשיב בחן ענין זה ועד כה אושר יבוא בשר גם מארה"ב ואירלנד.

הוראות בנושא רווחת בעלי חיים בהובלה ימי ואווירית ברשיונות היבוא

87. לשם צמצום סבלם של בעלי החיים במסגרת היבוא לישראל, פעל המשיב לקביעת תנאים בנושא רווחת בעלי חיים, במסגרת רישיונות היבוא למקנה. זאת, לאחר שהתקיימה ישיבה בעניין עם נציגי היבואנים, אשר הביעו הבנה ונכונות לכך שייקבעו ברישיונות היבוא תנאים בנושא רווחת בעלי חיים, תוך שציינו, כי הם גם כך נדרשים לתנאים אלו לפי הדירקטיבה האירופית או החקיקה האוסטרלית החלות במדינות היצוא.

88. בהמשך לאמור, המשיב פעל לתרגום הוראות האיחוד האירופי בנושא תנאים לשמירת רווחת בעלי חיים בעת הובלה ימית ואווירית. תרגום זה היה כרוך בהעברת הוראות הדירקטיבה האירופאית לגורם מתרגם בהליך מכרזי, ובהמשך – להעברת התרגום לאימות של גורם מקצועי וטרינרי, בשל התכנים המקצועיים בו. לאחר השלמת התרגום, התקיימו מספר ישיבות בלשכה המשפטית של משרד החקלאות עם הגורמים המקצועיים בשירותים הווטרינריים, בנושא הוספת תנאים כאמור ברישיונות היבוא שהיבואנים של בקר וצאן ידרשו לעמוד בהם.

ביום 7.1.18 פורסמו ההוראות האמורות באתר השירותים הווטרינריים. הודעה על כך נמסרה ליבואני הבקר והצאן עוד באותו יום, תוך שהובהר כי הוראות אלה הן חלק בלתי נפרד מכל רישיון ליבוא בקר וצאן אשר יופק מיום 7.1.18. רצ"ב קישור להוראות השירותים הווטרינריים בנושא רווחת בקר וצאן בהובלה ימית ואווירית וההודעה ליבואני הבקר והצאן, בכתובת הבאה:

http://www.moag.gov.il/vet/Yechidot/inport%20export/knisa_vetsia_hayot_mahmad_yevu_mikne/Documents/hovala_vamit_avirit-horaa.pdf

89. הפרת תנאים אלה על ידי היבואנים, צפויה לגרור קנסות לפי סעיף 28 לפקודת מחלות בעלי חיים (נוסח חדש), תשמ"ה-1985. יצוין, כי עבירות לפי הפקודה ותקנותיה הן עבירות מנהליות לפי תקנות העבירות המנהליות (קנס מנהלי- מחלות בעלי חיים), תשס"ה-2005. לעניין עבירה על תקנה 2(א) לתקנות מחלות בעלי חיים (יבוא בעלי חיים), קובע סעיף (15) לתוספת של תקנות העבירות המנהליות, קנס של 1,000 ₪ לכל בהמה, במגבלת שיעור הקנס הקבוע בחוק העונשין לעבירה לפי סעיף 28 לפקודה, שהעונש בצידה אינו עולה על שנה והומרה לקנס.

90. הנה-כי-כן, המשיב הראה כי הוא פועל במישורים מקבילים לקביעת הסדרים שכל עניינם בצמצום הסבל בבעלי חיים בעת הובלתם ארצה ובכל אלה יש כדי להצדיק דחיית העתירה.

סיכום

91. נוכח כלל האמור לעיל ובכפוף לו, המשיב סבור כי העתירה אינה מגלה עילה להושטת הסעד המבוקש בה. לפיכך, בית המשפט הנכבד מתבקש לקבל את ההתנגדות ולהורות על ביטול הצו על-תנאי שהוצא, ועל מחיקת העתירה.

92. תצהיר תשובה זה, למעט סעיפים 27, 39(א), 83, 84 ו-68, נתמך בתצהירו של די"ר שלמה גראזי, רופא וטרינר ראשי ליבוא-יצוא בשירותים הווטרינרים במשרד החקלאות ופיתוח הכפר.

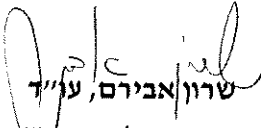
93. סעיפים 39(א), 83 ו-84, נתמך בתצהירה של תמר לוי בונה, רפרנטית חקלאות במשרד האוצר; סעיף 68 נתמך בתצהירו של אוהד כהן, מנהל מינהל סחר חוץ במשרד הכלכלה והתעשייה.

היום, י"ג ניסן תשע"ח, 29 מרץ 2018

ערין ספדי-עטלה, עו"ד

סגנית בכירה א' במחלקת הבג"צים

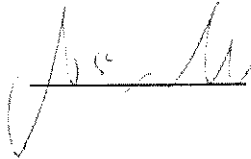
בפרקליטות המדינה


 שרון אבירם, עו"ד
 עוזרת במחלקת הבג"צים
 בפרקליטות המדינה

תצהיר

אני הח"מ, ד"ר שלמה גראזי, לאחר שהוזהרתי שעלי להצהיר את האמת וכי אם לא אעשה כן אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, מצהירה בזה כדלקמן:

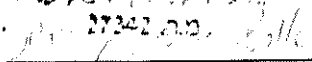
1. הנני מכהן בתפקיד רופא וטרינר ראשי ליבוא – יצוא בשירותים הווטרינרים במשרד החקלאות ופיתוח הכפר.
2. אני עושה תצהירי זה בתמיכה לעבודות המובאות בתצהיר התשובה מטעם המשיב 1 בבג"ץ 7622/15, למעט האמור בסעיפים 27, 39(א), 68, 83 ו-84.
3. קראתי את התגובה האמורה, העובדות המצוינות בה ידועות לי מתוקף תפקידי והינן אמת למיטב ידיעתי.
4. הנני מצהירה כי זה שמי וזו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.



אישור

אני הח"מ, אודליה אסולין-דגני, עו"ד, מאשרת בזה כי ביום 29.3.18 הופיע בפני מר שלמה גראזי, המוכר לי אישית ולאחר שהוזהרתי כי עליו לומר את האמת שאם לא יעשה כן יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק, חתם בפני על תצהירו.

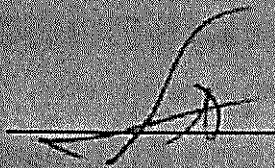
אודליה אסולין-דגני, עו"ד
מ.ת. 27242



תצהיר

אני הח"מ, תמר לוי-בונה, לאחר שהוזהרתי שעלי להצהיר את האמת וכי אם לא אעשה כן אחיה צפויה לעונשים הקבועים בחוק, מצהירה בזה כדלקמן:

1. הנני מכהנת בתפקיד רפרנטית חקלאות באגף תקציבים במשרד האוצר.
2. אני עושה תצהירי זה בתמיכה לעובדות המובאות בסעיפים 39(א) 83, ו-84 במענה לצו על תנאי שהוצא על ידי בית המשפט הנכבד ביום 27.7.2017.
3. קראתי את התגובה האמורה, העובדות המצוינות בסעיפים האמורים ידועות לי מתוקף תפקידי והינן אמת למיטב ידיעתי.
4. הנני מצהירה כי זה שמי וזו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.



אישור

אני הח"מ, דוד מ. עו"ד, מאשר בזה כי ביום 29.3.2018 הופיעה בפני גבי תמר לוי-בונה, המוכרת לי אישית/אשר זיהיתיה על-פי תעודת זהות 38353740, ולאחר שהוזהרתי כי עליה לומר את האמת שאם לא תעשה כן תהיה צפויה לעונשים הקבועים בחוק, חתמה בפני על תצהירה.




אורי נוסבאום, עו"ד
מ.ר. 38353

תצהיר

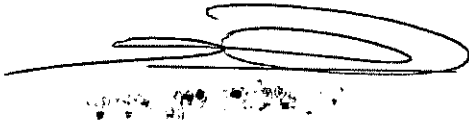
אני הח"מ, א/ה? רהן, לאחר שהוזהרתי שעלי להצהיר את האמת וכי אם לא אעשה כן אהיה צפויה לעונשים הקבועים בחוק, מצהירה בזה כדלקמן:

1. הנני מכהן בתפקיד מנהל מינהל סחר חוץ במשרד הכלכלה והתעשייה.
2. אני עושה תצהירי זה בתמיכה לעבודות המובאות בסעיף 68 לתצהיר התשובה מטעם המשיב בבג"ץ 7622/15.
3. קראתי את התגובה האמורה, העובדות המצוינות בה ידועות לי מתוקף תפקידי והינן אמת למיטב ידיעתי.
4. הנני מצהירה כי זה שמי וזו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.



אישור

אני הח"מ, רבית מלשט' ענייד, מאשר בזה כי ביום 29.3.18 הופיעה בפני מר אלהרז כר, המוכר לי אישית אשר זיהיתיה על-פי תעודת זהות _____, ולאחר שהוזהרתי כי עליה לומר את האמת שאם לא תעשה כן תהיה צפויה לעונשים הקבועים בחוק, חתמה בפני על תצהירה.



תוכן עניינים נספחים – בג"ץ 7622/15

שם הנספח	נספח
צילום החלטת ממשלה מס' 1584	מש/1
צילום צו תעריף המכס והפטורים ומס קניה על טובין, תשע"ד-2014 מיום 26.5.2014 ומיום 24.7.2014	מש/2
צילום הרגולציה האירופית בנוגע להובלה ימית של בעלי חיים	מש/3
פרוטוקול הוועדה מיום 24.10.17	מש/4

מש/1

צילום החלטת ממשלה מס'

1584

משרד ראש הממשלה

Prime Minister's Office



משרד ראש הממשלה מזכירות הממשלה החלטות הממשלה 2014

הגברת התחרות בשוקי החלב ובשר הבקר

מזכירות הממשלה

החלטה מספר 1584 של הממשלה מיום 04.05.2014 .
הממשלה ה - 33 בימין נתניהו

נושא ההחלטה

הגברת התחרות בשוקי החלב ובשר הבקר

מחליטים

בהמשך לעבודת הצוות הבין משרדי המשותף למשרדי האוצר, הכלכלה, החקלאות ופיתוח הכפר והממונה על ההגבלים העסקיים, בראשות מנכ"לית משרד האוצר, אשר דן בדרכים להפחתת מחירים במוצרי מזון נבחרים, בעיקרם מוצרי החלב ובשר הבקר, ואשר הציג ביום 13 במרץ 2014 את מסקנותיו לשרים העומדים בראש המשרדים הזכורים ובהמשך להחלטת הממשלה מס' 5177 מיום 21 באוקטובר 2012 שעניינה: "התייעלות משק החלב":

ענף החלב:

- 1) לאמץ את מסמך ההבנות שנחתם בין משרד האוצר, משרד החקלאות ופיתוח הכפר, התאחדות מגדלי בקר לחלב ומועצת החלב, אשר מצרף כנספח א' להחלטה זו (דפים 127-129).
- 2) להטיל על שר האוצר לפרסם צו עדכני לשינוי צו תעריף המכס והפטורים ומס קניה על טובין (להלן: "צו תעריף המכס") באופן שהמכסים והמכסות החלים בייבוא מוצרי החלב המפורטים בנספח ב' יעודכנו בהתאם למתווה המפורט כאמור, המצורף להחלטה זו והמהווה חלק בלתי נפרד ממנה (דפים 130-131).
- 3) להטיל על משרד החקלאות ופיתוח הכפר להקצות סך של 65 מלש"ח (במצטבר) מתקציבו על פני השנים 2014-2017, לטובת מענקי תמיכה והסתגלות של ענף הבקר לחלב, שיועברו למטרה זו על ידי משרד האוצר.
- 4) הממשלה רושמת את הודעת שר הכלכלה כי בתוך 60 יום מיום החלטה זו יפרסם נהלי חלוקה חדשים למכסות במוצרי חלב מיובאים במכס מופחת, כך שיקדמו באופן מיטבי שימוש במכסות אלו, בין היתר להגברת התחרות במשק או להפחתה ביוקר המחיה באמצעות הייבוא.
- 5) להטיל על משרד הכלכלה, בהתייעצות עם משרד האוצר, הממונה על ההגבלים העסקיים ומשרד החקלאות ופיתוח הכפר, לפרסם בתום 90 יום מיום קבלת החלטה זו, הליך תחרותי חדש לחלוקת המכסות הוולונטריות לייבוא מוצרי חלב הפטורים ממכס לפי החלטה זו, באופן שיקדם את ביטוי הפחתת המכס במחיר הסופי לצרכן, בין היתר, על ידי כך שתינתן עדיפות, אם יתאפשר, ליבואנים אשר יוכלו להתחייב על מחיר נמוך יותר לצרכן, בהתאם לכל דין.
- 6) להטיל על משרד הכלכלה בתיאום עם משרד האוצר, לפרסם, בתוך 90 יום מיום קבלת החלטה זו, מסלול לקידום התחרות בענף החלב, שמטרתו מיקסום כושר התחרות של מחלבות קטנות ובינוניות. הטבות המסלול יהיו מותנות בהגדלת התחרות לפי פרמטרים שייקבעו. אופן תקצוב המסלול ייקבע בהסכמה בין מנכ"ל משרד הכלכלה והממונה על התקציבים.
- 7) להטיל על שר החקלאות ופיתוח הכפר בתיאום עם משרד האוצר, להביא לשולחן ועדת הכלכלה של הכנסת, בתוך 180 יום מקבלת החלטה זו, תקנות לפי חוק תכנון משק החלב, התשע"א-2011, לעניין ויסות וקליטת חלב, שמטרתן הבטחת תנאים שווים למחלבות השונות בקליטה וייבוש חלב, ואשר, בין היתר, מקנות למועצה לענף החלב את הסמכות לקבוע גישה חופשית למתקן הייבוש עבור כל המחלבות ואשר מסדירות את העברת החלב בין מחלבות קולטות למחלבות שאינן קולטות ודרוש להן חלב.
- 8) להטיל על שר הכלכלה לבחון את הדרכים ליידע את ציבור הצרכנים בדבר המוצרים בפקוח מחירים ומיקומם, לרבות באמצעות ייעול האכיפה, עדכון התקנות להגנת הצרכן (חובת גילוי מוצר מזון בפקוח), התשע"ב-2012, ואמצעים נוספים ככל שיימצא הצורך בכך.

ענף הבקר לבשר:

9) הממשלה רושמת לפנייה את הודעת שר האוצר על כוונתו לפרסם בימים הקרובים הוראת שעה לגבי צו עדכני לתעריף המכס על עגלים חיים, כך שהמכס על עגלים חיים ישונה לרמת פטור.

טרם חתימת הצו ישמע שר האוצר את טענות ארגוני מניעת צער בעלי חיים וידווח על כך לראש הממשלה.

10) הממשלה רושמת לפנייה את הודעת שר האוצר על כוונתו לפרסם בימים הקרובים צו המורה על פתיחת מכסה וולונטרית לייבוא בשר בקר טרי בפטור ממכס, אשר גדלה במתווה הדרגתי כפי שהוסכם בין משרדי האוצר והחקלאות ופיתוח הכפר.

11) להטיל על שר החקלאות ופיתוח הכפר להקצות סך של 45 מלש"ח (במצטבר) על פני השנים 2015-2018 מתקציבו לטובת מענקי הסתגלות לענף הבקר לבשר, שיועברו למטרה זו על ידי משרד האוצר.

12) להטיל על משרד החקלאות ופיתוח הכפר להקצות תמיכה שנתית בסך של 24 מלש"ח לתמיכה בענף רעיית הבקר. תוספת התקציב מעבר למתקצב בבסיס תקציב משרד החקלאות ופיתוח הכפר למטרה זו תועבר למשרד החקלאות ופיתוח הכפר על ידי משרד האוצר בהמשך לכניסה לתוקף של מתווה הפחתת המכסים. בשנת 2014 לא יעלה גובה התמיכה על סך של 18 מלש"ח.

13) להטיל על משרד החקלאות ופיתוח הכפר להקצות מדי שנה לשנים 2015, 2016, ו- 2017 סך של 1.5 מלש"ח לטובת שיווק ומיתוג מכירת הבשר הטרי, שיועברו למטרה זו ע"י משרד האוצר.

14) להטיל על שרת הבריאות, בהתייעצות עם משרד האוצר, להביא לוועדת העבודה, הרווחה והבריאות של הכנסת תקנות המורות על חובת סימון בשר מופשר, תנאי מכירתו ותנאי הטיפול בו.

15) להטיל על שר האוצר וסגן השר לשירותי דת להביא לפני הממשלה, בתום 60 יום מקבלת החלטה זו, צעדים להפחתת עלויות מתן הכשר למוצרי מזון ובפרט למוצרי החלב ובשר הבקר

16) להטיל על שרי האוצר והכלכלה, בתיאום עם משרד המשפטים, לבחון גיבוש חקיקה המחייבת חברות שיש לציבור אינטרס במידע על פעילותן והשפעתן על יוקר המחיייה, ובכלל זה גם חברות בענף המזון, לפרסם מידע רלוונטי, ובכלל זה את הדו"חות הכספיים שלהם לפני הציבור בתוך 90 יום מקבלת החלטה זו ולאחר מכן להביאה לפני ועדת השרים לענייני חקיקה, ככל שיהיה צורך.

הנוסח המחייב של החלטות הממשלה הינו הנוסח השמור במזכירות הממשלה.
הנוסח המחייב של הצעות חוק ודברי חקיקה הנזכרים בהחלטות הינו הנוסח המתפרסם ברשומות.
החלטות תקציביות כפופות לחוק התקציב השנתי.

מש/2

צילום צו תעריף המכס
והפטורים ומס קניה על טובין,
תשע"ד-2014 מיום 26.5.2014
ומיום 24.7.2014



רשומות

קובץ התקנות

שיעורי מבס, מס קנייה ותשלומי חובה

26 במאי 2014

1737

כ"ו באייר התשע"ד

עמוד

164. עו תעריף המבס והפטורים ומס קנייה על טובין (תיקון מס' 10), התשע"ד-2014.

165. עו תעריף המבס והפטורים ומס קנייה על טובין (תיקון מס' 11), התשע"ד-2014.

צו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין (תיקון מס' 10),
התשע"ד-2014

בחוקק סמכותי לפי סעיפים 3 ו-5 לפקודת תעריף המכס והפטורים, 1937, וסעיף 1 לחוק מסי מכס ובלו (שינוי תעריף), החש"ט-1949, ולפי סעיף 3 לחוק מס קנייה (טובין ושירותים), התשי"ב-1952, אני מצווה לאמור:

1. תיקון התוספת הראשונה
בתוספת הראשונה לצו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין, התשע"ב-2012, (להלן - הצו העיקרי) -

- (1) בפרק 1, כלל 1 לכללים נוספים (ישראלים) - בטל;
(2) בפרט 01.02 -

(א) במקום פרט משנה 2900 יבוא:

א.	ב.	ג.	ד.	ה.	ו.
פרט	תיאור	מכס כללי	מס קנייה	שיעור התוספות ביבוא	יחידה סטטיסטית

2900/0 --- שישוחררו מפיקוח המכס עד יום כ"ז בטבת התשפ"ב (31 בדצמבר 2021) אחרים (W.T.O) (EU) פטור - - - ק"ג

2990/4 --- אחרים (W.T.O) (EU) 1.15 שקלים חודשים לק"ג - - - ק"ג

(ב) במקום פרט משנה 3900 יבוא:

3900/1 --- אחרים - - - ק"ג

3930/9 --- שישוחררו מפיקוח המכס עד יום כ"ז בטבת התשפ"ב (31 בדצמבר 2021) אחרים (W.T.O) (EU) 1.15 שקלים חודשים לק"ג - - - ק"ג

(ג) במקום פרט משנה 9000 יבוא:

9000/1 --- אחרים - - - ק"ג

9030/2 --- שישוחררו מפיקוח המכס עד יום כ"ז בטבת התשפ"ב (31 בדצמבר 2021) אחרים (W.T.O) (MERC) (EU) 1.15 שקלים חודשים לק"ג - - - ק"ג

2. בתוספת השלישית לצו העיקרי, במקום פרט 02.01.0000 יבוא:

טור ד' הערה	טור ג' שיעור המכס הנקוב	טור ב' כמות במכסה (טון)		טור א' פרט המכס
		שנה	כמות	
	פטור	2014	2,500	02.01.0000*

* ע"ד 1937, תוס' 1, עמ' 183; ס"ח התשכ"ה, עמ' 118.
ס"ח התשי"ט, עמ' 154; התש"ך, עמ' 18; התשמ"ד, עמ' 161.
ס"ח התשי"ב, עמ' 344; התש"ן, עמ' 190.
ק"ת-שיעורי מק"ח, התשע"ב, עמ' 77 ועמ' 1154.

טור ד' הערות	טור ג' שיעור המכס הנקוב	טור ב' כמות במכסה (טון)		טור א' פרט המכס
		שנה	כמות	
		2015	3,000	
		2016	3,500	
		2017	4,000	
		2018	5,000	
		2019 ואילך	5,700	

כ"א באייר התשע"ד (21 במאי 2014)
(חמ 1906-3)

יאיר לפיד
שר האוצר

**צו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין (תוקן מס' 11),
התשע"ד-2014**

בתוקף סמכותי לפי סעיפים 3 ו-5 לפקודת תעריף המכס והפטורים, 1937, וסעיף 1 לחוק
מסי מכס ובלו (שינוי תעריף), התש"ט-1949, ולפי סעיף 3 לחוק מס קנייה (טובין ושירותים),
התש"ב-1952, אני מצווה לאמור:

1. בתוספת השלישית לצו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין, התשע"ב-2012 – חיקון החוספת
השלישית

(1) במקום פרטים 04.01.4000 ו-04.01.5000 יבוא:

טור ד' הערות	טור ג' שיעור המכס הנקוב	טור ב' כמות במכסה (טון)		טור א' פרט המכס
		שנה	כמות	
	פטור	2014	750 בניכוי הכמות שנוצלה ממכסה זו עד יום פרסום צו זה	04.01.4000*
				04.01.5000
		2015	1,000	
		2016 ואילך	1,250	

(1) במקום פרט 04.03 יבוא:

טור ד' הערות	טור ג' שיעור המכס הנקוב	טור ב' כמות במכסה (טון)		טור א' פרט המכס
		שנה	כמות	
	פטור	2014	1,250 בניכוי הכמות שנוצלה ממכסה זו עד יום פרסום צו זה	04.03*
		2015	1,500	
		2016 ואילך	2,000	

ע"ד 1937, תוס' 1, עמ' 183; ס"ח התשכ"ה, עמ' 118.
ס"ח התש"ט, עמ' 154; התש"ך, עמ' 18; התשמ"ד, עמ' 161.
ס"ח התשי"ב, עמ' 344; התש"ן, עמ' 190.
ק"ת-שיעורי מק"ח, התשע"ב, עמ' 77; התשע"ג, עמ' 32 ועמ' 36.

ק"ת-שיעורי מק"ח 1737, כ"ז באייר התשע"ד, 26.5.2014

(3) במקום פרטים 04.05.1099, 40.05.2000 ו-04.05.9000 יבוא:

טור ד' הערות	טור ג' שיעור המכס הנקוב	טור ב' כמות במכסה (טון)		טור א' פרט המכס
		כמות	שנה	
"	פטור	750 בניכוי הכמות שנוצלה ממכסה זו עד יום פרום צו זה	2014	04.05.1099*
		1,000	2015	04.05.2000
		1,250	2016 ואילך	04.05.9000

(4) במקום פרטים 04.06.1090, 04.06.2000, 04.06.3000, 04.06.4000, 04.06.9020 ו-04.06.9090 יבוא:

טור ד' הערות	טור ג' שיעור המכס הנקוב	טור ב' כמות במכסה (טון)		טור א' פרט המכס
		כמות	שנה	
"	פטור	4,200 בניכוי הכמות שנוצלה ממכסה זו עד יום פרום צו זה	2014	04.06.1090*
		4,800	2015	04.06.2000
		5,400 בניכוי הכמות המרבית במסגרת הסכם הסחר עם ארה"ב אל"י מ"1,000 טון	2016	04.06.3000
		6,000 בניכוי הכמות המרבית במסגרת הסכמי הסחר עם ארה"ב ועם האיחוד האירופי אל"י מ"2,000 טון	2017	04.06.4000
		6,500 בתוספת הכמות המרבית במסגרת הסכמי הסחר עם ארה"ב ועם האיחוד האירופי ובניכוי טון 2,000	2018 ואילך	04.06.9020 04.06.9090

כ"א באייר התשע"ד (21 במאי 2014)
(חמ 1906-3)

יאיר לפיד
שר האוצר

תרפיס מן הרשומות

מכס מס קנייה ותשלומי חובה

מק"ח - מק"ח 1737, כ"ו באייר התשע"ד, 26.5.2014

מס' 1737

(תמוצה 33 לחלוקה מיידית
אף אם מס' קודם טרם הגיע)

צו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין (תיקן מס' 10), התשע"ד-2014. 164.
צו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין (תיקן מס' 11), התשע"ד-2014. 165.

מש/3

צילום הרגולציה האירופית
בנוגע להובלה ימית של בעלי
חיים

I

(Acts whose publication is obligatory)

**COUNCIL REGULATION (EC) No 1/2005
of 22 December 2004**

**on the protection of animals during transport and related operations and amending Directives
64/432/EEC and 93/119/EC and Regulation (EC) No 1255/97**

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Article 37 thereof,

Having regard to the proposal from the Commission,

Having regard to the Opinion of the European Parliament (1),

Having regard to the Opinion of the European Economic and Social Committee (2),

Following consultation of the Committee of the Regions,

Whereas:

- (1) The Protocol on protection and welfare of animals annexed to the Treaty requires that in formulating and implementing agriculture and transport policies, the Community and the Member States are to pay full regard to the welfare requirements of animals.
- (2) Under Council Directive 91/628/EEC of 19 November 1991 on the protection of animals during transport (3), the Council has adopted rules in the field of the transport of animals in order to eliminate technical barriers to trade in live animals and to allow market organisations to operate smoothly, while ensuring a satisfactory level of protection for the animals concerned.
- (3) The Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the experience acquired by Member States since the implementation of Council Directive 95/29/EC of 29 June 1995 amending Directive 91/628/EEC concerning the protection of animals during transport (4), as required under Directive 91/628/EEC, recommended amending current Community legislation in this field.

(4) Most Member States have ratified the European Convention for the protection of animals during international transport and the Council has given a mandate to the Commission to negotiate on behalf of the Community the revised European Convention for the protection of animals during international transport.

(5) For reasons of animal welfare the transport of animals over long journeys, including animals for slaughter, should be limited as far as possible.

(6) The Council invited the Commission on 19 June 2001 (5) to submit proposals for ensuring effective implementation and strict enforcement of existing Community legislation, improving the protection and welfare of animals as well as preventing the occurrence and spread of infectious animal diseases, and putting in place more stringent requirements so as to prevent pain and suffering in order to safeguard the welfare and health of animals during and after transport.

(7) On 13 November 2001, the European Parliament called on the Commission to present proposals for amending existing Community rules on the transport of livestock, in particular with a view to:

- consulting the competent scientific committee on the duration of animal transport,
- presenting a harmonised European model certificate for transporters; harmonising route plans for long transport,
- ensuring that any member of staff handling livestock during transport has completed a training course recognised by the competent authorities, and
- ensuring that veterinary checks at Community border inspection posts include comprehensive inspection of the welfare conditions in which animals are transported.

(1) Opinion delivered on 30 March 2004 (not yet published in the Official Journal).

(2) OJ C 110, 30.4.2004, p. 135.

(3) OJ L 340, 11.12.1991, p. 17. Directive as last amended by Regulation (EC) No 806/2003 (OJ L 122, 16.5.2003, p. 1).

(4) OJ L 148, 30.6.1995, p. 52.

(5) OJ C 273, 28.9.2001, p. 1.

- (8) The Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare adopted an opinion on the welfare of animals during transport on 11 March 2002. Community legislation should therefore be amended to take into account new scientific evidence while giving priority to the need for its enforceability to be properly ensured in the immediate future.
- (9) Specific provisions for poultry, cats and dogs will be set out in appropriate proposals when the relevant opinions of the European Food Safety Authority (EFSA) are available.
- (10) In the light of experience gained under Directive 91/628/EEC in harmonising Community legislation on the transport of animals, and the difficulties encountered due to the differences in transposition of that Directive at national level, it is more appropriate to set out Community rules in this field in a regulation. Pending the adoption of detailed provisions for certain species having particular needs and representing a very limited part of the Community livestock, it is appropriate to allow Member States to establish or maintain additional national rules applying to transport of animals of such species.
- (11) In order to ensure a consistent and effective application of this Regulation across the Community in the light of its basic principle according to which animals must not be transported in a way likely to cause injury or undue suffering to them, it is appropriate to set out detailed provisions addressing the specific needs arising in relation to the various types of transport. Such detailed provisions should be interpreted and applied in accordance with the aforesaid principle and should be timely updated whenever, in particular in the light of new scientific advice, they appear no longer to ensure compliance with the above principle for particular species or types of transport.
- (12) Transport for commercial purposes is not limited to transport where an immediate exchange of money, goods or services takes place. Transport for commercial purposes includes, in particular, transport which directly or indirectly involves or aims at a financial gain.
- (13) The unloading and subsequent reloading of animals could also be a source of stress for them and contact at control posts, formerly referred to as staging points, could in certain conditions lead to the spread of infectious diseases. It is therefore appropriate to provide for specific measures safeguarding the health and welfare of animals when resting at control posts. As a result, it is necessary to amend the provisions of Council Regulation (EC) No 1255/97 of 25 June 1997 concerning Community criteria for staging points and amending the route plan referred to in the Annex to Directive 91/628/EEC⁽¹⁾.
- (14) Poor welfare is often due to lack of education. Therefore, training should be a prerequisite for any person handling animals during transport and training should be provided only by organisations approved by the competent authorities.
- (15) Welfare conditions of animals during transport result mainly from the day-to-day conduct of the transporters. Checks by competent authorities may be hindered as transporters can freely operate in different Member States. Therefore, transporters should be more accountable and transparent concerning their status and operations. In particular they should provide proof of their authorisation, systematically report any difficulty and keep precise records of their actions and the results.
- (16) Animal transport involves not only transporters but also other categories of operators such as farmers, traders, assembly centres and slaughterhouses. As a consequence, some obligations regarding the welfare of animals should be extended to any operator involved in the transport of animals.
- (17) Assembly centres play a critical role in the transport of some livestock species. Therefore, assembly centres should ensure that Community legislation on the protection of animals during transport is known and respected by their employees and visitors.
- (18) Long journeys are likely to have more detrimental effects on the welfare of animals than short ones. Hence specific procedures should be designed to ensure better enforcement of the standards, in particular by increasing the traceability of such transport operations.

⁽¹⁾ OJ L 174, 27.1997, p. 1. Regulation as last amended by Regulation (EC) No 1040/2003 (O) L 151, 19.6.2003, p. 21).

- (19) Council Regulation (EEC) No 3820/85 of 20 December 1985 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport⁽¹⁾ provides for maximum driving periods and minimum rest periods for road drivers. It is appropriate that journeys for animals are similarly regulated. Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport⁽²⁾ provides for recording equipment to be installed and used to ensure effective checking on compliance with social legislation concerning road transport. It is necessary that such record data be made available and checked so as to enforce travelling time limits under animal welfare legislation.
- (20) Insufficient exchange of information between competent authorities leads to inadequate enforcement of Community legislation for the protection of animals during transport. Accordingly, it is necessary to set up flexible procedures to improve the level of collaboration between the competent authorities in the different Member States.
- (21) Registered Equidae, as defined in Article 2(c) of Directive 90/426/EEC⁽³⁾, are frequently transported for non-commercial purposes and such transports must be carried out in line with the overall objectives of this Regulation. Having regard to the nature of such movements, it appears appropriate to derogate from certain provisions where registered Equidae are transported for competition races, cultural events or breeding. However, it is not appropriate to apply such derogation to Equidae transported, directly or after transit through a market or marshalling centre, to a slaughterhouse for slaughter, which in accordance with Article 2(d) and 8(1), second indent of Directive 90/426/EEC, are to be considered as 'Equidae for slaughter'.
- (22) Inadequate follow-up of infringements of legislation on animal welfare encourages non-compliance with such legislation and leads to distortion of competition. Therefore, uniform procedures should be established throughout the Community to increase checks and the imposition of penalties for infringements of animal welfare legislation. The Member States should lay down rules on penalties applicable to infringements of
- the provisions of this Regulation and ensure that they are implemented. Those penalties must be effective, proportionate and dissuasive.
- (23) A significant number of animals are transported by livestock vessels over very long journeys from and within the Community and transport by sea can be checked at the place of departure. Therefore, it is essential to set up specific measures and standards for this mode of transport.
- (24) In the interests of consistency of Community legislation, Council Directive 64/432/EEC of 26 June 1964 on animal health problems affecting intra-Community trade in bovine animals and swine⁽⁴⁾ should be amended so as to adapt it to this Regulation as regards the approval of assembly centres and the requirements for transporters.
- (25) Council Directive 93/119/EC of 22 December 1993 on the protection of animals at the time of slaughter and killing⁽⁵⁾ should also be amended so as to adapt it to this Regulation as regards the use of electric prods.
- (26) Rules and information procedures laid down by Council Directive 89/608/EEC of 21 November 1989 on mutual assistance between the administrative authorities of the Member States and cooperation between the latter and the Commission to ensure the correct application of legislation on veterinary and zootechnical matters⁽⁶⁾ should be applied to animal welfare during transport in order to ensure compliance with this Regulation.
- (27) Commission Decision 98/139/EC⁽⁷⁾ lays down certain detailed rules concerning on-the-spot checks carried out in the veterinary field by Commission experts in the Member States which should help to ensure that this Regulation is complied with in a uniform manner.
- (28) This Regulation sets out provisions concerning ventilation in road vehicles transporting livestock on long journeys. Accordingly, Council Regulation (EC) No 411/98 of 16 February 1998 on additional animal protection standards applicable to road vehicles used for the carriage of livestock on journeys exceeding eight hours⁽⁸⁾ should be repealed.

(1) OJ L 370, 31.12.1985, p. 1.

(2) OJ L 370, 31.12.1985, p. 8. Regulation as last amended by Commission Regulation (EC) No 432/2004 (OJ L 71, 10.3.2004, p. 3).

(3) OJ L 224, 18.8.1990, p. 42. Directive as last amended by Directive 2004/68/EC (OJ L 139, 30.4.2004, p. 320).

(4) OJ P 121, 29.7.1964, p. 1977/64. Directive as last amended by Regulation (EC) No 21/2004 (OJ L 5, 9.1.2004, p. 8).

(5) OJ L 340, 31.12.1993, p. 21. Directive as amended by Regulation (EC) No 806/2003 (OJ L 122, 16.5.2003, p. 1).

(6) OJ L 351, 2.12.1989, p. 34.

(7) OJ L 38, 12.2.1998, p. 10.

(8) OJ L 52, 21.2.1998, p. 8.

- (29) It is appropriate to provide for a simple procedure for the Council to update certain important technical elements of this Regulation in particular in the light of an assessment of its impact on transport of live animals within an enlarged Community and establish the specifications of the Navigation System to be used for all means of transport by road in the light of the future technological developments in the area such as the coming into fruition of the Galileo system.
- (30) It is appropriate to provide for a possibility to establish derogations to take account of the remoteness of certain regions from the mainland of the Community, in particular for outermost regions referred to in Article 299 of the Treaty.
- (11) The measures necessary for the implementation of this Regulation should be adopted in accordance with Council Decision 1999/468/EC of 28 June 1999 laying down the procedures for the exercise of implementing powers conferred on the Commission ⁽¹⁾.

HAS ADOPTED THIS REGULATION:

CHAPTER I

SCOPE, DEFINITIONS AND GENERAL CONDITIONS FOR THE TRANSPORT OF ANIMALS

Article 1

Scope

1. This Regulation shall apply to the transport of live vertebrate animals carried out within the Community, including the specific checks to be carried out by officials on consignments entering or leaving the customs territory of the Community.
2. Only Articles 3 and 27 shall apply to:
 - (a) the transport of animals carried out by farmers using agricultural vehicles or means of transport belonging to them in cases where the geographical circumstances call for transport for seasonal transhumance of certain types of animals;
 - (b) transport carried out by farmers, of their own animals, in their own means of transport for a distance of less than 50 km from their holding.
3. This Regulation shall not be an obstacle to any stricter national measures aimed at improving the welfare of animals during transport taking place entirely within the territory of a

⁽¹⁾ OJ L 184, 17.7.1999, p. 23.

Member State or during sea transport departing from the territory of a Member State.

4. This Regulation shall apply without prejudice to Community veterinary legislation.
5. This Regulation shall not apply to the transport of animals which does not take place in connection with an economic activity and to the transport of animals directly to or from veterinary practices or clinics, under the advice of a veterinarian.

Article 2

Definitions

For the purposes of this Regulation the following definitions shall apply:

- (a) 'animals' means live vertebrate animals;
- (b) 'assembly centres' means places such as holdings, collection centres and markets, at which domestic Equidae or domestic animals of bovine, ovine, caprine or porcine species originating from different holdings are grouped together to form consignments;
- (c) 'attendant' means a person directly in charge of the welfare of the animals who accompanies them during a journey;
- (d) 'border inspection post' means any inspection post designated and approved in accordance with Article 6 of Directive 91/496/EEC ⁽²⁾, for carrying out veterinary checks on animals arriving from third countries at the border of the territory of the Community;
- (e) 'Community veterinary legislation' means legislation listed in Chapter I of Annex A to Directive 90/425/EEC ⁽³⁾ and any subsequent implementing rules;
- (f) 'competent authority' means the central authority of a Member State competent to carry out checks on animal welfare or any authority to which it has delegated that competence;
- (g) 'container' means any crate, box, receptacle or other rigid structure used for the transport of animals which is not a means of transport;
- (h) 'control posts' means control posts as referred to in Regulation (EC) No 1255/97;
- (i) 'exit point' means a border inspection post or any other place designated by a Member State where animals leave the customs territory of the Community;

⁽²⁾ OJ L 268, 24.9.1991, p. 56. Directive as last amended by the 2003 Act of Accession.

⁽³⁾ OJ L 224, 18.8.1990, p. 29. Directive as last amended by Directive 2002/33/EC of the European Parliament and of the Council (OJ L 315, 19.11.2002, p. 14).

- (j) 'journey' means the entire transport operation from the place of departure to the place of destination, including any unloading, accommodation and loading occurring at intermediate points in the journey;
- (k) 'keeper' means any natural or legal person, except a transporter, in charge of or handling animals whether on a permanent or temporary basis;
- (l) 'livestock vessel' means a vessel which is used or intended to be used for the carriage of domestic Equidae or domestic animals of bovine, ovine, caprine or porcine species other than a roll-on-roll-off vessel, and other than a vessel carrying animals in moveable containers;
- (m) 'long journey' means a journey that exceeds 8 hours, starting from when the first animal of the consignment is moved;
- (n) 'means of transport' means road or rail vehicles, vessels and aircraft used for the transport of animals;
- (o) 'navigation systems' means satellite-based infrastructures providing global, continuous, accurate and guaranteed timing and positioning services or any technology providing services deemed equivalent for the purpose of this Regulation;
- (p) 'official veterinarian' means the veterinarian appointed by the competent authority of the Member State;
- (q) 'organiser' means:
- (i) a transporter who has subcontracted to at least one other transporter for a part of a journey; or
 - (ii) a natural or legal person who has contracted to more than one transporter for a journey; or
 - (iii) a person who has signed Section 1 of the journey log as set out in Annex II;
- (r) 'place of departure' means the place at which the animal is first loaded on to a means of transport provided that it had been accommodated there for at least 48 hours prior to the time of departure.
- However, assembly centres approved in accordance with Community veterinary legislation may be considered as place of departure provided that:
- (i) the distance travelled between the first place of loading and the assembly centre is less than 100 km; or
 - (ii) the animals have been accommodated with sufficient bedding, untied, if possible, and watered for at least six hours prior to the time of departure from the assembly centre;
- (s) 'place of destination' means the place at which an animal is unloaded from a means of transport and
- (i) accommodated for at least 48 hours prior to the time of departure; or
 - (ii) slaughtered;
- (t) 'place of rest or transfer' means any stop during the journey which is not a place of destination, including a place where animals have changed the means of transport, with or without being unloaded;
- (u) 'registered Equidae' means registered Equidae as referred to in Directive 90/426/EEC⁽¹⁾;
- (v) 'roll-on-roll-off vessel' means a sea-going vessel with facilities to enable road or rail vehicles to roll on and roll off the vessel;
- (w) 'transport' means the movement of animals effected by one or more means of transport and the related operations, including loading, unloading, transfer and rest, until the unloading of the animals at the place of destination is completed;
- (x) 'transporter' means any natural or legal person transporting animals on his own account, or for the account of a third party;
- (y) 'unbroken Equidae' means Equidae that cannot be tied or led by a halter without causing avoidable excitement, pain or suffering;
- (z) 'vehicle' means a means of transport fitted with wheels which is propelled or towed.

Article 3

General conditions for the transport of animals

No person shall transport animals or cause animals to be transported in a way likely to cause injury or undue suffering to them.

In addition, the following conditions shall be complied with:

- (a) all necessary arrangements have been made in advance to minimise the length of the journey and meet animals' needs during the journey;
- (b) the animals are fit for the journey;
- (c) the means of transport are designed, constructed, maintained and operated so as to avoid injury and suffering and ensure the safety of the animals;

⁽¹⁾ OJ L 224, 18.8.1990, p. 42. Directive as last amended by Directive 2004/68/EC (OJ L 139, 30.4.2004, p. 320)

- (d) the loading and unloading facilities are adequately designed, constructed, maintained and operated so as to avoid injury and suffering and ensure the safety of the animals;
- (e) the personnel handling animals are trained or competent as appropriate for this purpose and carry out their tasks without using violence or any method likely to cause unnecessary fear, injury or suffering;
- (f) the transport is carried out without delay to the place of destination and the welfare conditions of the animals are regularly checked and appropriately maintained;
- (g) sufficient floor area and height is provided for the animals, appropriate to their size and the intended journey;
- (h) water, feed and rest are offered to the animals at suitable intervals and are appropriate in quality and quantity to their species and size.

CHAPTER II

ORGANISERS, TRANSPORTERS, KEEPERS AND ASSEMBLY CENTRES

Article 4

Transport documentation

1. No person shall transport animals without carrying documentation in the means of transport stating:
 - (a) their origin and their ownership;
 - (b) their place of departure;
 - (c) the date and time of departure;
 - (d) their intended place of destination;
 - (e) the expected duration of the intended journey.
2. The transporter shall make the documentation provided for in paragraph 1 available to the competent authority upon request.

Article 5

Planning obligations for the transport of animals

1. No person shall contract or subcontract the transport of animals except to transporters authorised in accordance with Article 10(1) or Article 11(1).

2. Transporters shall identify a natural person responsible for the transport and ensure that information on the planning, execution and completion of the part of the journey under their control can be obtained at any time.

3. Organisers shall ensure that for each journey:

- (a) the welfare of the animals is not compromised by insufficient coordination of the different parts of the journey; and the weather conditions are taken into account; and
- (b) a natural person is responsible for providing information on the planning, execution and completion of the journey to the competent authority at any time.

4. For long journeys between Member States and with third countries for domestic Equidae other than registered Equidae, and domestic animals of bovine, ovine, caprine and porcine species, transporters and organisers shall comply with the provisions on the journey log set out in Annex II.

Article 6

Transporters

1. No person shall act as a transporter unless he holds an authorisation issued by a competent authority pursuant to Article 10(1) or, for long journeys, Article 11(1). A copy of the authorisation shall be made available to the competent authority when the animals are transported.
2. Transporters shall notify to the competent authority any changes in relation to the information and documents referred to in Article 10(1) or, for long journeys, Article 11(1), no more than 15 working days from the date the changes took place.
3. Transporters shall transport animals in accordance with the technical rules set out in Annex I.
4. Transporters shall entrust the handling of the animals to personnel who have received training on the relevant provisions of Annexes I and II.

5. No person shall drive, or act as an attendant on a road vehicle transporting domestic Equidae or domestic animals of bovine, ovine, caprine or porcine species or poultry unless he holds a certificate of competence pursuant to Article 17(2). The certificate of competence shall be made available to the competent authority when the animals are transported.

6 Transporters shall ensure that an attendant accompanies any consignment of animals except in the following cases:

- (a) where animals are transported in containers which are secured, adequately ventilated and, where necessary, contain enough food and water, in dispensers which cannot be tipped over, for a journey of twice the anticipated journey time;
- (b) where the driver performs the functions of attendant.

7 Paragraphs 1, 2, 4 and 5 shall not apply to persons transporting animals up to a maximum distance of 65 km counted from the place of departure to the place of destination.

8 Transporters shall make available the certificate of approval as provided for in Article 18(2) or Article 19(2) to the competent authority of the country to which animals are transported.

9 Transporters of domestic Equidae, except registered Equidae, and domestic animals of the bovine, ovine, caprine and porcine species over long road journeys shall use a navigation system as referred to in Annex I, Chapter VI, paragraph 4.2, as from 1 January 2007 for means of transport by road for the first time in service and as from 1 January 2009 for all means of transport by road. They shall keep the records obtained by such navigation system for at least three years and shall make them available to the competent authority upon request, in particular when the checks referred to in Article 15(4) are carried out. Implementing measures concerning this paragraph may be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 31(2).

Article 7

Prior inspection and approval of means of transport

1. No person shall transport animals by road for a long journey unless the means of transport has been inspected and approved under Article 18(1).
2. No person shall transport by sea, for more than 10 nautical miles, domestic Equidae and domestic animals of bovine, ovine, caprine or porcine species from a Community port unless the livestock vessel has been inspected and approved under Article 19(1).
3. The provisions of paragraph 1 and paragraph 2 apply to containers used for the transport of domestic Equidae or domestic animals of bovine, ovine, caprine or porcine species by road and/or by water, for long journeys.

Article 8

Keepers

1. Keepers of animals at the place of departure, transfer or destination shall ensure that the technical rules set out in Chapters I and III, section 1, of Annex I in respect of the animals being transported are met.

2. Keepers shall check all animals arriving at a place of transit or a place of destination and determine if the animals are or have been subject to a long journey between Member States and with third countries. In the case of long journeys for domestic Equidae, other than registered Equidae, and domestic animals of bovine, ovine, caprine and porcine species, keepers shall comply with the provisions on the journey log set out in Annex II.

Article 9

Assembly centres

1. Operators of assembly centres shall ensure that animals are treated in accordance with the technical rules set out in Chapters I and III, section 1, of Annex I.
2. Operators of assembly centres that are approved in accordance with Community veterinary legislation shall in addition:
 - (a) entrust the handling of animals only to personnel who have followed training courses on the relevant technical rules set out in Annex I;
 - (b) regularly inform people admitted to the assembly centre of their duties and obligations under this Regulation and of the penalties for any infringement;
 - (c) make permanently available to people admitted to the assembly centre the details of the competent authority to whom any possible infringement of the requirements of this Regulation are to be notified;
 - (d) in case of non-compliance with this Regulation by any person present at the assembly centre, and without prejudice to any action taken by the competent authority, take the necessary measures to remedy the non-compliance observed and to prevent its recurrence;
 - (e) adopt, monitor and enforce the necessary internal rules in order to ensure compliance with points (a) to (d).

CHAPTER III

DUTIES AND OBLIGATIONS OF THE COMPETENT AUTHORITIES

Article 10

Requirements for transporter authorisation

1. The competent authority shall grant authorisations to transporters provided that:

- (a) the applicants are established, or in case of applicants established in a third country, are represented, in the Member State where they apply for authorisation;
- (b) the applicants have demonstrated that they have sufficient and appropriate staff, equipment and operational procedures at their disposal to enable them to comply with this Regulation, including where appropriate Good Practice Guides;
- (c) the applicants or their representatives have no record of serious infringements of Community legislation and/or national legislation on the protection of animals in the three years preceding the date of the application. This provision shall not apply where the applicant demonstrates to the satisfaction of the Competent Authority that it has taken all necessary measures to avoid further infringements.

2. The competent authority shall issue authorisations as provided for in paragraph 1 in accordance with the specimen set out in Chapter 1 of Annex III. Such authorisations shall be valid for not more than five years from the date of issue and shall not be valid for long journeys.

Article 11

Requirements for long journeys transporter authorisations

1. The competent authority shall grant authorisations to transporters carrying out long journeys upon application, provided that:

- (a) they comply with the provisions of Article 10(1);
- (b) the applicants have submitted the following documents:
 - (i) valid certificates of competence for drivers and attendants as provided for in Article 17(2) for all drivers and attendants carrying out long journeys;
 - (ii) valid certificates of approval as provided for in Article 18(2) for all means of transport by road to be used for long journeys;

- (iii) details of the procedures enabling transporters to trace and record the movements of road vehicles under their responsibility and to contact the drivers concerned at any time during long journeys;

- (iv) contingency plans in the event of emergencies.

2. For the purpose of paragraph 1(b)(iii) transporters carrying on long journeys of domestic Equidae, other than registered Equidae, and domestic animals of the bovine, ovine, caprine and porcine species, shall demonstrate that they use the navigation system referred to in Article 6(9):

- (a) for means of transport by road for the first time in service, as from 1 January 2007;

- (b) for all means of transport by road, as from 1 January 2009.

3. The competent authority shall issue such authorisations in accordance with the specimen set out in Chapter II of Annex III. Such authorisations shall be valid for not more than five years from the date of issue and shall be valid for all journeys, including long journeys.

Article 12

Limitation on applications for authorisation

Transporters shall apply for an authorisation pursuant to Article 10 or to Article 11 to no more than one competent authority, in no more than one Member State.

Article 13

Issue of authorisations by the competent authority

1. The competent authority may limit the scope of an authorisation provided for in Article 10(1) or for long journeys, in Article 11(1) according to criteria that may be verified during transport.

2. The competent authority shall issue each authorisation provided for in Article 10(1) or for long journeys, in Article 11(1) with a number unique in the Member State. The authorisation shall be drawn up in the official language(s) of the Member State of issue and in English when the transporter is likely to operate in another Member State.

3. The competent authority shall record authorisations provided for in Article 10(1) or Article 11(1) in a manner enabling the competent authority to identify transporters rapidly, in particular in the event of failure to comply with the requirements of this Regulation.

4. The competent authority shall record authorisations issued pursuant to Article 11(1) in an electronic database. The transporter's name and authorisation number shall be made publicly available during the period of validity of the authorisation. Subject to Community and/or national rules regarding privacy protection, public access to other data in relation to transporters' authorisations shall be granted by Member States. The database shall also include decisions notified under Article 26(4)(c) and (6).

Article 14

Checks and other measures related to journey log to be carried out by the competent authority before long journeys

1. In the case of long journeys between Member States and with third countries for domestic Equidae and domestic animals of bovine, ovine, caprine and porcine species, the competent authority of the place of departure shall:

(a) carry out appropriate checks to verify that:

(i) transporters indicated in the journey log have the corresponding valid transporter authorisations, the valid certificates of approval for means of transport for long journeys and valid certificates of competence for drivers and attendants;

(ii) the journey log submitted by the organiser is realistic and indicates compliance with this Regulation;

(b) where the outcome of the checks provided for in point (a) is not satisfactory, require the organiser to change the arrangements for the intended long journey so that it complies with this Regulation;

(c) where the outcome of the checks provided for in point (a) is satisfactory, the competent authority shall stamp the journey log;

(d) send details as soon as possible of the intended long journeys set out in the journey log to the competent authority of the place of destination, of the exit point or of the control post via the information exchange system referred to in Article 20 of Directive 90/425/EEC.

2. By way of derogation to paragraph 1(c), the stamping of the journey log shall not be required for transports using the system referred to in Article 6(9).

Article 15

Checks to be carried out by the competent authority at any stage of a long journey

1. The competent authority shall carry out at any stage of the long journey appropriate checks on a random or targeted basis to verify that declared journey times are realistic and that the journey complies with this Regulation and in particular that travel times and rest periods have complied with the limits set out in Chapter V of Annex I.

2. In the case of long journeys between Member States and with third countries, the checks at the place of departure for fitness for transport, as referred to in Chapter I of Annex I, shall be performed before the loading as part of the animal health checks as set out in the corresponding veterinary Community legislation, within the time limits provided by such legislation.

3. When the place of destination is a slaughterhouse, the checks provided for in paragraph 1 may be performed as part of the animal welfare inspection as set out in Regulation (EC) No 854/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 laying down specific rules for the organisation of official controls on products of animal origin intended for human consumption⁽¹⁾.

4. The records of the movements of the means of transport by road obtained from navigation system may be used for carrying out these checks where appropriate.

Article 16

Training of staff and equipment of the competent authority

The competent authority shall ensure that its staff are duly trained and equipped to check data recorded by:

— the recording equipment for road transport as provided for by Regulation (EEC) No 3821/85;

— the navigation system.

Article 17

Training courses and certificate of competence

1. Training courses shall be available for personnel of transporters and assembly centres for the purposes of Article 6(4) and Article 9(2)(a).

⁽¹⁾ OJ L 226, 25.6.2004, p. 83.

2. The certificate of competence for drivers and attendants of road vehicles transporting domestic Equidae or domestic animals of bovine, ovine, caprine or porcine species or poultry as referred to in Article 6(5) shall be granted in accordance with Annex IV. The certificate of competence shall be drawn up in the official language(s) of the Member State of issue and in English when the driver or attendant is likely to operate in another Member State. The certificate of competence shall be issued by the competent authority or body designated for this purpose by the Member States and in accordance with the specimen set out in Chapter III of Annex III. The scope of the said certificate of competence may be limited to a specific species or group of species.

Article 18

Certificate of approval of means of transport by road

1. The competent authority or body designated by a Member State shall grant a certificate of approval for means of transport by road used for long journeys upon application, provided that the means of transport:

- (a) are not the subject of an application submitted to or an approval by another competent authority in the same or another Member State;
- (b) have been inspected by the competent authority or body designated by a Member State and found to comply with the requirements of Chapters II and VI of Annex I applicable to the design, the construction and the maintenance of means of transport by road used for long journeys.

2. The competent authority or body designated by a Member State shall issue each certificate with a number unique in the Member State and in accordance with the specimen set out in Chapter IV of Annex III. The certificate shall be drawn up in the official language(s) of the Member State of issue and in English. Certificates shall be valid for a period of not more than five years from the date of issue and shall become invalid as soon as the means of transport are modified or refitted in a way that affects the welfare of the animals.

3. The competent authority shall record the certifications of the approval of the means of transport by road for long journeys in an electronic database in a manner enabling them to be rapidly identified by the competent authorities in all Member States, in particular in the event of failure to comply with the requirements of this Regulation.

4. Member States may grant derogations to the provisions of this Article and to the provisions of Chapter V, paragraph 1.4, point (b) and Chapter VI of Annex I for means of transport by road in respect of journeys not exceeding 12 hours in order to reach the final place of destination.

Article 19

Certificate of approval of livestock vessels

1. The competent authority or body designated by a Member State shall grant a certificate of approval for a livestock vessel upon application, provided that the vessel is:

- (a) operated from the Member State where the application is made;
- (b) is not the subject of an application submitted to or an approval by another competent authority in the same or another Member State;
- (c) has been inspected by the competent authority or body designated by a Member State and found to comply with the requirements of Section 1 of Chapter IV of Annex I regarding the construction and equipment for livestock vessels.

2. The competent authority or body designated by a Member State shall issue each certificate with a number unique in the Member State. The certificate shall be drawn up in at least one of the official language(s) of the Member State of issue and in English. Certificates shall be valid for a period of not more than five years from the date of issue and shall become invalid as soon as the means of transport are modified or refitted in a way that affects the welfare of the animals.

3. The competent authority shall record approved livestock vessels in a manner enabling them to be rapidly identified, in particular in the event of failure to comply with this Regulation.

4. The competent authority shall record the certifications of the approval of livestock vessels in an electronic database, in a manner enabling them to be rapidly identified, in particular in the event of failure to comply with the requirements of this Regulation.

Article 20

Livestock vessel inspection on loading and unloading

1. The competent authority shall inspect livestock vessels before any loading of animals in order to verify in particular that:

- (a) the livestock vessel is built and equipped for the number and the type of animals to be transported;

- (b) compartments where animals are to be accommodated remain in a good state of repair;
- (c) the equipment referred to in Chapter IV of Annex I remains in good working order.

2. The competent authority shall inspect the following before and during any loading/unloading of livestock vessels to ensure that:

- (a) the animals are fit to continue their journey;
- (b) loading/unloading operations are being carried out in compliance with Chapter III of Annex I;
- (c) feed and water arrangements are in accordance with Section 2 of Chapter IV of Annex I.

Article 21

Checks at exit points and border inspection posts

1. Without prejudice to the checks provided for in Article 2 of Regulation (EC) No 639/2003, where animals are presented at exit points or border inspection posts, official veterinarians of the Member States shall check that the animals are transported in compliance with this Regulation and in particular:

- (a) that transporters have submitted a copy of a valid authorisation as provided for in Article 10(1) or, for long journeys, in Article 11(1);
- (b) that drivers of road vehicles transporting domestic Equidae, domestic animals of bovine, ovine, caprine or porcine species or poultry and attendants have presented a valid certificate of competence as provided for in Article 17(2);
- (c) that the animals are fit to continue their journey;
- (d) that the means of transport by which the animals are to continue their journey complies with Chapter II and where applicable Chapter VI of Annex I;
- (e) that, in case of export, transporters have provided evidence that the journey from the place of departure to the first place of unloading in the country of final destination complies with any international agreement listed in Annex V applicable in the third countries concerned;
- (f) whether domestic Equidae and domestic animals of bovine, ovine, caprine and porcine species have been or are to be transported over long journeys.

2. In the case of long journeys for domestic Equidae and domestic animals of bovine, ovine, caprine and porcine species, official veterinarians of exit points and border inspection posts

shall perform and record the checks listed in Section 3 'Place of destination' of the journey log in Annex II. Records of those checks and the check provided for in paragraph 1 shall be kept by the competent authority for a period of at least three years from the date of the checks, including a copy of the corresponding record sheet or print-out as referred to in Annex I or Annex IB to Regulation (EEC) No 3821/85 if the vehicle is covered by that Regulation.

3. Where the competent authority considers that animals are not fit to complete their journey, they shall be unloaded, watered, fed and rested.

Article 22

Delay during transport

1. The competent authority shall take the necessary measures to prevent or reduce to a minimum any delay during transport or suffering by animals when unforeseeable circumstances impede the application of this Regulation. The competent authority shall ensure that special arrangements are made at the place of transfers, exit points and border inspection posts to give priority to the transport of animals.

2. No consignment of animals shall be detained during transport unless it is strictly necessary for the welfare of the animals or reasons of public safety. No undue delay shall occur between the completion of the loading and departure. If any consignment of animals has to be detained during transport for more than two hours, the competent authority shall ensure that appropriate arrangements are made for the care of the animals and, where necessary, their feeding, watering, unloading and accommodation.

CHAPTER IV

ENFORCEMENT AND EXCHANGE OF INFORMATION

Article 23

Emergency measures in the event of non-compliance with this Regulation by transporters

1. Where a competent authority finds that any provision of this Regulation is not being complied with, or has not been complied with, it shall take, or require the person responsible for the animals to take, any necessary action required to safeguard the welfare of the animals.

Such action shall not be likely to cause unnecessary or additional suffering to the animals and shall be proportionate to the seriousness of the risks involved. The Competent authority shall recover the costs of such action in the appropriate manner.

2. Depending on the circumstances of each case, such action may include:

- (a) a change of driver or attendant;
- (b) temporarily repairing the means of transport so as to prevent immediate injury to the animals;
- (c) transferring the consignment or part of it to another means of transport;
- (d) returning the animals to their place of departure by the most direct route, or allow the animals to continue to their place of destination by the most direct route, whichever is in the best interest of the welfare of the animals;
- (e) unloading the animals and holding them in suitable accommodation with appropriate care until the problem is resolved.

Where there is no other means of safeguarding the welfare of the animals, they shall be humanely killed or euthanised.

3. Where action is to be taken due to non-compliance with this Regulation as referred to in paragraph 1, and it is necessary to transport the animals in breach of some of the provisions of this Regulation, the competent authority shall issue an authorisation for the transport of the animals. The authorisation shall identify the animals concerned and define the conditions under which they may be transported until this Regulation is fully complied with. Such authorisation shall accompany the animals.

4. The competent authority shall immediately arrange to have the necessary measures carried out if the person responsible for the animals cannot be contacted or fails to comply with instructions.

5. Decisions taken by the competent authorities and the reasons for such decisions shall be notified as soon as possible to the transporter or his representative and to the competent authority which granted the authorisation as provided for in Article 10(1) or Article 11(1). If necessary the competent authorities shall provide assistance to the transporter to facilitate implementation of the required emergency measures.

Article 24

Mutual assistance and exchange of information

1. The rules and information procedures set out in Council Directive 89/608/EEC (1) shall apply for the purposes of this Regulation.

(1) OJ L 351, 2.12.1989, p. 34.

2. Each Member State shall communicate details of a contact point for the purposes of this Regulation to the Commission, including, where available, an electronic address, within three months of the date of entry into force of this Regulation as well as any update of such data. The Commission shall forward details of the contact point to the other Member States within the framework of the Standing Committee on the Food Chain and Animal Health.

Article 25

Penalties

The Member States shall lay down the rules on penalties applicable to infringements of the provisions of this Regulation and shall take all measures necessary to ensure that they are implemented. The penalties provided for must be effective, proportionate and dissuasive. The Member States shall notify those provisions, as well as provisions for the application of Article 26, to the Commission by 5 July 2006 at the latest and shall notify it without delay of any subsequent amendment affecting them.

Article 26

Infringements and notification of infringements

1. In the case of any infringements of this Regulation, the competent authority shall take the specific measures provided for in paragraphs 2 to 7.

2. Where a competent authority establishes that a transporter has not observed, or a means of transport does not comply with this Regulation, it shall notify without delay the competent authority which granted the authorisation to the transporter or the certificate of approval of the means of transport and, where the driver is involved in the failure to observe the requirements of this Regulation, the one that issued the driver's certificate of competence. Any relevant data and documents shall accompany such notification.

3. Where a competent authority of a place of destination finds that the journey took place in breach of this Regulation, it shall notify without delay the competent authority of the place of departure. Any relevant data and documents shall accompany such notification.

4. Where a competent authority establishes that a transporter has not observed, or a means of transport does not comply with this regulation, or where a competent authority receives a notification as provided for in paragraph (2) or (3) it shall, if appropriate:

- (a) require the transporter concerned to remedy the breaches observed and establish systems to prevent their recurrence;

(b) subject the transporter concerned to additional checks, in particular requiring the presence of a veterinarian at loading of the animals;

(c) suspend or withdraw the authorisation of the transporter or the certificate of approval of the means of transport concerned.

5. In the case of infringement of this Regulation by a driver or attendant holding a certificate of competence as provided for in Article 17(2), the competent authority may suspend or withdraw the certificate of competence, in particular if the infringement shows that the driver or attendant lacks sufficient knowledge or awareness to transport animals in compliance with this Regulation.

6. In the case of repeated or serious infringements of this Regulation, a Member State may temporarily prohibit the transporter or means of transport concerned from transporting animals on its territory, even if the transporter or the means of transport is authorised by another Member State, provided that all the possibilities afforded by mutual assistance and exchange of information as provided for in Article 24 have been exhausted.

7. Member States shall ensure that all the contact points as provided for in Article 24(2) are notified without delay of any decision taken under paragraph 4(c), or paragraphs 5 or 6 of this Article.

Article 27

Inspections and annual reports by the competent authorities

1. The competent authority shall check that the requirements of this Regulation have been complied with, by carrying out non-discriminatory inspections of animals, means of transport and accompanying documents. Such inspections must be carried out on an adequate proportion of the animals transported each year within each Member State, and may be carried out at the same time as checks for other purposes. The proportion of inspections shall be increased where it is established that the provisions of this Regulation have been disregarded. The above proportions shall be determined in accordance with the procedures referred to in Article 31(2).

2. Member States shall submit to the Commission by 30 June each year an annual report for the previous year on the inspections provided for in paragraph 1. The report shall be accompanied by an analysis of the major deficiencies detected and an action plan to address them.

Article 28

On-the-spot checks

Veterinary experts from the Commission may, in collaboration with the authorities of the Member State concerned and insofar as is necessary to ensure uniform application of this Regulation, make on-the-spot checks in accordance with the procedures laid down in Article 45 of Regulation (EC) No 882/2004⁽¹⁾ of the European Parliament and of the Council.

Article 29

Guides to good practice

Member States shall encourage the development of guides to good practice which shall include guidance on compliance with this Regulation and in particular with Article 10(1). Such guides shall be drawn up at national level, among a number of Member States, or at Community level. Dissemination and use of national and Community guides shall be encouraged.

CHAPTER V

IMPLEMENTING POWERS AND COMMITTEE PROCEDURE

Article 30

Amendment of the Annexes and implementing rules

1. The Annexes to the Regulation shall be amended by the Council, acting by a qualified majority, on a proposal from the Commission, with a view in particular to their adaptation to technological and scientific progress, except as regards Chapter IV and Chapter VI, paragraph 3.1, of Annex I, Sections 1 to 5 of Annex II, Annex III, IV, V and VI which may be amended in accordance with the procedure referred to in Article 31(2).

2. Any detailed rules necessary for the implementation of this Regulation may be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 31(2).

3. Certificates or other documents provided for by the Community veterinary legislation for live animals may be supplemented in accordance with the procedure referred to in Article 31(2) in order to take into account of the requirements of this Regulation.

4. The obligation to hold a certificate of competence as provided for in Article 6(5) may be extended to drivers or attendants of other domestic species in accordance with the procedure referred to in Article 31(2).

5. Derogations from paragraph 2(e) of Chapter I of Annex I may be adopted by the Commission in case of exceptional market support measures due to movement restrictions under veterinary disease control measures. The Committee referred to in Article 31 shall be informed of any measures adopted.

⁽¹⁾ OJ L 191, 28.5.2004, p. 1.

6. Derogations concerning requirements for long journeys to take account of the remoteness of certain regions from the mainland of the Community, may be adopted in accordance with the procedure as referred to in Article 31(2).

7. By way of derogation to this Regulation, Member States may continue to apply the current national provisions concerning transport of animals within their outermost regions, originating from or arriving at those regions. They shall inform the Commission thereof.

8. Pending the adoption of detailed provisions for species not explicitly mentioned in the Annexes, Member States may establish or maintain additional national rules applying to transport of animals of such species.

Article 31

Committee procedure

1. The Commission shall be assisted by the Standing Committee on the Food Chain and Animal Health, set up by Regulation (EC) No 178/2002 of the European Parliament and of the Council (*).

2. Where reference is made to this paragraph, Articles 5 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply.

The period referred to in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months.

3. The Committee shall adopt its rules of procedure.

Article 32

Report

Within four years from the date mentioned in Article 37, second subparagraph, the Commission shall present a report to the European Parliament and to the Council on the impact of this Regulation on the welfare of animals being transported and on the trade flows of live animals within the enlarged Community. In particular, the report shall take into account scientific evidence on welfare needs of animals, and the report on the implementation of the navigation system, as referred to in Annex I, Chapter VI, paragraph 4.3, as well as the socio-economic implications of this Regulation, including regional aspects. This report may be accompanied if necessary by appropriate legislative proposals concerning long journeys, in particular as regards journey times, resting periods and space allowances.

(*) OJ L 31, 1.2.2002, p. 1. Regulation as last amended by Regulation (EC) No 1642/2003 (OJ L 245, 29.9.2003, p. 4).

CHAPTER VI

FINAL PROVISIONS

Article 33

Repeals

Directive 91/628/EEC and Regulation (EC) No 411/98 shall be repealed from 5 January 2007. References to the repealed Directive and Regulation shall be construed as references to this Regulation.

Article 34

Amendments to Directive 64/432/EEC

Directive 64/432/EEC is hereby amended as follows:

1) Article 11 shall be amended as follows:

(a) in paragraph 1 the following point shall be inserted as follows:

'(ee) comply with the provisions of Directive 98/58/EC and Regulation (EC) No 1/2005 (*) applicable to them;

(*) OJ L 3, 5.1.2005.'

(b) paragraph (4) shall be replaced by the following:

'4. The competent authority may suspend or withdraw approval in the event of failure to comply with this Article or other appropriate provisions of this Directive, or of Regulation (EC) No 1/2005 or other Community veterinary legislation listed in Chapter 1 of Annex A to Directive 90/425/EEC (*). Approval may be restored when the competent authority is satisfied that the assembly centre is in full compliance with all the appropriate provisions referred to in this paragraph.

(*) OJ L 224, 18.8.1990, p. 29.'

2) Article 12 shall be replaced by the following:

'Article 12

1. Member States shall ensure that transporters meet the following additional conditions:

(a) for the carriage of animals they must use means of transport that are:

(i) constructed in such a way that the animal faeces, litter or feed can not leak or fall out of the vehicle; and

- (ii) cleaned and disinfected immediately after every transport of animals or of any product which could affect animal health, and if necessary before any new loading of animals, using disinfectants officially authorised by the competent authority;

(b) they must either:

- (i) have appropriate cleaning and disinfection facilities approved by the competent authority, including facilities for storing litter and dung; or
- (ii) provide documentary evidence that these operations are performed by a third party approved by the competent authority.

2. The transporter must ensure that for each vehicle used for the transport of animals a register is kept containing at least the following information which shall be retained for a minimum period of three years:

- (a) places, dates and times of pick-up, and the name or business name and address of the holding or assembly centre where the animals are picked up;
- (b) places, dates and times of delivery, and the name or business name and address of the consignee(s);
- (c) the species and number of animals carried;
- (d) date and place of disinfection;
- (e) details of accompanying documentation including the number;
- (f) expected duration of each journey.

3. Transporters shall ensure that the consignment or animals do not at any time, between leaving the holdings or the assembly centre of origin and arriving at their destination, come into contact with animals of a lower health status.

4. Member States shall ensure that transporters observe the provisions of this Article relating to the appropriate documentation that must accompany the animals.

5. This Article shall not apply to persons transporting animals up to a maximum distance of 65 km counted from the place of departure to the place of destination.

6. In the event of failure to comply with this Article, the provisions concerning infringements and notifications of infringements provided for in Article 26 of Regulation (EC)

No 1/2005 shall apply *mutatis mutandis* in relation to animal health^{*}.

Article 35

Amendment to Directive 93/119/EC

In Annex A to Directive 93/119/EC, paragraph 3 of Part II shall be replaced by the following:

3. Animals must be moved with care. Passageways must be so constructed as to minimise the risk of injury to animals, and so arranged as to exploit their gregarious tendencies. Instruments intended for guiding animals must be used solely for that purpose, and only for short periods. The use of instruments which administer electric shocks shall be avoided as far as possible. In any case, these instruments shall only be used for adult bovine animals and adult pigs which refuse to move, and only when they have room ahead of them in which to move. Shocks shall last no longer than one second, be adequately spaced, and shall only be applied to the muscles of the hindquarters. Shocks shall not be used repeatedly if the animal fails to respond^{*}.

Article 36

Amendments to Regulation (EC) No 1255/97

Regulation (EC) No 1255/97 is hereby amended as follows:

- 1) the words 'staging points' shall be replaced by the words 'control posts' everywhere in the Regulation;
- 2) in Article 1, paragraph 1 shall be replaced by the following:

'1. Control posts are places where animals are rested for at least 12 hours or more pursuant to point 1.5. or 1.7(b) of Chapter V of Annex I to Regulation (EC) 1/2005 (*).

(*) O J L 3, 5.1.2005.'

- 3) Article 3 shall be replaced by the following:

'Article 3

1. The competent authority shall approve and issue an approval number to each control post. Such approval may be limited to a particular species or to certain categories of animal and health status. Member States shall notify the Commission of the list of approved control posts and any updates.

Member States shall also notify the Commission of the detailed arrangements in application of the provisions in Article 4(2), in particular the period of use as control posts and the double purpose of approved premises.

2. Control posts shall be listed by the Commission in accordance with the procedure referred to in Article 31(2) of Regulation (EC) No 1/2005 upon a proposal of the competent authority of the Member State concerned.

3. Member States may only propose control posts for listing once the competent authority has checked that it complies with the relevant requirements and approved it. For the purpose of such approval, the competent authority as defined in Article 2(6) of Directive 90/425/EEC shall ensure that control posts fulfil all the requirements in Annex I to this Regulation; in addition, such control posts shall:

- (a) be located in an area which is not subject to prohibition or restrictions in accordance with relevant Community legislation;
- (b) be under the control of an official veterinarian who shall ensure, *inter alia*, compliance with the provisions of this Regulation;
- (c) operate in compliance with all the relevant Community rules regarding animal health, the movement of animals and the protection of animals at the time of slaughter;
- (d) undergo regular inspection, at least twice a year, to ascertain that the requirements for approval continue to be fulfilled.

4. A Member State must, in serious cases, particularly on animal health or welfare grounds, suspend the use of a control post situated in its territory. It shall inform the Commission and the other Member States of such suspension and of its reasons. The suspension of the use of the control post may only be lifted after notification to the Commission and the other Member States on its reasons.

5. The Commission, in accordance with the procedure referred to in Article 31(2) of Regulation (EC) No 1/2005, may suspend the use of a control post or withdraw it from the list, if on-the-spot checks carried out by the experts of the Commission as referred to in Article 28 of that Regulation indicate non-compliance with the relevant Community legislation;

4) in Article 4, the following paragraph shall be added:

'4. The competent authority of the place of departure shall notify the movement of animals passing through control posts through the information exchange system referred to in Article 20 of Directive 90/425/EEC';

5) Article 6 shall be replaced by the following:

Article 6

1. Before the animals leave the control post, the official veterinarian or any veterinarian designated for this purpose by the competent authority shall confirm on the journey log as referred to in Annex II of Regulation (EC) No 1/2005 that the animals are fit to continue their journey. Member States may stipulate that expenditure incurred as a result of the veterinary check shall be borne by the operator concerned.

2. The rules relating to the exchange of messages between authorities to comply with the requirements of this Regulation shall be laid down in accordance with the procedure laid down in Article 31(2) of Regulation (EC) No 1/2005;

6) Article 6a shall be replaced by the following:

Article 6a

This Regulation shall be amended by the Council, acting by a qualified majority, on a proposal from the Commission, with a view in particular to adapting it to technological and scientific progress, except as regards any amendments to the Annex which are necessary to adapt it to the animal health situation which may be adopted in accordance with the procedure laid down in Article 31(2) of Regulation (EC) No 1/2005;

7) in Article 6b, the first sentence, shall be replaced by the following:

Article 6b

The Member States shall apply the provisions of Article 26 of Council Regulation (EC) No 1/2005 to penalise any infringement of the provisions of this Regulation and shall take all measures necessary to ensure that they are implemented;

8) Annex I shall be amended as follows:

(a) the title shall be replaced by the following:

'ANNEX

COMMUNITY CRITERIA FOR CONTROL POSTS'

(b) Section A shall be replaced by the following:

A. HEALTH AND HYGIENE MEASURES

1. Every control posts must

(a) be located, designed, constructed and operated as to ensure sufficient bio-security preventing the spreading of serious infectious diseases to other holdings and between consecutive consignments of animals passing through these premises;

(b) be constructed, equipped and operated as to ensure that cleaning and disinfection procedures can be carried out. A lorry wash shall be provided on the spot. Such facilities must be operational under all weather conditions;

(c) be cleansed and disinfected before and after each use, as required by the official veterinarian.

2. Personnel and equipment entering into contact with the animals accommodated shall be exclusively dedicated to the premises concerned unless they have been subject to a cleaning and disinfection procedure after being in contact with the animals or their faeces or urine. In particular the person in charge of the control post shall provide clean equipment and protective clothes, which shall be kept exclusively for the use of any persons entering the control post, and shall make available suitable equipment for cleansing and disinfecting the above items.

3. Bedding material shall be removed when a consignment of animals is moved from an enclosure and, after the cleansing and disinfecting operations provided for in point 1(c), shall be replaced by fresh bedding.

4. Animals litter, faeces and urine shall not be collected from the premises unless they have been subject to an appropriate treatment in order to avoid the spreading of animal diseases.

5. Appropriate sanitary breaks between two consecutive consignments of animals shall be respected and if appropriate adapted depending on whether they come from a similar region, zone or compartment. In particular, control posts shall be comple-

tely cleared of animals for a period of at least 24 hours after a maximum of 6 days' use and after cleansing and disinfecting operations have been carried out, and prior to the arrival of any new consignment.

6. Before accepting animals, control posts shall:

(a) have started the cleansing and disinfection operations within 24 hours following the departure of all animals previously held there in accordance with the provisions of Article 4(3) of this Regulation;

(b) have remained clear of animals until the cleansing and disinfection operation is completed to the satisfaction of the official veterinarian.;

(c) Section B, paragraph 1 shall be replaced by the following:

'1. In addition to the provisions of Chapters II and III of Annex I to Regulation (EC) No 1/2005 applying to means of transport for loading and unloading animals, every control post must have suitable equipment and facilities available for the purpose of loading and unloading animals from the means of transport. In particular, such equipment and facilities must have a non-slip floor covering and, if necessary, be provided with lateral protection. Bridges, ramps and gangways must be fitted with sides, railings or some other means of protection to prevent animals falling off them. Loading and unloading ramps should have the minimum possible incline. Passageways must have floor coverings which minimise the risk of slipping and be so constructed as to minimise the risk of injury to animals. Particular care must be taken to ensure that no appreciable gap or step is allowed between the vehicle floor and the ramp or the ramp and the floor of the unloading area requiring animals to jump or likely to cause them to slip or stumble.;

9) Annex II shall be deleted.

Article 37

Entry into force and date of application

This Regulation shall enter into force on the 20th day following that of its publication in the *Official Journal of the European Union*.

It shall apply as from 5 January 2007.

However, Article 6(5) shall apply as from 5 January 2008.

This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.

Done at Brussels, 22 December 2004.

For the Council
The President
C. VEERMAN

ANNEX I

TECHNICAL RULES

as referred to in Article 6(3), Article 8(1), Article 9(1) and (2)(a)

CHAPTER I

FITNESS FOR TRANSPORT

1. No animal shall be transported unless it is fit for the intended journey, and all animals shall be transported in conditions guaranteed not to cause them injury or unnecessary suffering.
2. Animals that are injured or that present physiological weaknesses or pathological processes shall not be considered fit for transport and in particular if:
 - (a) they are unable to move independently without pain or to walk unassisted;
 - (b) they present a severe open wound, or prolapse;
 - (c) they are pregnant females for whom 90 % or more of the expected gestation period has already passed, or females who have given birth in the previous week;
 - (d) they are new-born mammals in which the navel has not completely healed;
 - (e) they are pigs of less than three weeks, lambs of less than one week and calves of less than ten days of age unless they are transported less than 100 km;
 - (f) they are dogs and cats of less than eight weeks of age, unless they are accompanied by their mother;
 - (g) they are cervine animals in velvet.
3. However, sick or injured animals may be considered fit for transport if they are:
 - (a) slightly injured or ill and transport would not cause additional suffering; in cases of doubt, veterinary advice shall be sought;
 - (b) transported for the purposes of Council Directive 86/609/EEC (*) if the illness or injury is part of a research programme;
 - (c) transported under veterinary supervision for or following veterinary treatment or diagnosis. However, such transport shall be permitted only where no unnecessary suffering or ill treatment is caused to the animals concerned;
 - (d) animals that have been submitted to veterinary procedures in relation to farming practices such as dehorning or castration, provided that wounds have completely healed.
4. When animals fall ill or are injured during transport, they shall be separated from the others and receive first-aid treatment as soon as possible. They shall be given appropriate veterinary treatment and if necessary undergo emergency slaughter or killing in a way which does not cause them any unnecessary suffering.
5. Sedatives shall not be used on animals to be transported unless strictly necessary to ensure the welfare of the animals and shall only be used under veterinary supervision.
6. Lactating females of bovine, ovine and caprine species not accompanied by their offspring shall be milked at intervals of not more than 12 hours.
7. Requirements of paragraphs 2(c) and 2(d) do not apply for registered Equidae if the purpose of the journeys is to improve the health and welfare conditions of birth, or for newly born foals with their registered mares, provided that in both cases the animals are permanently accompanied by an attendant, dedicated to them during the journey.

(*) OJ L 358, 18.12.1986 p. 1. Directive as last amended by Directive 2003/65/EC of the European Parliament and of the Council (OJ L 230, 16.9.2003, p. 32).

CHAPTER II

MEANS OF TRANSPORT

1. Provisions for all means of transport

- 1.1. Means of transport, containers and their fittings shall be designed, constructed, maintained and operated so as to:
 - (a) avoid injury and suffering and to ensure the safety of the animals;
 - (b) protect the animals from inclement weather, extreme temperatures and adverse changes in climatic conditions;
 - (c) be cleaned and disinfected;
 - (d) prevent the animals escaping or falling out and be able to withstand the stresses of movements;
 - (e) ensure that air quality and quantity appropriate to the species transported can be maintained;
 - (f) provide access to the animals to allow them to be inspected and cared for;
 - (g) present a flooring surface that is anti-slip;
 - (h) present a flooring surface that minimises the leakage of urine or faeces;
 - (i) provide a means of lighting sufficient for inspection and care of the animals during transport.
- 1.2. Sufficient space shall be provided inside the animals' compartment and at each of its levels to ensure that there is adequate ventilation above the animals when they are in a naturally standing position, without on any account hindering their natural movement.
- 1.3. For wild animals and for species other than domestic Equidae or domestic animals of bovine, ovine, caprine and porcine species where appropriate, the following documents shall accompany the animals:
 - (a) a notice indicating that the animals are wild, timid or dangerous;
 - (b) written instructions about feeding, watering and any special care required.
- 1.4. Partitions shall be strong enough to withstand the weight of animals. Fittings shall be designed for quick and easy operation.
- 1.5. Piglets of less than 10 kgs, lambs of less than 20 kgs, calves of less than six months and foals of less than four months of age shall be provided with appropriate bedding material or equivalent material which guarantees their comfort appropriate to the species, the number of animals being transported, the journey time, and the weather. This material has to ensure adequate absorption of urine and faeces.
- 1.6. Without prejudice to Community or national rules on crew and passenger safety, where transport on a vessel, an aircraft or a rail wagon is to last more than three hours, a means of killing suitable for the species shall be available to the attendant or a person on board who has the necessary skill to perform this task humanely and efficiently.

2. Additional provisions for transport by road or rail

- 2.1. Vehicles in which animals are transported shall be clearly and visibly marked indicating the presence of live animals, except when the animals are transported in containers marked in accordance with paragraph 5.1.
- 2.2. Road vehicles shall carry suitable equipment for loading and unloading.
- 2.3. When assembling trains and during all other movement of rail wagons every precaution shall be taken to avoid jolting of a rail wagon containing animals.

3. Additional provisions for transport on roll-on-roll-off vessels

- 3.1. Before loading onto a vessel the master shall verify that when vehicles are loaded
- (a) on enclosed decks, the vessel is equipped with an appropriate forced ventilation system and it is fitted with an alarm system and an adequate secondary source of power in case of failure;
 - (b) on open decks, adequate protection from sea water is provided.
- 3.2. Road vehicles and rail wagons shall be equipped with a sufficient number of adequately designed, positioned and maintained securing points enabling them to be securely fastened to the vessel. Road vehicles and rail wagons shall be secured to the vessel before the start of the sea journey to prevent them being displaced by the motion of the vessel.

4. Additional provisions for transport by air

- 4.1. Animals shall be transported in containers, pens or stalls appropriate for the species, which comply with International Air Transport Association (IATA) live animals Regulations, in its version referred to in Annex VI.
- 4.2. Animals shall be transported only in conditions where air quality, temperature and pressure can be maintained within an appropriate range during the entire journey, having regard to the species of animals.

5. Additional provisions for transport in containers

- 5.1. Containers in which animals are transported shall be clearly and visibly marked, indicating the presence of live animals and with a sign indicating the top of the container.
- 5.2. During transport and handling, containers shall always be kept upright and severe jolts or shaking shall be minimised. Containers shall be secured so as to prevent displacement due to the movement of the means of transport.
- 5.3. Containers of more than 50 kg shall be equipped with a sufficient number of adequately designed, positioned and maintained securing points enabling them to be securely fastened to the means of transport where they are to be loaded. Containers shall be secured to the means of transport before the start of the journey to prevent displacement due to the motion of the means of transport.

CHAPTER III

TRANSPORT PRACTICES

1. Loading, unloading and handling

- 1.1. Due regard shall be paid to the need of certain categories of animals, such as wild animals, to become acclimatised to the mode of transport prior to the proposed journey.
- 1.2. Where loading or unloading operations last for more than four hours, except for poultry:
- (a) appropriate facilities shall be available in order to keep, feed and water the animals outside the means of transport without being tied;
 - (b) operations shall be supervised by an authorised veterinarian and particular precautions shall be taken to ensure that the welfare of the animals is properly maintained during these operations.

Facilities and procedures

- 1.3. Facilities for loading and unloading, including the flooring, shall be designed, constructed, maintained and operated so as to:
- (a) prevent injury and suffering and minimise excitement and distress during animal movements as well as to ensure the safety of the animals. In particular, surfaces shall not be slippery and lateral protections shall be provided so as to prevent animals from escaping;
 - (b) be cleaned and disinfected.

- 1.4. (a) Ramps shall not be steeper than an angle of 20 degrees, that is 36,4 % to the horizontal for pigs, calves and horses and an angle of 26 degrees 34 minutes, that is 50 % to the horizontal for sheep and cattle other than calves. Where the slope is steeper than 10 degrees, that is 17,6 % to the horizontal, ramps shall be fitted with a system, such as provided by foot battens, which ensure that the animals climb or go down without risks or difficulties;
- (b) lifting platforms and upper floors shall have safety barriers so as to prevent animals falling or escaping during loading and unloading operations.
- 1.5. Goods which are being transported in the same means of transport as animals shall be positioned so that they do not cause injury, suffering or distress to the animals.
- 1.6. Appropriate lighting shall be provided during loading and unloading.
- 1.7. When containers loaded with animals are placed one on top of the other on the means of transport, the necessary precautions shall be taken:
- (a) to avoid, or in the case of poultry, rabbits and fur animals, to limit urine and faeces falling on the animals placed underneath;
- (b) to ensure stability of the containers;
- (c) to ensure that ventilation is not impeded.

Handling

- 1.8. It shall be prohibited to:
- (a) strike or kick the animals;
- (b) apply pressure to any particularly sensitive part of the body in such a way as to cause them unnecessary pain or suffering;
- (c) suspend the animals themselves by mechanical means;
- (d) lift or drag the animals by head, ears, horns, legs, tail or fleece, or handle them in such a way as to cause them unnecessary pain or suffering;
- (e) use prods or other implements with pointed ends;
- (f) knowingly obstruct any animal which is being driven or led through any part where animals are handled.
- 1.9. The use of instruments which administer electric shocks shall be avoided as far as possible. In any case, these instruments shall only be used for adult bovine animals and adult pigs which refuse to move and only when they have room ahead of them in which to move. The shocks shall last no longer than one second, be adequately spaced and shall only be applied to the muscles of the hindquarters. Shocks shall not be used repeatedly if the animal fails to respond.
- 1.10. Markets or assembly centres shall provide equipment for tethering animals when necessary. Animals not used to being tied shall remain untied. Animals shall have access to water.
- 1.11. Animals shall not be tied by the horns, the antlers, the nose rings nor by legs tied together. Calves shall not be muzzled. Domestic Equidae older than eight months shall wear halters during transport except for unbroken horses.

When animals need to be tied, the ropes, tethers or other means used shall be:

- (a) strong enough not to break during normal transport conditions;
- (b) such as to allow the animals, if necessary, to lie down and to eat and drink;
- (c) designed in such a way as to eliminate any danger of strangulation or injury, and so as to allow animals to be quickly released.

Separation

- 1.12. Animals shall be handled and transported separately in the following cases:
- (a) animals of different species;
 - (b) animals of significantly different sizes or ages;
 - (c) adult breeding boars or stallions;
 - (d) sexually mature males from females;
 - (e) animals with horns from animals without horns;
 - (f) animals hostile to each other;
 - (g) tied animals from untied animals.
- 1.13. Points (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1.12. shall not apply where the animals have been raised in compatible groups, are accustomed to each other, where separation will cause distress or where females are accompanied by dependent young.

2. During transport

- 2.1. Space allowances shall at least comply with the figures laid down, in respect of the animals and the means of transport referred to, in Chapter VII.
- 2.2. Domestic Equidae except mares travelling with their foals shall be transported in individual stalls when the vehicle is loaded onto a Roll-on-Roll-off vessel. Derogation to this provision may be granted under national rules provided that they are notified by the Member States to the Standing Committee on the Food Chain and Animal Health.
- 2.3. Equidae shall not be transported in multi-deck vehicles except if animals are loaded on the lowest deck with no animals on higher deck. The minimum internal height of compartment shall be at least 75 cm higher than the height of the withers of the highest animal.
- 2.4. Unbroken Equidae shall not be transported in groups of more than four individuals.
- 2.5. Paragraphs 1.10. to 1.13. shall apply *mutatis mutandis* to the means of transport.
- 2.6. Sufficient ventilation shall be provided to ensure that the needs of the animals are fully met taking into account in particular the number and type of the animals to be transported and the expected weather conditions during the journey. Containers shall be stored in a way which does not impede their ventilation.
- 2.7. During transport, animals shall be offered water, feed and the opportunity to rest as appropriate to their species and age, at suitable intervals and in particular as referred to in Chapter V. If not otherwise specified, Mammals and Birds shall be fed at least every 24 hours and watered at least every 12 hours. The water and feed shall be of good quality and presented to the animals in a way which minimises contamination. Due regard shall be paid to the need of animals to become accustomed to the mode of feeding and watering.

CHAPTER IV

ADDITIONAL PROVISIONS FOR LIVESTOCK VESSELS OR VESSELS TRANSPORTING SEA CONTAINERS

SECTION I

Construction and equipment requirements for livestock vessels

1. Strength for pen rails and decks shall be appropriate to the transported animals. Strength calculations of pen rails and decks shall be verified during construction or conversion of the livestock vessel by a classification society approved by the competent authority.
2. Compartments where animals are to be transported shall be equipped with a forced ventilation system which gives sufficient capacity to change the air in its entire volume as follows:
 - (a) 40 air changes per hour if the compartment is fully enclosed and the clear height is less or equal to 2,30 meters

- (b) 30 air changes per hour if the compartment is fully enclosed and the clear height is more than 2,30 meters;
- (c) 75 % of the above relevant capacity if the compartment is partially enclosed.
3. Storage or production capacity for fresh water shall be appropriate to meet the water requirement laid down in Chapter VI taking into account the maximum number and the type of animals to be transported as well as the maximum duration of the intended journeys.
4. The fresh water system shall be capable of supplying freshwater continuously in each livestock area and sufficient receptacles shall be available to ensure that all animals have easy and constant access to fresh water. Alternative pumping equipment shall be available to ensure water supply in the event of failure of the primary pumping system.
5. The drainage system shall be of appropriate capacity to drain fluids from pens and decks under all conditions. Drain-pipes and channels shall collect the fluids in wells or tanks from where sewage can be discharged by means of pumps or ejectors. Alternative pumping equipment shall be available to ensure drainage in the event of failure of the primary pumping system.
6. Livestock areas, passageways and ramps to livestock areas shall be provided with sufficient lighting. Emergency lighting shall be available in case of a failure of the main electrical installation. Sufficient portable lighting shall be provided to allow the attendant adequate inspection and care of the animals.
7. A fire fighting system shall be appropriately installed in all livestock areas and fire equipment within the livestock areas shall comply with the most recent the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) standards regarding fire protection, fire detection and fire extinction.
8. The following systems for livestock shall be equipped with a monitoring, control and alarm system in the wheel-house
- (a) ventilation;
- (b) fresh water supply and drainage;
- (c) lighting;
- (d) fresh water production if necessary.
9. A primary source of power shall be sufficient to supply continuous power for the systems for livestock referred to in paragraphs (2) (4) (5) and (6) under normal operation of the livestock vessel. A secondary source of power shall be sufficient to replace the primary source of power for a continuous period of three days.

SECTION 2

Feed and water supply on livestock vessels or vessels transporting sea containers

Livestock vessels or vessels transporting sea containers with domestic Equidae and domestic animals of bovine, ovine, caprine and porcine species, for journeys exceeding 24 hours, shall carry from the time of departure sufficient bedding as well as sufficient feed and water to cover the minimum daily feed and water supply requirements set out in Table 1 for the intended journey plus 25 % or three days' spare supply of bedding, feed and water, whichever is the greater.

Table 1

Minimum daily feed and water supply on livestock vessels or vessels transporting sea containers

Category	Feed (in % of live weight of animals)		Fresh water (litres per animal) (*)
	Fodder	Concentrated feed	
Cattle and Equidae	2	1,6	45
Sheep	2	1,8	4
Pigs	—	3	10

(*) The minimum water supply requirements laid down in the fourth column may be replaced for all species by a water supply of 10 % of the live weight of the animals.

Fodder may be replaced by concentrated feed and vice versa. However, due regard shall be paid to the need of certain categories of animals, to become accustomed to the change of feed with regard to their metabolic needs.

CHAPTER V

WATERING AND FEEDING INTERVAL, JOURNEY TIMES AND RESTING PERIODS

1. Domestic Equidae, domestic animals of bovine, ovine, caprine and porcine species

- 1.1. The requirements laid down in this Section apply to the movement of domestic Equidae, except registered Equidae, domestic animals of bovine, ovine, caprine and porcine species, except in the case of air transport.
- 1.2. Journey times for animals belonging to the species referred to in point 1.1. shall not exceed eight hours.
- 1.3. The maximum journey time in point 1.2. may be extended if the additional requirements of Chapter VI are met.
- 1.4. The watering and feeding intervals, journey times and rest periods when using road vehicles which meet the requirements in point 1.3. are defined as follows:
 - (a) Unweaned calves, lambs, kids and foals which are still on a milk diet and unweaned piglets must, after nine hours of travel, be given a rest period of at least one hour sufficient in particular for them to be given liquid and if necessary fed. After this rest period, they may be transported for a further nine hours.
 - (b) Pigs may be transported for a maximum period of 24 hours. During the journey, they must have continuous access to water.
 - (c) Domestic Equidae may be transported for a maximum period of 24 hours. During the journey they must be given liquid and if necessary fed every eight hours.
 - (d) All other animals of the species referred to in point 1.1. must, after 14 hours of travel, be given a rest period of at least one hour sufficient for them in particular to be given liquid and if necessary fed. After this rest period, they may be transported for a further 14 hours.
- 1.5. After the journey time laid down, animals must be unloaded, fed and watered and be rested for at least 24 hours.
- 1.6. Animals must not be transported by train if the maximum journey time exceeds that laid down in point 1.2. However, the journey times laid down in point 1.4. shall apply where the conditions laid down in points 1.3. and 1.4. except for rest periods, are met.
- 1.7. (a) Animals must not be transported by sea if the maximum journey time exceeds that laid down in point 1.2. unless the conditions laid down in points 1.3. and 1.4. apart from journey times and rest periods, are met.
 - (b) In the case of transport by sea on a regular and direct link between two geographical points of the Community by means of vehicles loaded on to vessels without unloading of the animals, the latter must be rested for 12 hours after unloading at the port of destination or in its immediate vicinity unless the journey time at sea is such that the voyage can be included in the general scheme of points 1.2. to 1.4.
- 1.8. In the interests of the animals, the journey times in points 1.3. 1.4. and 1.7(b) may be extended by two hours, taking account in particular of proximity to the place of destination.
- 1.9. Without prejudice to the provisions of points 1.3. to 1.8. Member States are authorised to provide for a maximum non-extendible journey time of eight hours for the transport of animals destined for slaughter, where the transport is carried out exclusively from a place of departure to a place of destination both situated on their own territory.

2. Other species

- 2.1. For poultry, domestic birds and domestic rabbits, suitable food and water shall be available in adequate quantities, save in the case of a journey lasting less than:
 - (a) 12 hours disregarding loading and unloading time; or
 - (b) 24 hours for chicks of all species, provided that it is completed within 72 hours after hatching.

- 2.2. Dogs and cats being transported shall be fed at intervals of not more than 24 hours and given water at intervals of not more than eight hours. There shall be clear written instructions about feeding and watering.
- 2.3. Other species other than those referred to in point 2.1. or 2.2. shall be transported in accordance with the written instructions about feeding and watering and taking into account any special care required.

CHAPTER VI

ADDITIONAL PROVISIONS FOR LONG JOURNEYS OF DOMESTIC EQUIDAE AND DOMESTIC ANIMALS OF BOVINE, OVINE, CAPRINE AND PORCINE SPECIES

1. All long journeys

Roof

- 1.1. The means of transport shall be equipped with a roof of light-colour and be properly insulated.

Floor and Bedding

- 1.2. Animals shall be provided with appropriate bedding or equivalent material which guarantees their comfort appropriate to the species, the number of animals being transported, the journey time, and the weather. This material has to ensure adequate absorption of urine and faeces.

Feed

- 1.3. The means of transport shall carry a sufficient quantity of appropriate feedingstuff for the feeding requirements of the animals in question during the journey concerned. The feedingstuffs shall be protected from the weather and from contaminants such as dust, fuel, exhaust gases and animal urine and dung.
- 1.4. Where specific feeding equipment is used for the feeding of animals, that equipment shall be transported in the means of transport.
- 1.5. Where feeding equipment as referred to in paragraph 1.4. is used, it shall be so designed that, if necessary, it is attached to the means of transport to prevent its being overturned. When the means of transport is moving and when the equipment is not in use, it shall be stored separate from the animals.

Partitions

- 1.6. Equidae shall be transported in individual stalls except mares travelling with their foals.
- 1.7. The means of transport must be fitted with partitions so that separate compartments may be created, while providing all the animals with free access to water.
- 1.8. The partitions shall be constructed in such a way that they can be placed in different positions so that the size of compartment can be adapted to specific requirements, and to the type, size and number of animals.

Minimum criteria for certain species

- 1.9. Except if accompanied by their mother, long journeys are only permitted for domestic Equidae and domestic animals of bovine and porcine species if:
 - domestic Equidae are older than four months, with the exception of registered Equidae,
 - calves are older than fourteen days,
 - pigs are heavier than 10 kgs.

Unbroken horses shall not be transported on long journeys.

2. Water supply for transport by road, rail or sea containers

- 2.1. The means of transport and sea containers shall be equipped with a water supply that makes it possible for the attendant to provide water instantly whenever it is necessary during the journey, so that each animal has access to water.
- 2.2. The watering devices shall be in good working order and be appropriately designed and positioned for the categories of animals to be watered on board the vehicle.

- 2.3. The water tanks' total capacity for each means of transport shall be at least equal to 1.5 % of its maximum payload. Water tanks must be designed so that they can be drained and cleaned after each journey and must be fitted with a system allowing their water level to be checked. They must be connected to drinking devices within the compartments and maintained in good working order.
- 2.4. A derogation from point 2.3. may apply to sea containers exclusively used on vessels that supply water to them from the vessel's own water tanks.

3. Ventilation for means of transport by road and temperature monitoring

- 3.1. Ventilation systems on means of transport by road shall be designed, constructed and maintained in such way that, at any time during the journey, whether the means of transport is stationary or moving, they are capable of maintaining a range of temperatures from 5 °C to 30 °C within the means of transport, for all animals, with a ± 5 °C tolerance, depending on the outside temperature.
- 3.2. The ventilation system must be capable of ensuring even distribution throughout with a minimum airflow of nominal capacity of 60 m³/h/KN of payload. It must be capable of operating for at least 4 hours, independently of the vehicle engine.
- 3.3. Means of transport by road must be fitted with a temperature monitoring system as well as with a means of recording such data. Sensors must be located in the parts of the lorry which, depending on its design characteristics, are most likely to experience the worst climatic conditions. Temperature recordings obtained in such manner shall be dated and made available to the competent authority upon request.
- 3.4. Means of transport by road must be fitted with a warning system in order to alert the driver when the temperature in the compartments where animals are located reaches the maximum or the minimum limit.
- 3.5. The Commission shall elaborate before 31 July 2005 a report on the basis of an opinion of the European Food Safety Authority, accompanied by appropriate draft measures with a view to establishing a range of maximum and minimum temperatures for the transported animals, to be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 31(2), taking into account the prevailing temperatures within certain regions of the Community having particular climatic conditions.

4. Navigation System

- 4.1. Means of transport by road must be equipped as from 1 January 2007 for means of transport by road for the first time in service and as from 1 January 2009 onwards for all means of transport, with the appropriate Navigation System allowing for recording and providing information equivalent to those mentioned in the journey log as referred to in Annex II, Section 4, and information concerning opening/closing of the loading flap.
- 4.2. The Commission shall submit to the Council, by 1 January 2008, the results of study of navigation systems and the application of such technology for the purpose of this Regulation.
- 4.3. The Commission shall submit to the Council, not later than 1 January 2010, a report on the implementation of the Navigation System referred to in paragraph 4.2, accompanied by any proposals it would deem appropriate, aimed in particular at defining specifications of the Navigation System to be used for all means of transport. The Council shall act on such proposals by qualified majority.

CHAPTER VII

SPACE ALLOWANCES

Space allowances for animals shall comply at least with the following figures:

A. Domestic equidae

Transport by rail

Adult horses	1,75 m ³ (0,7 × 2,5 m) (*)
Young horses (6 – 24 months) (for journeys of up to 48 hours)	1,2 m ³ (0,6 × 2 m)
Young horses (6 – 24 months) (for journeys over 48 hours)	2,4 m ³ (1,2 × 2 m)
Ponies (under 144 cm)	1 m ³ (0,6 × 1,8 m)
Foals (0 – 6 months)	1,4 m ³ (1 × 1,4 m)

(*) The standard useable width of wagons is 2 to 2 m

Note: During long journeys, foals and young horses must be able to lie down

These figures may vary by a maximum of 10 % for adult horses and ponies and by a maximum of 20 % for young horses and foals, depending not only on the horses' weight and size but also on their physical condition, the meteorological conditions and the likely journey time.

Transport by road

Adult horses	1,75 m ³ (0,7 × 2,5 m)
Young horses (6 — 24 months) (for journeys of up to 48 hours)	1,2 m ³ (0,6 × 2 m)
Young horses (6 — 24 months) (for journeys over 48 hours)	2,4 m ³ (1,2 × 2 m)
Ponies (under 144 cm)	1 m ³ (0,6 × 1,8 m)
Foals (0 — 6 months)	1,4 m ³ (1 × 1,4 m)

Note: During long journeys, foals and young horses must be able to lie down

These figures may vary by a maximum of 10 % for adult horses and ponies and by a maximum of 20 % for young horses and foals, depending not only on the horses' weight and size but also on their physical condition, the meteorological conditions and the likely journey time.

Transport by air

Loading density of horses in relation to surface area

0 — 100 kg	0,42 m ²
100 — 200 kg	0,66 m ²
200 — 300 kg	0,87 m ²
300 — 400 kg	1,04 m ²
400 — 500 kg	1,19 m ²
500 — 600 kg	1,34 m ²
600 — 700 kg	1,51 m ²
700 — 800 kg	1,73 m ²

Transport by sea

Live weight in kg	m ² /animal
200 — 300	0,90 — 1,175
300 — 400	1,175 — 1,45
400 — 500	1,45 — 1,725
500 — 600	1,725 — 2
600 — 700	2 — 2,25

B. Bovine animals

Transport by rail

Category	Approximate weight (in kg)	Area in m ² /animal
Small calves	50	0,30 to 0,40
Medium sized calves	110	0,40 to 0,70
Heavy calves	200	0,70 to 0,95
Medium sized cattle	325	0,95 to 1,30
Heavy cattle	550	1,30 to 1,60
Very heavy cattle	> 700	> 1,60

These figures may vary, depending not only on the animals' weight and size but also on their physical condition, the meteorological conditions and the likely journey time.

Transport by road

Category	Approximate weight (in kg)	Area in m ² /animal
Small calves	50	0,30 to 0,40
Medium sized calves	110	0,40 to 0,70
Heavy calves	200	0,70 to 0,95
Medium sized cattle	325	0,95 to 1,30
Heavy cattle	550	1,30 to 1,60
Very heavy cattle	> 700	> 1,60

These figures may vary, depending not only on the animals' weight and size but also on their physical condition, the meteorological conditions and the likely journey time.

Transport by air

Category	Approximate weight (in kg)	Area in m ² /animal
Calves	50	0,23
	70	0,28
Cattle	300	0,84
	500	1,27

Transport by sea

Live weight in kg	m ² /animal
200 — 300	0,81 — 1,0575
300 — 400	1,0575 — 1,305
400 — 500	1,305 — 1,5525
500 — 600	1,5525 — 1,8
600 — 700	1,8 — 2,025

Pregnant animals must be allowed 10 % more space.

C. Sheep/Goats

Transport by rail

Category	Weight in kg	Area in m ² /animal
Shorn sheep	< 55	0,20 to 0,30
	> 55	> 0,30
Unshorn sheep	< 55	0,30 to 0,40
	> 55	> 0,40
Heavily pregnant ewes	< 55	0,40 to 0,50
	> 55	> 0,50

Category	Weight in kg	Area in m ² /animal
Goats	< 35	0,20 to 0,30
	35 to 55	0,30 to 0,40
	> 55	0,40 to 0,75
Heavily pregnant goats	< 55	0,40 to 0,50
	> 55	> 0,50

The surface area indicated above may vary depending on the breed, the size, the physical condition and the length of fleece of the animals, as well as on the meteorological conditions and the journey time.

Transport by road

Category	Weight in kg	Area in m ² /animal
Shorn sheep and lambs of 26 kg and over	< 55	0,20 to 0,30
	> 55	> 0,30
Unshorn sheep	< 55	0,30 to 0,40
	> 55	> 0,40
Heavily pregnant ewes	< 55	0,40 to 0,50
	> 55	> 0,50
Goats	< 35	0,20 to 0,30
	35 to 55	0,30 to 0,40
	> 55	0,40 to 0,75
Heavily pregnant goats	< 55	0,40 to 0,50
	> 55	> 0,50

The surface area indicated above may vary depending on the breed, the size, the physical condition and the length of fleece of the animals, as well as on the meteorological conditions and the journey time. As an indication: for small lambs, an area of under 0,2 m² per animal may be provided.

Transport by air

Loading density for sheep and goats in relation to surface area

Average weight (in kg)	Surface area per sheep/goat (in m ²)
25	0,2
50	0,3
75	0,4

Transport by sea

Live weight in kg	m ² /animal
20 — 30	0,24 — 0,265
30 — 40	0,265 — 0,290
40 — 50	0,290 — 0,315
50 — 60	0,315 — 0,34
60 — 70	0,34 — 0,39

D. Pigs

Transport by rail and by road

All pigs must at least be able to lie down and stand up in their natural position.

In order to comply with these minimum requirements, the loading density for pigs of around 100 kg should not exceed 235 kg/m².

The breed, size and physical condition of the pigs may mean that the minimum required surface area given above has to be increased a maximum increase of 20 % may also be required depending on the meteorological conditions and the journey time.

Transport by air

The loading density should be relatively high to preclude injury on takeoff or landing or in the event of turbulence, although all animals must still be able to lie down. The climate, total journey time and hour of arrival should be taken into account in deciding on the loading density.

Average weight	Surface area per pig
15 kg	0,13 m ²
25 kg	0,15 m ²
50 kg	0,35 m ²
100 kg	0,51 m ²

Transport by sea

Live weight in kg	m ² /animal
10 or less	0,20
20	0,28
45	0,37
70	0,60
100	0,95
140	1,10
180	1,50
270	

E. Poultry

Densities applicable to the transport of poultry in containers

Minimum floor areas shall be provided as follows:

Category	Area in cm ²
Day-old chicks	21 — 25 per chick
Poultry other than day-old chicks: weight in kg	Area in cm ² per kg
< 1,6	180 — 200
1,6 to < 3	160
3 to < 5	115
> 5	105

These figures may vary depending not only on the weight and size of the birds but also on their physical condition, the meteorological conditions and the likely journey time.

מש/4

פרוטוקול הוועדה מיום

24.10.17

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
השירותים הווטרינריים ובריאות המקנה
אגף בעלי חיים

הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים
ייבוא מקנה
ישיבה מיום 24.10.2017

נוכחים:

חברי ועדה בעלי מינוי משתתפים:

ד"ר אמיר שטיינמן - יו"ר הוועדה, נציג האקדמיה בהמלצת השר
ד"ר שלמה גראזי - משרד החקלאות, השירותים הווטרינריים
ד"ר דגנית בן דב- משרד החקלאות, השירותים הווטרינריים
תמר לוי בונה - משרד האוצר
סני'צ אבי שושן - המשרד לביטחון פנים ומשטרת ישראל
גבי גלי דוידסון - המשרד להגנת הסביבה
ד"ר בועז שחם- נציג האקדמיה, מינוי השר להגנת הסביבה
עו"ד יוסי וולפסון - נציג הארגונים למען בעלי חיים, מינוי השר להגנת הסביבה
גבי דפנה דעואל - נציגת הארגונים למען בעלי חיים, מינוי השר להגנת הסביבה
עו"ד צחי חמדני - המשרד לשירותי דת
מר שרון סיני - משרד הפנים
מר פרץ שורק – נציג התאחדות מגדלי הבקר בישראל, מינוי שר החקלאות ופיתוח הכפר.

גבי גליה שגיא - התאחדות התעשיינים
ד"ר דפנה ססלר - משרד הבריאות
ד"ר יצחק סמינה - הסתדרות הרופאים הווטרינריים בישראל
ד"ר רפי שחף - ארגון הרופאים הווטרינריים לחיות בית בישראל
ד"ר אבי צרפתי - ארגון הרופאים הווטרינריים ברשויות המקומיות

חברי ועדה בעלי מינוי שלא השתתפו:

עו"ד הגר סלקטר – משרד המשפטים
ד"ר חאמד פארס – משרד החקלאות, שירותים וטרינריים.
מר יאיר שירן – משרד הכלכלה.

משתתפים ללא זכות הצבעה:

ד"ר אילת שמואלי – משרד החקלאות, שירותים וטרינרים – מרכזת הוועדה.
עו"ד אודליה אסולין דגני – משרד החקלאות, לשכה משפטית.
עו"ד עמרי בן צבי – משרד המשפטים, מ.מ. עו"ד הגר סלקטר.
עו"ד ערן שמעוני – התאחדות התעשיינים.
ציפי ברמץ – משרד הכלכלה .

מוזמנים מחו"ל:

Dr. James wallner BVSe.MSc. – Consul, Middle East, Department of
Agricultre, Australia Government.
Mr. Spencer Whitaker - Access and trade project MLA
Mr. Nick Meara - International business manager MLA
Prof. DR. Fernando Bernardo - Director general of DGAV, Portugal
Mr. Sergio Pavon - International relationship officer, EC
Mr. Sandor Szelekovszky - International relationship officer, EC
Dr. Lynn Simpson - BSc, BVMS, PG Certificate (Small Animal Surgery),
MVS (Veterinary Surveillance)

מוזמנים מישראל:

גבי ענת רפואה - ארגון "ישראל נגד משלוחים חיים".
עו"ד לימור פרץ – ארגון "ישראל נגד משלוחים חיים".
מר איציק בן דוד - סמנכ"ל בכיר לסחר חוץ, משרד החקלאות ופיתוח הכפר.

8-2 0: 54

ד"ר אילת שמואלי: יש לנו זמן ממש קצר, אני מנסה לדחוס כמה שאפשר, אז
אודליה עכשיו תציג את המהלך שקיים היום בשירותים הווטרינריים
במשרד החקלאות, אנחנו עוברים לעברית. אני אגיד את הסדר ככה
שתדעו ואחר כך אנחנו נראה מה הלאה, כי אני רוצה שמי שלא דיבר

יהיה לו את הזמן, אודליה תתחיל לאחר מכן אנדה לוי, ענת רפואה,
לימור, אני כבר לא יודעת את מי את מציגה ואיזיק בן דוד. אנחנו
קצבנו את הזמנים.

גב' אודליה אסולין: אני אדבר ממש בקצרה, אחרי כל התנאים והרגולציה
שקיימת באיחוד האירופי ובאוסטרליה, עליהם דיברו כאן די הרבה
היום ובעצם אני רוצה יותר לדבר אתכם על מה בעצם השירותים
הווטרינריים במשרד החקלאות יכולים לעשות בנקודת הקצה
בישראל. כידוע, בעלי החיים מיובאים לישראל מאוסטרליה
ומאירופה ובעצם אנחנו רואים את המצב על הספינה או על המטוס
כשהוא מגיע לישראל. בישראל רופא וטרינר ממשלתי נמצא בנמל
וגם יחידת הפיצוח של המשרד מלווה את מרבית הפריקות מכלי
ההובלה, ובעצם רופא וטרינר ממשלתי שעולה על ספינה עושה
בדיקה גם מול קברניט הספינה וגם במקרה של ייבוא מאוסטרליה
מול הווטרינר האוסטרלי לגבי מצב בעלי החיים על הספינה. הוא
מקבל ממנו דיווח גם לגבי התמותה במהלך ההובלה, גם אם היו
מחלות מסוימות שהתפתחו במהלכה. וגם בנוסף לזה בודק את
התנאים שבכלי ההובלה. כאשר יש לו צ'ק ליסט שלפיו הוא בודק
בעצם את התנאים.

אנחנו החלטנו להכניס את התנאים האלה לרישיונות היבוא והפצנו
ב 13 לספטמבר להערות הציבור רשימה של הוראות שנוגעות גם
לתשתית וגם לתפעול של כלי ההובלה, בין אם זה כלי טיס ובין אם
זה כלי שיט, כאשר הכוונה היא שההוראות האלה ייכנסו החל
מהראשון לנובמבר כתנאים ברישיון הייבוא. זה אומר שקודם כל,
כל יבואן כשהוא יגיש בקשה לרישיון ייבוא, יצטרך להצהיר שהוא
קרא את ההוראות האלה, הבין אותם והוא מתכוון ליישם אותם

בייבוא שלו וזה גם יהיה אחד מהתנאים בתוך רישיון הייבוא שאותו הוא יקבל, טרם ביצוע.

מה קורה במידה ומגיעה אונייה כזאת ומתברר שיש הפרות, שלפי הצ'ק ליסט הזה ולפי ההוראות שגם יפורסמו באתר האינטרנט של השירותים הוטרינריים לא מולאו ההוראות האלה או חלק מהן, אז קודם כל זו הפרה של תנאי ברישיון הייבוא וזו עבירה על תקנות מחלות בעלי חיים ייבוא בעלי חיים שמכוח פקודת מחלות בעלי חיים. עבירות על התקנות הללו הן עבירות מנהליות. מה זה אומר? זה אומר שלפי תקנות העבירות המנהליות יש קנס על כל ראש בקר או צאן שבספינה שלגביו הייתה אותה הפרה, מדובר באלף ש"ח לראש עד כמה שידוע לי זה העדכון האחרון, אלף ש"ח קנס, מה שאומר שזה מוכפל בכמות בעלי החיים שעל הספינה וזה בעצם קנס שיוטל על היבואן.

עו"ד יוסי וולפסון : יש תקרה?

עו"ד אודליה אסולין דגני : יש תקרה, התקרה אם אני לא טועה היא בסביבות

השלושים ומשהו אלף ש"ח בעצם לאותו קנס, אבל מה שחשוב לציין זה שבמידה ויש הפרות חוזרות של ההוראות, אז מעבר לזה שאפשר לתת עוד קנס, אפשר גם לנקוט בהליכים מנהליים וגם הגשת כתב אישום, תלוי בחומרת העבירות. מצד אחד חומרת העבירות ומצד אחד חזרתיות של העבירות, יכולות לגרום לכך שאצלנו במשרד החקלאות רשויות האכיפה והחקירה פלילית, שהרי יש לנו גם מחלקת תביעות, ומחלקת התביעות יכולה לבדוק את התיקים לגבי אותו יבואן וזה לא בעיה לקשר את אותו כלי שיט עם אותו יבואן או קבוצת יבואנים שקשורה אחת לשנייה, ולהחליט שבמקרה הזה היא מגישה כתב אישום ולא ללכת על קנס מינהלי.

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים

גב' דפנה דעואל: זה קיים או מהראשון לנובמבר?

עו"ד אודליה אסולין דגני: זה אמור להיות מהראשון לנובמבר.

גב' דפנה דעואל: עד היום זה לא היה ככה.

עו"ד אודליה אסולין דגני: אני לא אספר מה היה עד היום אני רק אספר שלגבי,

שהבדיקות היו נעשות עד היום זאת אומרת וגם פה תוארו על ידי גם על ידי נציגים מהאיחוד, גם על ידי האוסטרלים מקרים שבהם השירותים הוטרינאריים בישראל פנו לרשויות המוסמכות באירופה, לגבי הפרות שהם ראו על הספינות וביקשו מהם דיווח על זה וכמובן שהיבואן הוזהר. אבל המשמעות של זה תהיה שמנובמבר יהיה לזה גם אפקט פלילי וגם בנוסף לזה יש לנו עדיין את המישור המנהלי -

גב' דפנה דעואל: הרישיון ייבוא עדיין יישאר.

עו"ד אודליה אסולין דגני: רישיון יבוא הוא פר משלוח, חשוב לציין את זה, מה

שאומר שאותו יבואן יכול להגיש בקשה נוספת אבל אם למשל התגלתה בעיה בספינה מסוימת והיבואן מבקש לייבא באותה ספינה, והספינה הזאת בפעם הקודמת לא עמדה בהוראות האלה, בהחלט אפשר לבוא ולהגיד שכתנאי לרישיון הייבוא, לא תהיה אותה ספינה או שאותה ספינה צריכה לעבור את השינויים, תיקונים של מה שהיה לקוי בפעם קודמת או שהוא צריך להחליף כלי שיט. בנוסף לזה יש גם תהליך מנהלי שזה ההליך הדרסטי ביותר דווקא במישור המנהלי, אי מתן רישיון ייבוא זה לא משהו שאפשר לבצע אותו ללא זכות שימוע לייבואן וברור שהוא צריך להיות מבוסס על חומרת המקרים ועל חזרתיות המקרים. אבל מנהל השירותים הוטרינאריים יכול על בסיס זה שלא לתת רישיון ייבוא כאשר לא מתקיימים אותם תנאים ולקיים שימוע. החלטה בשימוע התוצאה שלה יכולה להיות גם שלא ניתן רישיון יבוא ובנוסף לזה אני חייבת לציין, שכבר

מהתיקון שתיקנו לחוק צער בעלי חיים, עשינו תיקון עקיף לפקודת מחלות בעלי חיים כך שלפי סעיף 34 לפקודה כאשר מנהל שירותים וטרינאריים מיישם הוראות לפי פקודת מחלות בעלי חיים, הוא צריך גם להתחשב בהוראות לפי חוק צער בעלי חיים. לכן כל התנאים האלה שאנחנו בעצם הפצנו להערות ציבור, ואנחנו נדון בהם בימים הקרובים, יש להם בעצם השלכה גם על מניעת פגיעה ברווחת בעלי חיים במהלך ההובלה ולכן זה משהו שמנהל השירותים הוטרינאריים שוקל אותו וכפי שאמרתי גם במישור הפלילי וגם במישור המנהלי יש אפשרות לנקוט בהליכים. עד כמה שאני יודעת גם מבחינת ציבור היבואנים שהפצנו להערותיהם, יש נכונות לקבל את ההוראות האלה וליישם אותם, מאחר שהן מבוססות ממילא על הוראות של הדירקטיבה האירופית ולגבי הפלגות ארוכות יותר תואמים את הרגולציה האוסטרלית וזה כמוכן לא בא במקום אותה רגולציה, כי כמו שאמרתי הם גם כפופים כשהם יוצאים מנמל באוסטרליה או באירופה, הם כפופים גם לרגולציה שם. בעצם השירותים הוטרינאריים בישראל בודקים את התנאים בהובלה במבחן התוצאה. אנחנו רואים את מה שמגיע, בסופו של יום לכאן ואנחנו בעצם במבחן של בדיעבד יכולים להשתמש באופציה הזאת שקיימת לנו בחוק כדי להפעיל את הסנקציות ולצמצם במשלוחים הבאים את הפגיעה ברווחת בעלי חיים ואני רוצה להאמין שזה בעצם יגרום לכך שיותר ויותר יבואנים גם בגלל הפגיעה הכלכלית וגם בגלל הרצון להמשיך לייבא וגם בגלל פרסום שהיום קיים בכל אמצעי התקשורת, שגם מבחינתם אנחנו נראה שיפור משמעותי ואני לא אומרת שכבר היום זה לא קיים. זה נתונים שנמדדים עיי השירותים הוטרינאריים, לגבי תמותה ונאמרו פה אחוזי תמותה אבל

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים

אנחנו מסתכלים לא רק על התמותה, אנחנו מסתכלים גם על מצב בעלי החיים שלא בתמותה, זאת אומרת המצב על הספינה, אם זה צפיפות אם זה אוורור, אם זה מרחב, אם זה מזון, מים, כל הדברים האחרים שצריכים להיות, תודה רבה.

גב' דפנה דעואל: כמה פקחים יש היום לנושא הזה במשרד החקלאות?

עו"ד אודליה אסולין דגני: אני שוב פעם לא מדברת מכיוון הפקחים של יחידת הפיצו"ח, כי אני לא מלווה את האכיפה והתביעה הפלילית במשרד. תודה רבה.

מר ערן דה לוי: אני ערן דה לוי, נציג פורום יבואני המקנה, נתבקשתי לדבר גם על הרגולציה העצמית שאנחנו עושים גם על הפיקוח הקיים וגם על איך בכלל נראה ייבוא מקנה חי לישראל היום, לא ב 2001. פורום יבואני המקנה שמאגד לפחות את יבואני המקנה המובילים, יצא ברגולציה עצמית בתחום ייבוא המקנה לישראל, אני אציג פה את העקרונות המנחים, מדובר במסמך של 30 עמודים, הוא נשלח לכם וכולם בוודאי מכירים אותו וקראו אותו. אכן התייחסת היום אחרי שהוא יצא בראיון רדיו למסמך, אני בטוח שאתה מכיר אותו בעל פה אבל תבדקו למה לא העבירו לכם, הוא נשלח המטרה העיקרית שלנו היא לדאוג לכך שבמהלך כלל הליכי הייבוא והטיפול בבעלי החיים בישראל, תצומצם אם ישנה, הפגיעה ברווחת בעלי החיים ובבריאותם. התקנות שהחלנו על עצמנו נקבעו על פי התנאים המחמירים ביותר והם יחייבו את כל היבואנים, החברים בפורום, לעמוד בדרישות קפדניות ביותר של פיקוח על כל שרשרת האספקה, שימו לב, לא רק מה שבישראל, משהו שדומה ל ESCAS שהציגו חברינו מאוסטרליה. בעצם החל מתכנון המשלוח ועד לגידול המקנה בישראל. הפיקוח על הוראות הרגולציה העצמית יעשה על

ידי חברת פיקוח חיצונית, לא על ידי חברי הפורום, אני רק מבקש להדגיש זה נעשה בנוסף לפיקוח הקפדני שמבוצע ממילא על ידי השירותים הוטרינאריים בישראל, כפי שאמרה אודליה אין אוניה שמגיעה לישראל ולא נבדקת. לפני כל פריקה עולה וטרינר מטעם השירותים הוטרינאריים ורק לאחר אישורו אחרי שהוא ניטר את המצב אז אנחנו יכולים לפרוק. כמובן שבמדינת המוצא השירותים הוטרינאריים כמו שהסבירו חברינו מהאיחוד האירופי, מבצעים פיקוח טרם העמסת האוניה, בזמן העמסתה וגם בסיום ההעמסה. הרגולציה מתבססת בעצם על שני עוגנים מקצועיים. אחד זה התקנות בעלי החיים של הארגון העולמי לבריאות בעלי החיים והתקנות של ממשלת אוסטרליה, אותו אסקס שהוצג פה. הם עצם כוללים תקנות שמחייבות אותנו בכל השלבים, החל מתכנון ופיקוח מראש על המסע עצמו, מיפוי וסינון בעלי חיים שלא מתאימים למסע. שיפור תנאי ההובלה היבשתית בחו"ל ובישראל, תיכף ניגע בזה טיפונת יותר בהרחבה, והמסע באוניה כמובן עד לשיפור והפיקוח והגידול גם בישראל עצמה, זה מה שאנחנו מבקשים להשיג. מה זה אומר תכנון ופיקוח מראש? כל שלב ושלב של הובלת בעלי החיים לישראל, יתוכנן ויפוקח החל מהבדיקות של המקנה במדינת המוצא, וההובלה היבשתית ותחנת ההסגר בחו"ל בנוסף יתבצע פיקוח מחמיר של העלאה, שהייה והורדת בעלי החיים מהאוניה לתחנת ההסגר והגידול בישראל. כפי שאמרנו קודם.

מיפוי וסינון בעלי חיים שאינם מתאימים למסע. בעלי החיים לפני שהם עולים לא לאוניה, לפני שהם עולים על המשאית בחו"ל, ייבדקו מספר פעמים לפני המסע ומה שימצא שלא מתאים לא ישתתף בו. צריך להדגיש שלפי התקנות של האיחוד האירופי זה נבדק גם בנמל

ויש שם מקום להוריד בעלי חיים שגם הגיעו לנמל לא מתאימים ככל
וישנם כאלה.

שיפור תנאי ההובלה היבשתית בחו"ל ובישראל. בעלי החיים יובלו
בכלי תחבורה מתאימים בלבד, הכוללים שטח שהיה מתאים, מתקן
נגד החלקה, רשתות צל או כיסוי נגד גשם, תלוי בעונה. שזה קיים גם
היום. חידוש שאנחנו רוצים להכניס אותו הוא קיים בישראל הוא
לא קיים בכל מדינות העולם, העלאתם והורדתם מכלי התחבורה
היבשתי והימיים תיעשה באמצעות מובילים שיוסמכו על ידי הרשות
הממשלתית הרלבנטית במדינה הרלבנטית. בישראל אגב זה קורה,
זה החוק.

המסע באוניה על היבואן לבדוק, בסדר? האחריות היא על היבואן,
לא מחפשים להטיל את זה על בעלי האוניה, על היצואן או כמו
שמישהו אמר אי אפשר להסתתר, היבואן אחראי. לשטח שהייה
מתאים באוניה, לכמות מזון מספקת לכל בעל חיים לפי
הקריטריונים של התקן האוסטרלי והאירופי בהתאמה, תלוי
במוצא. כמו כן עליו לדאוג להרכב הומוגני ככל האפשר של בעלי
חיים, לא גדולים וקטנים ביחד, זה קומן סנס. לצוות מתאים
המוכשר לטיפול ולהפרדת בעלי חיים פצועים או חולים משאר בעלי
החיים בשטח האוניה ושוב האחריות היא על היבואן.

שיפור הפיקוח והגידול בישראל המשקים המגדלים, המשקים פה
בארץ יכללו את כל התנאים הדרושים לרווחת בעלי החיים, כולל
משטחים נגד החלקה, מסלולי הולכה, שטח גידול מתאים, גישה
חופשית למים ומזון, מתקני טיפולים, כמובן צוות מטפלים וכן
הלאה. השירותים הוטרינאריים יבצעו גם, זה כבר קורה בפועל,
ביקורת לכל הפחות אחת לשישה חודשים במשקים מאושרים לגידול

על מנת לבדוק שתנאי האישור נשמרים. משק גידול שימצא כי אינו עומד בחוקי מדינת ישראל או בדרישות המשנה של השירותים הוטרינאריים, לא יאושר לאחזקת מקנה, פשוט.

פיקוח על עמידה בתקנות כמו שאמרנו יעשה באמצעות חברת פיקוח חיצונית, גם זה כבר התחיל לקרות, הדוחות נמצאים באתר האינטרנט אפשר לראות אותם. היא תדאג לעדכן את ... ותפעל בשקיפות עם הפורום ועם משרד החקלאות.

עכשיו עם כל הכבוד לתמונות הזוועה אני רוצה להסביר איך זה נראה באמת. חבל שלא הגעתם לאוניה, אבל כך זה נראה באמת ואני רוצה להדגיש אלה תמונות פה בפריקה בישראל, זה לא בהעמסה, זה אחרי כל המסע. יש ריפוד, יש להם מקום לשכב, ככה זה נראה. אז שלא נתבלבל. או ככה זה גם אפשרות. או ככה, וגם ככה, בעלי החיים צריכים להיות נקיים, הם צריכים להגיע במצב הטוב ביותר, זה האינטרס לפני כולם, גם לפני חבריי הירוקים זה אינטרס שלנו, אם העגל יגיע במצב לא טוב, אנחנו נפסיד כסף, זה נורא פשוט. אם הוא לא יגיע בריא, הוא לא יעלה במשקל ואם הוא חולה לא נוכל למכור אותו, אז מי שצריך לדאוג כלכלית, עזבו אם אכפת לנו לא אכפת לנו מבעלי החיים נגיד שלא, כלכלית אני צריך שהם יגיעו לפחות ככה. ככה זה נראה.

ביקשו ממני לקצר אז אני אדלג. לסיכום, זה צריך להיות ברור, אין פגיעה ברווחת בעלי החיים, כל הציזיבטים האל ותמונות הזוועה שלקחו אותם בפניצטה, הם לא נכונים, הכלל הוא רחוק מאוד מסיפורי הזוועה. מה שכן יש זה ייבוא מקנה חי הנעשה בצורה מקצועית וראויה והובלה ימית ובתנאים הולמים. זה קיים כמו שהסבירו יפה מקודם חברינו מהאיחוד האירופי, זה קורה בכל

העולם, בסדר? אנחנו חתומים על ההסכמים האלה, אנחנו המדינה. אין סבל ואין שום בסיס עובדתי לטענות המתלהמות של חברי הארגונים הטבעוניים למיניהם ושוב זה נמצא בדוחות, גם שלנו וגם של השירותים הוטרינאריים הם פתוחים אפשר לעיין בהם. יש פיקוח יסודי וראוי של עובדי השירותים הוטרינאריים שבסוף עם כל הכבוד לטענות נגדם, הם עובדי מדינה מסורים והם עושים את עבודתם. בנוסף יש את הרגולציה העצמית שמסדירה את כלל יבוא שלבי המקנה. עיקר הטענות של חברינו הירוקים או של כל - היו טוב, בסדר, פה בישראל נגיד שמפקחים, יש הסדרה של כל -

גב' ענת רפואה : לא אמרנו שמפקחים פה.

מר ערן דה לוי : אתם לא אומרים אתם רק מקליטים, יש אך ורק שינוי אחד פה, היבואן אחראי על כל השלבים, אנחנו לא מתחבאים, אנחנו לא מחפשים אחרים, אנחנו אחראים. מה יקרה אם תחליטו לעצור את יבוא המקנה? אלה נקודות אחרונות, חשוב שתהיו מודעים לזה, אתם הולכים להחליט בנקודה שהיא די קריטית, אז תהיו מודעים להשלכות. אתם הולכים להמליץ בנקודה שהיא די קריטית, אני סמוך ובטוח שהמלצתכם תישמע. קודם כל צריך להבין, יהיה זינוק חד במחירי הבשר הטרי בישראל, שלא נתבלבל, זה מה שיקרה. יהיה מחסור חמור בבשר טרי והחלופה שמציעים פה של בשר מצונן, הוא לא טרי, הוא מצונן, זה בשר שמובא לישראל בטמפרטורה של מינוס אחד, בהשכלה הכימית שלי שהיא לא כזאתי גבוהה, מדובר בבשר קפוא, גם בעולם יש שלושה סוגי בשר, יש frozen meat chilled meat and fresh meat רק בישראל יש איזה ישראלבלוף ה fresh meat הוא chilled meat זה לא עובד, זה לא קיים, זה מוצר אחר וצריך להבין את זה, אין בשר טרי בלי מקנה חי. אתם לא

רוצים שיהיה בשר טרי זה בסדר, תעצרו את הייבוא, אבל זה מה שיקרה וצריך להבין את זה. אם תעירו יותר מדי הערות זה יפריע לכם להקלטה.

ענף הפיטום והשחיטה הישראלי יחוסל, אלפי עובדים יזרקו למעגל האבטלה ומדובר באלפים וצריך להבין את זה, הם ידברו אחריי. תיווצר לנו תלות מתמדת במדינות זרות לאספקת הבשר, ששוב לא ניתן יהיה לכנותו כבשר טרי, כולנו זוכרים את האירוע על פולין, של כן שחיטה כשרה לא שחיטה כשרה, זה היה גם בהולנד. אני לא בטוח שאנחנו כמדינה רוצים להיות שמה, אני בכל אופן לא. מדינת ישראל תפר הסכמי סחר בינלאומיים עליהם היא חתומה, אמר את זה הנציג של האיחוד האירופי בעדינות, מדינת ישראל חתומה על ההסכמים האלה ולעצור את זה משמעותו הפרת הסכמים וצריך להבין, הוא היה מנומס אבל זה המשמעות.

אוכלי הבשר הלא כשר יפגעו אנושות, לישראל אסור לייבא בשר לא כשר, זה כולם יודעים, ייווצר מחסור בבשר שהוא לא כשר ובשר לא כשר יהיה לעשירים בלבד, זה הכול, חוק הבשר אוסר להביא בשר לא כשר לישראל.

יש סיכון מתמיד של בעיות תברואתיות קשות שהן אינהרנטיות להובלת בשר במשך שבועות בדרך הים, זה בשר אין מה לעשות. וכשלוקחים אותו שבועות במכולות קירור במינוס אחד, אז מספיק בעיה קטנה בגנראטור, אני לא אוכל את זה, אבל כל אחד שיעשה מה שהוא מבין, אבל צריך להבין את ההשלכות. וכל זה למה? בגלל גחמה שהיא חסרת כל בסיס עובדתי, של קבוצה זניחה מספרית, בסדר? אחוזים בודדים באוכלוסייה שמבקשת לכפות עלינו אידיאולוגיה טבעונית וזה צריך להבין, אנשים שרוצים להיות

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים

טבעונים זה בסדר, אל תכפו את זה עלינו, בטח לא באמתלות שאין

להם שום בסיס עובדתי.

גב' ענת רפואה: אין לזה שום קשר, אנחנו גם לא ארגון טבעוני.

דובר: רגע, רגע, נא להפסיק עם ההערות, רן בסדר, נאמר,

מר ערן דה לוי: תודה, יפה שחייכיתם לסוף אבל אני מעריך את זה, תודה

רבה.

דר' רפי שחף: אפשר לשאול שאלה?

מר ערן דה לוי: בוודאי, אני אשמח,

דר' רפי שחף: אני רופא וטרינר ולא מומחה גדול לא בהובלות ולא בעלויות,

אבל מתוך ההיגיון ראיתי שמבינים גם בעלי חיים במטוסים, מתוך

הנחה שבאמת אנחנו צריכים חיות חיות להפוך אותם אחר כך לבשר

שזה מצרך שכנראה לא יוותרו עליו, האם יש הבדל כזה גדול, אין

ספק מבחינה גם אנושית וטרינרית אני כוטרנר שלטוס שלושה או

יומיים שלושה במטוס, יותר טוב מאשר שלושה חודשים באוניה. אם

ההפרש בעלויות הוא כזה ענקי מתוך הנחה שבאוניה יש יותר דלק

ויש צוות שצריך לטפל באוכל וכל מיני אמורטיזציה של הספינה,

האם יש באמת האם אפשר להעביר את כל ההובלה למטוסים?

מר ערן דה לוי: אני מודה לך על השאלה, אבל אסור להביא לישראל

במטוסים.

דר' רפי שחף: ראיתי שיש -

מר ערן דה לוי: אסור אבל -

דר' רפי שחף: רגע למה אסור?

מר ערן דה לוי: האיסור זמני, עכשיו אני רוצה רק לתקן את לוחות הזמנים,

ההובלה הארוכה ביותר לישראל באוניה לוקחת שלושה שבועות

מאוסטרליה באוניה איטית.

דובר : ערן בוא נעצור רגע את כל --- תענה כן לא, תגמור את השיחה.

מר ערן זה לוי : התשובה היא כן, זה קל הרבה יותר.

דר' רפי שחף : באופן משמעותי?

מר ערן זה לוי : באופן שמייקר בסביבות מאה אחוז את המוצר.

גב' איילת : אני רק מבקשת לעמוד בדברים כדי שאולי אם יש שאלות-

דובר : הוא עמד בזמן,

גב' איילת : נכון אפילו הוא הקדים, ענת רפואה, חמש דקות בבקשה,

אנחנו נצטרך לתת למי שלא דיבר בפעם הקודמת ואני אמרתי את

זה. יש לכם חמש דקות תחלקו את זה איך שאתם רוצים.

מר אמיר גבעולי : לי קוראים אמיר גבעולי אני מגדל עגלים מכפר יהושע, דור

שלישי, בוא נגיד התחלנו לפני תשעים שנה, הסבא שלי, ואני אחד

ממפטמי הבקר הגדולים בישראל, בסוף שנות התשעים של המאה

הקודמת עברנו למעשה לאט לאט לגדל אך ורק לייבוא, מסיבות כאל

ואחרות. אני מגדל גם קצת בקר מקומי אבל הביקושים הם כאלה

גדולים שתבינו, הביקושים כאלה גדולים לבשר טרי שהבקר המקומי

לא מספיק לספק את הביקוש. אני רוצה להתחבר פה לכמה דברים

שהיו פה קודם, גם לרעה וגם לטובה. שתבינו מה שרן אמר,

ביולוגית אולי בסוף הדרך יש לנו ויכוח מה יהיה בסוף, אבל רווחת

בעלי החיים חשובה יותר לכולם פה. אצלי ה VIP בקומה עשירית

של הילטון לא נראה כמו שאצלי המשק ואני מטפל בבעלי החיים

שלי בהתאם כי זה בעם מקור הפרנסה שלי.

עכשיו תשליכו מזה הפוך מה יקרה במידה והייבוא הזה ייעצר

בצורה כזאת או אחרת, אז ערן דיבר על עליית מחירים ואני אהיה

באותו מעגל האבטלה, זאת אומרת אני ומשפחתי ומגדלים כמוני, כי

יש בארץ בטח עוד כמה מאות, שיזרקו למעגל האבטלה כי אין

למעשה היום בקר מקומי שיספק את הביקושים. עכשיו אנחנו לא לוקחים את העגלים, מגדלים אותם ונהנים אחרי זה לשלוח אותם לאיזה שהוא מקום לא ידוע, העגלים שלנו מתחרים בכמה שווקים רציניים ואנחנו מזה מתפרנסים, זה לא סוד ואני לא מתבייש בזה.

גב' ענת רפואה: מה עשית לפני, לא התפרנסת?

מר אמיר גבעולי: אני חושב שהבהרתי בדיוק מה היה לפני זה, אם לא הבנתם -

גב' ענת רפואה: טיפת היגיון בדיבור.

מר אמיר גבעולי: אם לא הבנת מספיק טוב מה היה לפני זה, היה בקר מקומי

שגידלנו אותו והביקושים במדינת ישראל אולי בניגוד לדעתכם, עולים בצורה מטאורית גם היום.

גב' ענת רפואה: השלישו את עצמם?

מר אמיר גבעולי: יותר מזה, יותר מזה, בהרבה יותר, את אפילו לא מבינה, אני

לא רוצה לנהל פה דיאלוג, אבל הביקושים עולים בטור הנדסי. עוד פעם אני חוזר על דבריי, את העגלים אנחנו לא לוקחים ומטמיעים איפה שהוא, לכל עגל יש ביקושים והם רק הולכים ועולים. הרי זה ברור שצריך להבין לבד, שהביקוש הגדול לא אפשר לנו להשתמש בחומר הגלם המקומי, אנחנו חייבים להביא את החומר גלם מחו"ל, זה הכול.

גב' ענת רפואה: חומר גלם, you said it all חומר גלם.

עו"ד יוסי וולפסון: כמה הערות ממש ממש קצרות, זה נמצא בחומר, אני רוצה

רק לתת כמה דגשים. השאלה היום שעלתה זה כל הנושא הזה של להסדיר את המשלוחים במקום להחליף אותם בייבוא של בשר, הובאה פה הדוגמא של האחוד האירופי, מחקר שכולכם מוזמנים לקרוא, שמדבר על הכשל הגדול באכיפה של החוקים באמת יש חוקים מורכבים ומדוקדקים וראינו שכל משאית נושאת GPS

ואפילו ההובלות היבשתיות באירופה לא מצליחות לעבוד מבחינת עמידה בדברים האלה ורק בנובמבר 2016 זה הועלה שוב ואפילו בדברים של הנציג שהוא דיבר פה, הוא דיבר על כך שהם לא מזהים הפרות במשלוחים הימיים וההפרה הגדולה שהם כן זיהו הייתה בעקבות פנייה של חקירה סמויה של ארגון להגנת בעלי חיים, שכשהם בדקו את המקרה, הם לא הצליחו למצוא שום עקבות של זה במערכת הניטור המדינתית שלהם. לגבי אוסטרליה, אני הופתעתי לקבל את המסמך של ד"ר רון בן אדם מאוסטרליה. כי אני פגשתי את הבן אדם הזה לפני 15 שנה והוא היה דבק ברעיון של רגולציה. הוא היה מעורב בכתיבה של האיסוייל, הוא היה באמת עם אמונה עמוקה בזה והיום הוא אומר מתוך הניסיון שלו שהוא יותר משלושים שנה בתוך הנושא הזה ויש מערכת מורכבת ומופקדת אבל האכיפה האפקטיבית לא קיימת והאכיפה היעילה לא קיימת וכנראה זה פשוט בלתי אפשרי והם ניסו את זה שלושים שנה, המערכת הישראלית אני הועדה לא ראתה את התנאים שמשרד החקלאות מציע, את האמנה, אבל אני עשיתי איזה שהיא השוואה שלהם עם נוסחה שנותנת את - מקובלת שנותנת את המימד של כמה שטח דרוש לבעל חיים כדי לשכב על הצד והתקנות בישראל לגבי שטח לבעל חיים בהובלה על משאית שמוגבלת על שש שעות, אתם בטח מכירים איך זה נראה על משאיות, השטח לפי התקנות הישראליות להובלה של עד שש שעות כולל ההעמסה והפריקה, יותר גדול מהשטח שמובטח לבעלי חיים במסעות של שלושה שבועות באוניה. החלופה של לייבא את הבשר ואני מזכיר שוב, הבשר המיובא משרד הכלכלה, זה נתונים של משרד הכלכלה, זול יותר לצרכן ב 17% מהבשר שמקורו בשחיטה של עגלים מיובאים, אני חושב שזאת

חלופה שאנחנו המלצנו עליה וצריכים להמשיך להמליץ עליה.

גב' ענת רפואה: טל מחבר פה, אנחנו תיכף נראה לכם טעימה ממש קטנה

מתיעודים שעשינו בשבועות האחרונים פה. אני רוצה לומר לכם עם כל הכבוד לוועדה לאנשים ממשרד החקלאות שמתעסקים בנושא הזה, אתם מביאים כל כך הרבה מספרים ונתונים ומדברים על רגולציה, אתם מדברים על פיקוח ואני רוצה לומר לכם שאנחנו אותה קבוצה זניחה שרן אמר עלינו, אנחנו כלבי השמירה של מה שקורה. אנחנו נמצאים בשטח - קוראים לי ענת רפואה ואני מארגון שנקרא ישראל נגד משלוחים חיים.

אנחנו מתחילת השנה ליוונו תשעים ושבע אוניות, כל האוניות שהגיעו הנה מאירופה ומאוסטרליה. אנחנו מלווים אתם לא רק מהגעתם הנה, אלא גם ממוצאם בחו"ל. אנחנו בקשר עם ארגונים שעוקבים ומעבירים לנו בחי דברים שקורים. אנחנו עוקבים אחרי האוניות האלה גם כשהם בתוך הים. אנחנו גם יודעים מתי בדיוק האוניה מתנתקת מהרדאר לכמה שעות בשביל לפזר לזרוק גופות שלמות או טחונות לי, כדי שאף אחד לא יאתר אותם. אנחנו מכירים את כל הנהלים האלה שאתם לא מכירים אתם כי הם לא מופיעים ברגולציה. אבל הם מופיעים כן בשטח. אנחנו רואים את זה אנחנו יודעים את זה, אנחנו מתעדים את זה ואנחנו מדווחים את זה. אנחנו מדווחים את זה גם לציבור ואנחנו מדווחים את זה גם למשרד החקלאות. ואז בא מנהל השירותים הוטרינריים ואומר את המשפט הבא - או.קיי. אנחנו מקבלים מהם תלונות, אבל אני מציע שאנחנו נגיד שבדקנו את התלונות וזה לא כל כך נורא והכול בסדר. שזאת שערורייה כי אנחנו מדווחים לכם על מלא עבירות, 86 עבירות על צער בעלי חיים אנחנו דיווחנו, במחצית הראשונה של השנה. אף

אחד לא התייחס לאף אחת מהעבירות האלה כאילו -

דר' דגנית בן דב: להתייחס התייחסו אולי היחס לא מצא חן בעינייך, אבל

להתייחס התייחסות הייתה.

גב' ענת רפואה: סליחה דגנית להגיד הנושא בבדיקה, זה לא התייחסות.

כשאנחנו רואים הכאה של עגלים עם שוקרים חשמליים, כשאנחנו רואים באמת הפרות בוטות של החוק ואנחנו מתלוננים, אנחנו לא מקבלים שום תגובה וזה לא בסדר. עכשיו למה זה קורה יש לנו גם הסבר לזה. למה זה קורה, כי חבריה אין פיקוח, אין פיקוח על כלום, מי שאחראי כמו שאמר ערן דה לוי, מי שאחראי על כל הנושא של המשלוחים החיים זה היבואנים עצמם. הם אחראים, והם דואגים קודם כל לכלכלה שלהם וזה אף פעם לא יוכל לעמוד עם רווחת בעלי חיים, זה לא יוכל להיות. תקשיבו הדברים שאנחנו רואים הם כל כך קשים, מדברים על נתוני תמותה ביום במסע, 0.2% 0.4% אז בואו אני אספר לכם, אתם יודעים איפה הם מתים? הם מתים בהסגרים ששם אתם לא סופרים והם מתים אחר כך במפטמות ששם אתם לא סופרים ועל כל עגל שמגיע לצלחות בישראל היום שניים מתים. רק אחד מהם מגיע לצלחות. אז אני אומרת לכם מנתונים, הנתונים מראים, תקשיבו טוב, תקשיבו טוב חברי הוועדה, אני מדברת לחברי הוועדה, למה הכמות הכול כך גדולה הזאת, איך פתאום קפצו מ 200,000 ממוצע ל 600,000 ממוצע, איך מה קרה? האזרחים הישראלים התחילו לאכול פי שלושה בשר? לא, ואני אגיד לכם למה מייבאים שש מאות אלף -

דובר: בוא נתקדם לסרט,

גב' ענת רפואה: לא, שנייה אחת, למה זה נורא חשוב, כי הנתונים יראו לכם

כשאתם תבדקו, יראו לכם שני דברים, קודם כל שביטול המכס נועד

כדי להוריד את המחיר של הבשר, מה שקרה מ 2014 שמחיר הבשר

הטרי עלה, עלה פלאים, לא השגתם את המטרה הזאת, זה דבר אחד,

דבר שני חשוב שתדעו -

דר' אמיר שטיינמן : מה את רוצה שנעצור אותך וזה לא-

גב' ענת רפואה : שנייה אחת, משפט אחרון,

דר' אמיר שטיינמן : אז תפסיקי לדבר רגע,

גב' ענת רפואה : משפט אחרון,

דר' אמיר שטיינמן : אז תפסיקי -

גב' ענת רפואה : משפט אחרון, עשרים וחמישה אחוז משש מאות אלף העגלים

והטלאים שמיובאים לארץ מתים לפני שהם מגיעים לבית

המטבחיים. ועוד עשרים וחמישה אחוז נפסלים אחרי ששוחטים

אותם מטעמי כשרות. יש כאן זילות נוראית-

דר' אמיר שטיינמן : אמרת משפט אחרון,

גב' ענת רפואה : זילות נוראית בחיים של בעלי חיים ושום רגולציה, שום

רגולציה לא תעזור כאן ולא אמנות ולא שום הבטחות, משרד

החקלאות איבד שליטה לחלוטין על מה שקורה במשלוחים החיים

ואני אומרת לכם שאם משרד החקלאות לא יפעל אנחנו הציבור

והארגונים אנחנו נדאג, מחר תראו בחשיפה בערוץ 2 תראו גם מה

קורה בבית המטבחיים לכל הייבוא הזה, אתם תראו שמה, עם כל

הרגולציה.

דר' אמיר שטיינמן : יש לנו זמן ואת תעמדי בזמן,

גב' ענת רפואה : בסדר אני עמדתי -

דר' אמיר שטיינמן : כמה זמן הסרט הזה?

גב' ענת רפואה : שתי דקות,

דר' אמיר שטיינמן : שתי דקות ואנחנו גמרנו.

משרד החקלאות ופיתוח הכפר

הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים

גב' ענת רפואה : אני גמרת, כן רן גם אצלך צילמנו שלשום, תיכף תראה את

זה.

מר ערן דה לוי : ברוכים הבאים,

גב' ענת רפואה : העגלים הלבנים היפים, ממש עשינו תקציר קצר.

דוברת : רק תגידו מאיפה זה,

גב' ענת רפואה : זה כאן באילת, המשלוח האחרון, זה פורטוגל ששולחים

אלינו, עם שוקרים חשמליים, פורטוגל, מיסטרס, זה פורטוגל,

אלקטריק שוקרס, לפני חודשיים. זה כאן אצלנו בהסגר, הכול

מהשבועות האחרונים. זה באשדוד, פריקה, זה באילות, זה בהסגר.

זה אשדוד, הנה רן, שלשום אצלך, חצי שעה הוא ככה פרפר,

הפועלים שלך עמדו שם מסביב לא ניגשו אליו, ככה חצי שעה גסס.

מר ערן דה לוי : זה לא משק שלי חוץ מזה הכול בסדר.

גב' ענת רפואה : זה אצלך במכולה, אנחנו היינו שם וצילמנו.

דובר : עוד אחד מהשקרים שלך.

גב' ענת רפואה : גם זה אצלך, גם זה אצלך,

דובר : זה עוד אחד מהשקרים שלך, שקר,

מר ערן דה לוי : זה גם?

גב' ענת רפואה : לא, זה בבית השיטה,

דובר : אבל בשקרים אתם מאוד טובים, מאוד, אין טעם להתנצח עם

שקרים.

גב' ענת רפואה : זה כבר נגמר, רגע, זה גם אצלך, לא, לא, זה לא אצלך, זה

באילות, תראו את הפרות, זה בצופר סליחה, גם זה בצופר, כמו

זבובים הם מתים בהסגרים, תראו כבש תפוס שמה, רגליים בחוץ

במשאיות, זה שבירת רגל אין כאן פתרון אחר.

דר' אמיר שטיינמן : טוב, תודה רבה,

מר איציק בן דוד : צהריים בן טובים, איציק בן דוד סמנכ"ל סחר חוץ משרד החקלאות, אני אהיה מאוד קצר. תודה שהזמינו אותי לומר מספר דברים בוועדה המייעצת. אני כממונה במשרד על עמידת ישראל קודם כל בכל כללי הסחר הבינלאומיים שמוכתבים הן על פי הסכמי הסחר המולטי לטרליים הידועים כהסכמי WTO ארגון הסחר העולמי, הוזכרו מאוד בקצרה על ידי נציג האיחוד האירופי והן כללי הסחר הבינלאומיים שבמסגרתם ישראל חותמת על הסכמי סחר מועדפים, ברמה בילטרלית אחד הדברים המקובלים בהתאם לכללי ארגון הסחר העולמי. אני גם ממונה לא רק על נושא הסחר, היבט שולי נוסף, הקשרים הבינלאומיים של משרד החקלאות בתוקף זה אני גם עובד בצמוד למשרד החוץ, משרד הכלכלה, כל הגורמים הבינלאומיים שאחראים על התחום הזה במדינת ישראל ובהיבט הזה אני אומר מילה אחת קצרה, אין לי צל צילו של ספק שקבלת החלטה על הפסקת ייבוא בעלי חיים, חיים, הן מאוסטרליה הן מהאיחוד האירופי מכל מקום אחר הוא יהווה מקור לא מבוטל להרעה בקשרים המדיניים. אוסטרליה אחד מתחומי הסחר העיקריים בין ישראל לאוסטרליה, ראש ממשלת אוסטרליה אמור להגיע בקרוב לביקור בארץ, אוסטרליה היא מדינה מאוד ידידותית למדינת ישראל והנושא הזה הוא בהחלט עם פוטנציאל נפיץ, אני מתכוון לקבלת החלטה על איסור הייבוא. אני רוצה לגעת באמת במילה וחצי בנושא מחויבות ישראל לארגון הסחר העולמי ה-WTO, כשהוקם הארגון ב-95 אחד הכללים הבסיסיים שכל המדינות שהצטרפו אליו, ישראל הצטרפה אליו כשהארגון הוקם, היה להפוך את כל המגבלות הטכניות שהיו אז בסחר הבינלאומי לכללים השקופים והנושא העיקרי בתחום הזה היה הפיכת כל מיני

מחסומים נכסיים לשיעורי מכס שמפורסמים וידועים לכל חברה בארגון הסחר העולמי. כל מדינה יודעת מה שיעורי המכס בייבוא או בייצוא של תוצרת בין אחת למשניה והכלל השני שמאפיין את הכלל הבסיסי האחר שמאפיין את ארגון הסחר העולמי זה שאף מדינה אסור לה שתנקוט באחד משני הביטויים באנגלית non tariff NTB barrier או technical barrier to trade TBT, אין ספק שקבלת החלטה על עצירת ייבוא בעלי חיים -

דובר : אלא אם כן זה נוגע לחריגים.

מר איציק בן דוד : אל תפריע לי בבקשה, לא הפרעתי לך, אין ספק שקבלת החלטה בנושא הזה היא תהווה באופן חד משמעי את אחד משני המכשולים האלה וישראל כמדינה חברה תהיה חשופה לתביעות בהתחלה במסגרת שאילתות אבל בשלב מאוחר יותר בהחלט בדרך של בקשה מצד מדינות שנפגעות מהחלטות כאלה למה שנקרא פנל או מוסד שיפוטי כזה שאין לי ספק, אני לא משפטן וגם לא וטרינר, אבל אין לי ספק שהחלטה כזו שאין לה תקדים היום בסחר העולמי, אל תפריע לי, אמרתי לך אל תפריע לי, היושב ראש לא מגן עלי אני מגן על עצמי.

דובר : תשמור על אמינות.

מר איציק בן דוד : לא ידוע לי על שום מהלך עד היום על הטלת הגבלה בגלל סיבות של צער בעלי חיים, היו ניסיונות בישראל בשנים האחרונות להטיל הגבלות כאלה ואנחנו יחד עם המשרד לכלכלה התנגדו, זה היה בנושא של ייבוא כבד אווז בנושא של ייבוא פרוות. אני חושב שאולי כלל חל על נושא הייבוא בעלי חיים. חזקה עלי ואני עומד מקרוב בקשר גם עם גורמים באוסטרליה, גם עם גורמים באיחוד האירופי, מהות תפקידי, אין לי בכלל ספק שהאמינות המקצועית,

הרמה המקצועית והמודעות המקצועית של כל הגורמים הרשמיים שעוסקים בנושא הזה, היא לא פחותה מכל גורם אחר בהיבטים של צער בעלי חיים, כשאמרתני זאת אין לי בכלל ספק שהנושא של צער בעלי חיים הוא יסוד איתן בכל התנהלות של גידולי בעלי חיים הן לצרכים משקיים בכל מדינה בעולם ועל אחת כמה וכמה בכל מה שקשור לסחר בינלאומי. הנושא הזה הוא נכלל בכללי ה-OIE, ארגון מחלות בעלי חיים ועל אחת כמה וכמה מוסדר במסגרת הכללים של ה-WTO. בזה אני מסיים, פשוט בקשה לוועדה המייעצת, לנסות להמיר את מה שקראתי הניסיון להסדיר את הסבל של בעלי חיים להשתמש במונח משפטי, למצוא איזון בין הצרכים המשקיים, בין הביקוש לבשר, בין החובה לעמוד בכל כללי הסחר הבינלאומיים שזה לא המקום לפרטם מעבר למה שעשיתי וכמובן גם העמידה שאני בטוח שהיא מתקיימת בנושא רווחת בעלי חיים, תודה.

מר גיא מור: צהריים טובים, שמי גיא מור, אני מנהל תחום מדיניות רגולציה

במשרד החקלאות. אני מנהל מחלקה אנחנו אחראים מטעם משרד ראש הממשלה על שיפור רגולציה, הסרת חסמים צמצום בירוקרטיה. במטרה לראות איך אפשר לשפר את רמת החיים שלנו, אנחנו עובדים עם רגולאטורים בתוך המשרד ועם ממשקים בין משרדיים, במשרדים שמשיקים לנו.

אנחנו יושבים בתוך החטיבה לאסטרטגיה, אז אנחנו ככה רואים במבט על את מה שקורה במשרד ואני ככה רוצה לתת כמה נקודות כלליות. לגבי תובנות מקרו כאלה. אני אגיד דבר אחד שהרבה פעמים אנחנו רואים שתוצאה בלתי רצויה היא איזה שהיא נגזרת של מדיניות ממשלתית שאולי אנחנו ערים אליה ואולי לא השיגה את המטרה שרצינו. אני רוצה לתת דוגמא שלא קשורה בהכרח למקרה

הזה, אם תסתכלו על המונופולים בישראל, רוב רובם נמצא בשווקים שבהם המדינה מסדירה את השוק והמדינה המעורבות שלה יצרה או קבעה את המונופול, אז הרבה פעמים הפתרון לבעיות מסוגים שונים הם לא לייצר עוד רובד של התערבות ממשלתית, אלא לראות איפה יש התערבות ממשלתית שיצרה את הבעיה. זאת אומרת הרבה פעמים הבעיה היא תוצר של מדיניות ממשלתית וזה לא שהמדיניות הממשלתית היא פתרון בהכרח. אז נכון זה תמיד מפתה להעביר עוד חוק או עוד תקנה, אבל יכול להיות שאנחנו בעצם נלחמים עם עצמנו ובאים לסתור משהו שאנחנו בעצמנו הנחנו, אנחנו פה קודמנו לפני עשרים או ארבעים שנה.

לגבי הנושא של בשר ייבוא בשר, ייבוא עגלים חיים לישראל, אנחנו רואים בעצם שוק שיש לנו בעיקרון כמו שאני מבין שלוש אלטרנטיבות לספק אותו, אחד יש את הגידול המקומי, שתיים יש לייבא עגלים חיים מחו"ל, שלוש יש לייבא בשר מחו"ל. אני לא כלכלן ואני לא מומחה לחקלאות אבל מה שאני מבין המשק הישראלי לא מסוגל לגדל בישראל את כל תצרוכת העגלים שיש ביקוש. הביקוש בישראל עולה, רמת החיים עולה, יש יותר ויותר ביקוש מצד צרכנים וזה דבר אחד ואז יש את השאלה מאיפה משלימים את זה, אם משלימים את זה באמצעות ייבוא של עגלים חיים או משלימים את זה באמצעות ייבוא של בשר כמוצר.

אני לא בא לקדם מדיניות כזו או אחרת אבל אני יכול להגיד שאם אתם מסתכלים על ייבוא של עגלים חיים ואתם שוקלים להמליץ לאסור או לא, זאת אומרת שבעצם מכוונים לאלטרנטיבה של לייבא בשר. אז אני מציע לשאול למה היום ייבוא בשר הוא לא מהווה אלטרנטיבה לזה. יש בגדול שתי סיבות, סיבה אחת היא שיש לנו

חסמים מיכסיים, אנחנו שמים מכס, לא רוצה להגיד אם הוא גבוה או לא, אבל יש עלויות גם לייבוא של בשר וגם חסם אחר. החסם האחר זה החסם הרגולטורי מה שנקרא מה שאיזיק הזכיר קי.בי.טי. חסם רגולטורי מקצועי, יש לנו כל מיני חסמים ברגולציה שלנו של המשרד שלנו, במשרד הבריאות שחוסמים את זה.

דובר : עניין הכשרות שעולה הרבה מאוד כסף.

מר גיא מור : זה גם חסם רגולטורי, כשרות היא רגולציה. אני יכול להגיד אצלנו

בבית שני חסמים מרכזיים, אחד אני כדי לפתוח לייבא ממקום מסוים אני צריך לאשר את בית המטבחיים הזר, בשני המקומות שלא אישרתם אותם אי אפשר לייבא מהם, זה דבר אחד, עשינו בזה התקדמות מאוד יפה בשנים האחרונות עם פיקוח יותר טוב. הדבר השני אורך חיי מדף של בשר מצונן, בשר שהוא לא קפוא. היום הרגולציה קובעת 45 יום. המשמעות היא שאני לא יכול להספיק לייבא את הבשר הזה מייעדים שהם מרוחקים. ב 45 יום שזה ממועד השחיטה עד מועד השיווק לצרכן, קחו בחשבון שאני צריך לשווק אותו בארץ, סדר גודל של 30-35 ימים, זאת אומרת או שאני מטיס כמו שסיפרו לכם הטסה היא דבר מאוד יקר או שאני מביא בדרך הים, להביא בדרך הים סדר גודל של שבועיים אני יכול רק ממקומות מאוד מאוד קרובים אלי שזה בגדול אירופה. נמצאים בנקודה בעולם שבה חוץ מאירופה אין מדינות שקרובות אלינו.

המשמעות היא של הגבלת תוקף חיי מדף, אני לא יכול לייבא בשר שאינו קפוא מיעדים מרוחקים. השווקים הגדולים אוסטרליה, דרום אמריקה, דרום אפריקה, ארצות הברית חסומים בפנינו. שוב, לא צריך להעביר חוק חדש בשביל זה, לא צריך לאסור משהו חדש, זה

אנחנו קבענו עשינו לעצמנו. השאלה שאני מציע לשאול היא, האם
אנחנו באמת צריכים להטיל עוד איסור שיצטרף לרף האיסורים
והתנאים שקיימים היום, אני חושב שאף אחד פה לא יודע כמה
רגולציה יש בישראל, אף אחד לא יודע כמה היא עולה, אף אחד לא
יודע כמה חוקים או כמה תקנות יש, או שאנחנו צריכים רגע לבדוק
את הקיים, יש לנו מלאי קיים של הוראות שכבר מסדירות ואני
מציע לפני שמוסיפים אחד חדש לבדוק את הקיים ולראות את
הפתרון לבעיה שבפניכם הוא נמצא בפתרון של הקיים ולא לייצר עוד
רובד חדש.

- גב' ענת רפואה:** מה לגבי 45 יום, לא מדובר על להעריך את זה?
מר גיא מור: דובר,
גב' ענת רפואה: איפה זה עומד?
מר גיא מור: נמצא בעבודה משותפת שלנו עם משרד הבריאות.
גב' ענת רפואה: ומזה אומר מתי זה יקרה, זה כבר שנתיים ככה.
מר גיא מור: אני אפנה אותך למשרד הבריאות, זה לא ככה שנתיים-
גב' ענת רפואה: שנה וחצי,
מר גיא מור: אני עובד על זה ממאי 16,
גב' ענת רפואה: שנה וחצי,
מר גיא מור: נמצא במשרד הבריאות,
דובר: בסדר אנחנו יודעים שזה בעבודה, תודה, סליחה על הלחץ,
דבר אחרון.
מר אורן קמא: שלום לכולם אני אורן קמא, נציג ארגון מגדלי העגלים אמפי.
גב' ענת רפואה: עוד אחד נכנס?
מר אורן קמא: מאז הורדת המכס על הבקר הגדול-
דובר: זה לא הפגנה, תנו לבן אדם לדבר.

מִר אֹרֶן קֵמָא : אני פניתי קודם והכול בסדר. מאז הורדת המכס על הבקר

הגדול בשנת 2014 החלה השתוללות פראית של היבואנים בהבאת עגלים ופרות גדולים המיועדים לשחיטה מיידית או לגידול לתקופה קצרה ושחיטה מהירה. תופעה זו גרמה לחלק מתמונות ההובלה הלא קלות שנחשפנו אליהם. לבקר הגדול נגרם סבל בהובלה בגלל צפיפות רבה וגודל הבקר הרומס אחד את השני במהלך העמסה, הובלה והפריקה. בניגוד לעגלים קטנים המובלים ברווחה מכסימאלית כך שאינם גורמים נזק אחד לשני. עגל קטן אם לא יקבל תנאים נאותים יחלה ימות במהלך ההובלה בניגוד לעגל גדול שישרדו את המסע ולכן היבואנים אין ברירה אלא לתת לעגלים הקטנים תנאים אופטימאליים.

אנחנו תומכים בהגבלת כניסת בקר גדול לארץ על ידי מכס או הוראה וטרינארית אחרת מכמה סיבות. אחת מניעת צער בעלי חיים כפי שציינתי, הגנה על השוק ממנו אנו מתפרנסים אשר קרס לחלוטין מאז הורדת המכס והצפתו בבקר גדול המתחרה בעגלים אותם אנו מגדלים, שלוש אין שום סיבה בעולם להוביל עגל מהקצה השני של העולם לישראל, רק כדי לשחוט אותו כאן. ברור לכולם שלא יפסיקו לאכול בשר בארץ כפי שרוצים ארגוני זכויות בעלי החיים, מצד שני יש לפעול לצמצום הסבל הנגרם לבעלי החיים הגדולים בהובלות לישראל. אנחנו תומכים בפשרה של הגבלת יבוא הבקר הגדול לישראל מעל 200 קילו, על ידי מכס והגבלות וטרינאריות, הגבלת משקל הבקר המגיע תחזיר לשפיות את המצב הנוצר בהובלות וכן את השוק שנכנס לסחרחורת מאז הורדת המכסים, תודה רבה לכולם.

הפסקה

עו"ד יוסי וולפסון : יש לי שאלה פרלימינארית, אני דיברתי איתך על זה לפני שאנחנו נכנסים לדיון המהותי לפי החלטת הממשלה שורה של גורמים אמורים לתת לנו דוחות חציוניים על מה הם עושים בתחום של האכיפה של חוק צער בעלי חיים, אמרנו שתפנו לחלקם, הייתי רוצה לשמוע איפה זה עומד ולראות אם צריך אולי החלטה של הוועדה שקוראת להם באמת לבצע את החלטת הממשלה בהקשר הזה לפני שניגע בסוגיות המהותיות.

דר' אמיר שטיינמן : אנחנו ביקשנו, כרגע רק ממשרד החקלאות, ואני מקווה שנקבל, אפשר להוסיף את זה להחלטות הוועדה בשקט, שאנחנו רוצים.

עו"ד יוסי וולפסון : אז באמת שנבקש מכל הגורמים שהם מפורטים בהחלטת הממשלה שיגישו את זה בהקדם.

דר' אמיר שטיינמן : צריך להחליט מה יגישו בהקדם, יגישו מה בהקדם.

עו"ד יוסי וולפסון : שיגישו דוחות,

דר' אמיר שטיינמן : על מה הדוחות?

עו"ד יוסי וולפסון : על הפעולות שהם בתחום חוק צער בעלי חיים, אני אגיד לך מה הנוסח-

דר' אמיר שטיינמן : לא אני יודע מה הנוסח יוסי, בסדר אנחנו נוסיף את זה, אין בעיה.

עו"ד יוסי וולפסון : לכן אמרתי משהו ממש קצר בהתחלה אנחנו מדברים על החצי הראשון של 2017.

דר' אמיר שטיינמן : אני יצאתי בהרגשה מהפגישה הקודמת, אי אנחנו לא פותחים את נושא ההמלצה של השלושה אחוז שחיטה מיידית, החלטנו ואנחנו עומדים מאחורי ההחלטה הזאת. אני יצאתי בהרגשה שמעבר

להמלצה להחליט אם בשר מצונן, שזה לא תלוי בנו כמו ששמענו, לא הייתה לנו שום החלטה, שצריך לעשות רגע דיון, שלמה ביקש שנפתח את זה שוב, אני חושב שלהפתעתי ולשמחתי הדיון היום היה יחסית סביר ובעמידה בזמנים. אני כן חושב ששמענו דברים חשובים. אני חושב שצריך לראות אם יש למישהו מה להגיד בנושא ולראות מה אנחנו מחליטים. לפי הסבב,

מר רפי שחף: בעצם מה הלאה, איזה החלטות יש להחליט?

גב' איילה: להחליט אנחנו ממליצים,

דובר: לגבש המלצה, איך לנהוג בעניין הזה של משלוחים חיים.

דר' אמיר שטיינמן: ייבוא מקנה, אנחנו עוברים לייבוא מקנה.

עו"ד יוסי וולפסון: כבר היה לנו - אני אגיד את דעתי הייתה לנו המלצה,

ההמלצה הזאת כללה שני חלקים, חלק עקרוני שאמר מעצם הווייתם המשלוחים האלה כרוכים בסבל ומבחינת בעל החיים עדיף לו להישחט קרוב למקום שהוא נולד, מגודל ושהבשר שלו יישלח ואני חושב שאין מחלוקת גם אני לא חושב שהאוסטרלים שהיו פה, האנשים מהאיחוד האירופי חושבים אחרת. אמרנו שהממשלה צריכה לפעול בכיוון הזה והתחלנו גיא מור בעצם אמר צריך לראות איזה אלמנטים של מדיניות ממשלה מעודדים את התופעה הזאת הצבענו על שני דברים. הצבענו על בעיה של חיי מדף שאני מבין שאלתי אותו בעל פה, זה מאוד מתקדם הם העבירו משהו להערות ציבור משהו שיאריך את חיי המדף, זה כבר אושר בידי משרד החקלאות זה כרגע בידיים של משרד הבריאות ואני מאוד מקווה שזה באמת ההמלצה שתממש. ההמלצה השנייה שאמרנו זיהינו שיש בעיה במשטר המכס שמשטר המכס נותן יש פה בעצם שני סגמנטים של התעשייה, אולי יותר ממה שאנחנו שומעים מהבן אדם האחרון

שדיבר, כמה סגמנטים בתעשייה הזאת כרגע, סגמנט שמייבא בעלי חיים חיים זוכה ליתרון כלכלי מובהק כי הוא פטור ממכס בלי שום מכסה לעומת זאת ייבוא של בשר טרי נהנה מחסמים כלכליים בגלל מכס מאוד גבוה וצריך להתחרות עליהן למרות שהוא דווקא זה שמביא לשוק את הבשר הזול יותר. המלצנו להשוות את הדברים האלה ומשרד האוצר עסק כבר עוד לפני שהתחלנו מהלכים באמת של הרחבת המכסות הפטורות ממכס ושל הורדת המכס גם על מה שמחוץ למכסות ואני חושב שהעמדה שאומרת צריך לעשות השוואת המשטר לגמרי לשקול ביקשנו שהמדינה תשקול כי לא הבאנו את כל הנתונים ביקשנו שתשקול. דבר נוסף אמרנו שאנחנו רוצים שיש לנו בעיה מיוחדת עם המצב שבו מהנמל שולחים לרמת המטבחיים ברמת האבסורד המלצנו להפסיק את זה, הבנתי שאולי כדאי להרחיב את זה כי פשוט ייקחו את אותם עגלים ישקו אותם איזה שבועיים וישלחו אותם, אולי לא שגנו את מה שרצינו וביקשנו להגביר את האכיפה של החקיקה הקיימת. היום עלו אמירות לגבי אפשרויות, אפשרות נוספת וזה לעשות רגולציה בנושא לניסיון האירופי והאוסטרלי, דרך אגב לא הניסיון הניו זילנדי, הניו זילנדים עזבו את הרעיון הזה של רגולציה ופשוט לא מייצאים עגלים וכבשים לשחיטה מייצאים רק בשר. אני חושב שאמרתי את זה, הניסיון האירופי והאוסטרלי ניסיונות מאוד נועזים מאוד מפורטים. הספרים השלמים על רגולציות, GPS, וטרינרים, אלף ואחד דברים וזה לא מביא תוצאה. אני חושב שיש קשיים מהותיים בעניין הזה, יש קשיים מהותיים במעקב אחרי הובלות יבשתיות שאנחנו רואים באירופה וכשמדובר בהובלה ימית ואין לנו פקחים שייסעו בים, מכסימום יראו מה התוצאה בנמל פה. זה לא מבטיח שום דבר וגם

קשה לנו להגיד לדעתי כוועדה משהו על הרגולציה בלי שבחנו את הרגולציה, זה לא לפנינו, אני הבאתי רק שתי דוגמאות בטבלה לגבי השטח שיש אבסורד שאנחנו נדרוש באוניה שטח שהוא יותר קטן מהשטח שאנחנו דורשים על משאית בתוך ישראל. אז מהבחינה הזאת אני חושב שאין לנו הרבה מאוד מה להוסיף. הדבר שאולי אפשר להוסיף זה באמת להרחיב את מה ש-

דר' אמיר שטיינמן: אני רוצה להוסיף, אני יצאתי בתחושה של להגיד את מה שאמרנו, אמרנו, אני לא אומר אמרת, זה כמו להגיד שעדיף להיות צעיר ובריא מזקן וחולה, אין לזה שום דבר אופרטיבי במשפט הזה. הגיד שעדיף לבעל חיים להישחט ליד, זה בסדר, עדיף לא לאכול בכלל בשר זה גם אפשר להגיד, אני חושב שכן חשוב שנהיה עם החלטות אופרטיביות, אני כן חושב שכנראה ימשיכו עם ייבוא המקנה וזה בסדר שימשך ייבוא המקנה בתנאים סבירים ונאותים. אני כן חושב שצריך לדבר יותר על רגולציה ואני אפילו שאתם שהביאו הארגונים בשביל לעצור את זה טוענת שאפשר לעשות לזה רגולציה, אז לקחת את הקיצוניות של להגיד שאי אפשר, אז זה נאמר גם קודם, זה נכון לכל חוק במדינה, אפשר להגיד שיש אנשים שעוברים על החוק, אז אנחנו צריכים את הכול שבור, אז זה לא הגיוני, צריך לדאוג ששירותים יאכפו את העבירות כמו שצריך ואם לא ניתנו תשובות לדאוג שכן יינתנו תשובות ושכן יהיה טיפול, שוב לא מכיוון שאף אחד לא רוצה לעשות את זה, אבל כן צריך לעשות לחגן על המשפט הזה ולענות עליו כי זה מה שנמצא על השולחן כרגע.

מר פרץ שורק: אני רוצה משפט אחד לחלק מהדברים גם שנאמרו כאן גם שנראים כל הזמן בסרטים. אין שום בעיה לצלם פרט בודד פצוע, חולה, צולע,

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים
דובר: אנחנו לא מתרשמים מזה.

מר פרץ שורק: תן לי שנייה אחת לגמור ולבוא ולומר חבריה תראו כמה הוא סובל. אני יכול לומר לכם שבכל מקום גם אנחנו כאן כחבורת בני אדם יש מאיתנו מישהו שתוך פרק זמן כזה או אחר יהיה או זה או זה או זה, אין מה לעשות, זה דרכו של עולם ולכן עם כל הכבוד וההערכה צריך לראות גם את המספרים וכשהם הציעו כאן אחוזים הם לא אחוזי דרמטיים, נגיד את זה בצורה ברורה, לפחות אני כמי שמגדל בעלי חיים הרבה מאוד שנים, זה לא אחוזים דרמטיים. נכון בעלי חיים גם נפגעים ומתים, עכשיו בסך הכול כשמדברים על רווחת בעלי חיים צריך לבחון את זה בעיניים של בעל החיים לא שלנו, ולהתחיל לבחון את זה בעיניים שלנו, משהו מעוות, אני אומר את זה בצורה אולי קצת לא יפה, אבל זו המציאות. אני אתן דוגמא הכי קטנה, אנחנו מקבלים מכה כואב לנו מאוד, בעל חיים הרבה פחות, מה נעשה יש לו עור של סנטימטר כמעט. זו המציאות כל וטרינר כאן יכול להגיד שזה נכון. לכן ננסה לבחון את הדברים בצורה קצת שונה מאיך זה נכון עלינו.

דר' אמיר שטיינמן: עוד פעם זה לא לגמרי אופרטיבי אני חושב שכן עלתה השאלה, אני מסכים איתך, ... מנהל שירותים בעצמו אמר שאם נעשה זום אין על כל תאונת דרכים אז נעצור נסיעה ברכבים.

מר פרץ שורק: נכון,

דר' אמיר שטיינמן: זה נכון לגמרי וזה נכון שבתעשייה הזאת לכל רפת שנגיע ולכל לול שנגיע נוכל לצלם צילומים בסוף ולהוציא את זה מתוך הקונטקסט הזה ולהציג את התמונה. אני כן חושב אבל שעלתה פה הנקודה ויוסי זרק את זה עכשיו. עלתה פה גם האמירה של גיא, סך הכול תיאורטית לפני שלושים שנה, לפני חמש שנים, יצא החלטה

וכרגע אנחנו רואים חלק מהתוצאות שלה, בנושא של זמן מדף זה החלטה שנעשתה ואנחנו רואים את התוצאות שלה, אז זה דברים שאפשר לשנות אותם, הם לא נכתבו על ידי, הם לא נקבעו על ידי אלוהים ואולי כן צריך להרחיב טיפה את הנושא של להביא פרטים גדולים וכבדים שוב גם האמירה שכנראה שיש שמה יותר פגיעות של הלחץ, האמירה של לין סימפסון שבעלי חיים כבדים יותר יותר חשופים לפגיעות. אני אישית חושב ואמרתי את זה גם פעם קודמת שזה לגמרי לא סביר הסיפור הזה של לטלטל אותם חצי עולם בשביל לשחוט אותם גם אם עכשיו זה יהיה שבועיים אחרי זה וזה בהחלט הדברים שכן השתנו, אי אפשר להתעלם מזה, זה השתנה לפני חמש שנים, עד אז היו עד 250 קילו,

מר פרץ שורק: אין ויכוח,

דר' אמיר שטיינמן: עד אז היינו עד 250 קילו,

מר פרץ שורק: אין ויכוח בחמש שנים האחרונות נעשו מהלכים,

דר' אמיר שטיינמן: ועכשיו יש ... של 400 קילו.

דר' ערן שמעוני: אני רוצה אם אפשר להתחבר לנושא האופרטיבי, אני חושב שזה

משהו שצריך לתת עליו את הדעת. שמענו כאן אני חושב דברים מאוד מעניינים גם מהנציג הפורטוגאלי ובעיקר מהנציג האוסטרלי ואנחנו יודעים שבאוסטרליה הרגולציה מאוד מפותח, יש את מערך האסקס שבעצם מפקח על כל השרשרת עד הכניסה לבית המטבחיים, יש פיקוח, יש רגולציה, יש גם סנקציות שדיברו עליהם בהרחבה שאפשר להטיל על מי שמפר את הכללים האלה ואני חושב שזה משהו שצריך לשקול מאוד ברצינות לאמץ כאן בארץ, זאת אומרת זה אנחנו יודעים גם שאוסטרליה זה המדינה שלדעתי מבחינת רגולציה זה המקום שהכי מקפיד בעולם על רווחת בעלי

חיים ועל מניעת צער בעלי חיים ולכן הרגולציה שם מאוד מפותחת וזה משהו שאני חושב אם אתה מדבר ע צעדים אופרטיביים, זה משהו שהייתי שוקל בפירוש להמליץ לאמץ את כללי ה ESCAS גם כאן בישראל. בהקשר הזה אני שאלתי את הנציג האוסטרלי והוא דיבר על זה, גם על נושא המשקל וזה מתחבר גם למה שאתה אמרת, לפי הרגולציה האוסטרלית היום אסור לייצא בקר במשקל של פחות מ 200 קילו, מסיבות כאלה ואחרות ואסור אם אני זוכר נכון, לייצא בקר במשקל שעולה על 650 קילו. זה למשל המלצה אופרטיבית שאפשר לתת ואפשר לאמץ אותה, ואני יודע שמחקרים מראים שמשלוח של בקר במשקל ראש בקר במשקל של פחות מ 200 קילו קשה לו להתמודד עם תלאות המסע, בגלל המשקל שלו וכנייל לגבי בקר במשקל שעולה על 650 קילו וזה גם כן צעד אופרטיבי שאפשר לאמץ. עוד דבר אחד, אני לא חושב שזה קיים ברגולציה בארץ, זה קיים באוסטרליה.

מר פרץ שורק : באופן מעשי ביבוא שמגיע לארץ -

דר' ערן שמעוני : אבל עוד משפט אחד שחשוב לקחת בחשבון, אני יודע שבישיבה הקודמת לא השתתפתי אבל קראתי את הפרוטוקול, והייתה המלצה לגבי נושא השחיטה יבוא לשחיטה או שחיטה מיידית. אני חושב שבכל מקרה צריך לקחת בחשבון אנשי הוועדה ואחר כך יישום ההמלצות, צריך לקחת בחשבון דבר נורא חשוב והדובר ממשרד החקלאות מר בן דוד אמר את זה בסוף נושא האיזון, אנחנו המשפטנים קוראים לזה אלמנט המידתיות. כל המלצה שיוצאת מכאן צריכה להיות מידתית, זאת אומרת צריכה לקחת בחשבון כמה חלופות ולבחור בחלופה מידתית שמאזנת את הערכים השונים, אני חושב שיש קונצנזוס או צריך להיות קונצנזוס,

זה שמענו גם את הדוברים שישבו כאן מאחוריי לגבי הצורך בלשמור על רווחת בעלי חיים, זה משהו שיש לדעתי לגביו קונצנזוס והפתרון שצריך למצוא צריך להיות פתרון מידתי. ושוב לא הייתי פה פעם שעברה ואני יודע שהתקבלה המלצה כזאת אבל אני חושב שההמלצה הזאת בנוגע לייבוא לשחיטה קיבלתם אותה בלי לשקול חלופות אחרות, זאת אומרת בלי לשקול איך אפשר להגיע לאותה תוצאה. אני לא בטוח שאי אפשר, עובדה רק למשל שבראשון בנובמבר שמענו את זה קודם ואני גם קראתי את ההנחיות עומדות לצאת ועומדות להיות חלק מכל -

דר' דגנית בן דב : רק סליחה, עלתה תהייה מכמה מהחברים של הוועדה, אתם יושבים פה כבן אדם אחד היום?

דר' ערן שמעוני : כן,

דר' דגנית בן דב : אז אולי פשוט שכולם ידעו שיש פה שני נציגים של אותו גוף שאמור להיות אחד מהם ואני תרשה לי למחות כי אתה הרשית לעצמך להגיד כל מיני דברים בשם אנשים אחרים, אבל לבוא ולהגיד לא הייתי פה אבל לא דנתם מספיק, אני חושבת שזה לא לעניין.

דר' ערן שמעוני : לא אמרתי לא דנתם מספיק, אני קראתי את הפרוטוקול המלא וכל מה שאמרתי שאני לא ראיתי בפרוטוקול ובדיון כולו שנדונו או שעלו לדיון איזה שהם -

דר' אמיר שטיינמן : חבל לפתוח את זה, אנחנו לא פותחים את זה זה נדון ונסגר.

דר' ערן שמעוני : אני רק אומר שבכל מקרה לא משנה איזה סוג המלצה תצא, יצאה או תצא, היא חייבת להיות מידתית, היא חייבת להיות מידתית היא חייבת לקחת בחשבון את כל החלופות האפשריות להשגת אותה מטרה או אותה תוצאה, והיא צריכה לבחור בחלופה שמאזנת נכון בין הערכים שעומדים כאן -

משרד החקלאות ופיתוח הכפר

הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים

דר' אמיר שטיינמן: אבל להגיד 650 קילו זה לא מאזן נכון, זה כמו אמירה של

יוסי 650 קילו זה במילא לא רלבנטי, זה כבר משקל שחיטה,

נכון? > אז זה לא יעזור להגביל את זה בשאר - ב 2500 אבל בעל חיים

במשקל יותר, למעט פיל והיפופוטם,

מר פרץ שורק: אמיר, לא מביאים במשקלים האלה.

דר' אמיר שטיינמן: לא, בסדר, אבל זה לא יעזור להגיד רגולציה -

דר' דגנית בן דב: סליחה, באיזה שקלים לא מביאים?

מר פרץ שורק: שש מאות חמישים,

דר' אמיר שטיינמן: שש מאות חמישים, לא משנה, לא חשוב אבל לא לזה

התכוונתי אני חתרת לי לשלוש מאות לא לשש מאות חמישים להגיד לי

דר' ערן שמעוני: אגב באוסטרליה יש מינימום של מאתיים.

דר' אמיר שטיינמן: אבל לא קשור למינימום אתה מדבר על המינימום.

דר' דגנית בן דב: אנחנו יכולים להמליץ להגביל למה לא? הגבלתם -

דר' אמיר שטיינמן: דגנית כל מה שאני אומר להגיד 650 זה כמו לא להגיד, כי זה

רף כזה גבוה שאין לו משמעות.

דר' דגנית בן דב: אני לוקחת את המספר הזה ומורידה אותו למטה ואני

חושבת שבהחלט יש לנו מנדט אם אנחנו משתכנעים להגביל

משקלים גם מלמטה וגם מלמעלה

דר' אמיר שטיינמן: להזכיר שיאיר לפיד עשה את זה, זה המהלך שעשה, 250

קילו, הורידו - אני אומר לכם זה כמו לפתוח את זה מעל 250, כי זה

מה שעשה את זה.

דר' דגנית בן דב: נכון,

דובר: זה עניין של משקל ומגבלות

דר' אמיר שטיינמן: מכס מעל 250 קילו, מה זה להגביל, להגביל זה בסוף אתה

לא יכול להגביל -

מר רפי שחר: מה שאני רוצה להגיד שיש פה כשל מובנה בין הדעות, זה לא יעזור

יש כאלה שלא רוצים בכלל בשר בכלל ויש כאלה שלא יכולים בלי, לכן כוועדה גם אם נמליץ להפסיק את הייבוא זה לא יפסק, הרי יש ערימות של אינטרסים ואבטלה, שמענו הכול. מה שאנחנו לפי דעתי צריכים לעשות, לקבל את המציאות שצריך להביא בעלי חיים חיים לארץ, כנראה זאת המציאות, מה שאנחנו צריכים להמליץ ולפעול למען, זה להביא אותם בתנאים הכי, הכי טובים לבעל החי עצמו וגם למטפלים שלו, אנחנו צריכים ללכת בכיוון הזה, לשפר מאוד מאוד את המצב על ידי מחקרים על ידי טכנולוגיה של הובלה, על ידי שיפור המצב האוניות, בצורה כזאת או אחרת של הובלה, ריצוף אחר, לא יודע אני לא מומחה לעניין אבל בטח יש פתרונות טכנולוגיים לשיפור מצב ההובלה, כמובן עניין של משקל, אחד כבד מדי, יכול יותר בקלות לפול, אחד שהוא רך מדי הוא יותר נוטה למחלות, אז צריך באמת למצוא את האיזון כמו שאמרת את המידתיות, לשפר את מצב הרגולציה האוסטרלית אולי אני לא בדקתי אותה, אולי היא יותר טובה משלנו, אולי לאמץ אותה, אבל לשפר מאוד את מצב רווחת בעלי חיים, תוך כדי הכרה בזה שאי אפשר להפסיק את זה.

גב' דפנה דעואל: אפשר להתייחס? ראשית אני רוצה למרות שאמרת את זה

במיילים אני חושבת שהוועדה הזאת הוקמה לפי החלטת הממשלה ב 2015 בגלל זה הוקמה הוועדה ולפי מה שזכור לי אנחנו עד אמצע 2018 צריכים לגמור ולתת המלצות. לחזור לדיון נוסף עשינו פה הרבה החלטות מאוד טובות, אני חושבת שזה היה אני הרגשתי לפחות שיש פה קבוצות לחץ מאוד מאוד גדולות שזה מה שהם מנסים לעשות וזה לא ממש המקום כאן. ההמלצות שלנו היו ברמת

המלצות, הן היו כלליות, לא אמרנו להפסיק בכלל ייבוא בעלי חיים.

מר פרץ שורק: את הייבוא של המקנה.

גב' דפנה דעואל: לעניינו -

דר' שלמה גראזי: אני רוצה שנדייק במושג, אנחנו לא מתעסקים במשלוחים

חיים משלוחי אנחנו מתעסקים בייבוא מקנה, אז אני מבקש שוב

לחבר את הטרמינולוגיה.

גב' דפנה דעואל: אני רוצה לסיים את דבריי אני רק התחלתי את דבריי. אני

לא חושבת שהדעה של כל הארגונים הירוקים פה, הנציגים שלהם

רוצים להפסיק, שאנשים יפסיקו לאכול בשר זה בכלל לא-

מר פרץ שורק: אם הם היו יכולים הם היו שמחים.

גב' דפנה דעואל: לא, אני באה מאס או אס חיות וזה בכלל לא הכיוון. אבל

אני חושבת שהוועדה הזאת זה ועדה שדואגת לצער בעלי חיים ויש

הרבה מאוד בעיות בארץ בנושא צער בעלי חיים. יש הרבה נושאים

ואנחנו יודעים שהפיקוח הקיים בארץ פיקוח בהחלט לא מספק, אני

לא קיבלתי נתונים, אנחנו עוד לא קיבלנו נתונים כמה, אבל זה

פיקוח בהחלט לא מספק. בסעיף 1 שאנחנו דיברנו שם לתגבר את

מערך הפיקוח, זה צריך קודם כל לפני שעושים בכלל רגולציה חדשה,

שצריך לפקח עליהם שאנחנו בכלל לא נצליח לעשות את זה.

ההמלצות שלנו היו המלצות מאוד טובות לדעתי ואני לא רואה שום

סיבה לשנות אותם. גם לבחון את השוואת תנאי הייבוא, שאנחנו

צריכים לעשות את זה מבחינת מיסוי.

דר' אמיר שטיינמן: השוואה למה?

גב' דפנה דעואל: אנחנו דיברנו שיש כיום תמריץ חיובי לייבוא עגלים חיים על

פני משבר מצוון, רגע, אני אגמור עוד שתי דקות את המשפט שלי.

גם בזה אנחנו צריכים להתמקד אפשר להרחיב את זה, וגם לדבר על

זה שלמה בשר מקומי יעלה יותר לגדל אותו פה מאשר לייבא גם פה אפשר לטפל במיסוי. אנחנו המלצנו להאריך את חיי המדף אני לא חושבת שיש עם זה בעיה, הנקודה היחידה שיש פה בעיה שזה אני מבינה לאסור ייבוא בעלי חיים שמיועדים לשחיטה מיידית. אנחנו לא דיברנו על איסור בכלל להביא בעלי חיים ואני חושבת שכן צריך לדבר על זה פה ולפתוח את זה אבל שחיטה מיידית להביא אותם בשביל זה זה שיא צער בעלי חיים.

דר' אמיר שטיינמן: דפנה סגרנו, לא פותחים את זה.

גב' דפנה דעואל: יכול להיות שבאמת כדאי לדבר על הטווח -

דר' אמיר שטיינמן: אני מנסה פה בנימוס רב להשחיל מילה.

דר' אבי צרפתי: האמת היא שאני רציתי לציין כמה עובדות, היום כל הדיונים

האנשים שהגיעו מכאן ומכאן, האמת היא שאני לא למדתי שום דבר נוסף, זאת אומרת לא השכלתי ביותר, השכלתי רק להבין שמעבר לעניינים של - זאת אומרת כל האנשים שדיברו על רווחת בעלי חיים לא נקטו בשום דבר מעשי ברווחת בעלי חיים, אמרו שיש גולציה, יש רווחה, יש כללים, אבל אף אחד לא אמר לי שמעכשו הם מחייבים להניח סתם אני זורק מספר, 20 מטר רבוע לכל ראש, במקום 5 מה שקורה היום זה לא רלבנטי. למדתי שאנחנו מסובכים בצורה מדינית עם כל מה שקשור לנשוא של סחר בכלכלה ומחויבות כזו או אחרת כלפי גופים ממשלתיים וגופים תעשייתיים, שזה אין ספק שזה גורם שמפעיל לחץ ומשפיע על ההחלטות. אני חייב להגיד שכל האספקט מאחר ואני מתייחס לייבוא המקנה כאל ענף כלכלי, פשוט הוא ענף כלכלי ובמסגרת הזאת אנחנו הנחת יסוד שלנו הייתה שעל מנת שהוא יהיה כלכלי, יש בו בנוי בו בצורה אינהרנטית הפגיעה ברווחת בעלי חיים ומכאן בעצם אנחנו יצאנו.

עכשיו מאוד אהבתי את הדברים שהבחור האחרון מהאסטרטגיה של משרד החקלאות ציין שבעצם ככל שהמדינה נכנסת ועושה רגולציה יותר משמעותית, היא ככה בעצם מכבידה על הדברים ובסופו של יום מייצרת סיטואציות שמהם קשה לצאת. במסגרת הזאת לי אני אומר את זה חד משמעית, חסר לי אם אני ועדה לטובת צער בעלי חיים, אז אני הולך עם האמת שלי ואנחנו אמרנו שהנושא הזה פוגע בבעלי חיים בצורה אינהרנטית ובמסגרת הזאת אף אחד לא שאל אותי שאם אני עכשיו אחייב שאני אעלה את הבקר במסוע והוא לא יצטרך לעלות את המדרגות ולהחליק את כל המדרגות או דברים מהסוג הזה אבל אם אני לא יכול לקבוע את זה, במסגרת הזאת, אז אני קובע שזה פוגע ברווחת בעלי חיים ואני לטובת העניין. אם אני צריך לתת הצעה אופרטיבית שיש בה גם התחשבות כלכלית, כל הפן הכלכלי הוא לא ברור לנו. אני לא מבין למה יש ביטול מכסים לייבוא של מקנה חי ואין את אותו דבר גם לבשר בקר. למה אין השוואה, למה לא המדינה בעצם אומרת אני מושכת את ידי מהרגולציה שבעצם מנווטת לכיוון כזה או אחר את הכלכלה שלנו ונותנת לתהליך הזה להיות שוק חופשי, שיחליטו. שיחליטו אם במסגרת הזו, יכול להיות שאז באמת --- יבוא בשר מצונן נותן את כל הפתרונות המעשיים. אני יודע אפשר להביא קרקסות של בקר שחוט במכולות מצוננות ופי ארבע ממה שכל אוניה יכולה להביא מקנה חי. לכן במסגרת הזו אני חושב שזה התהליך. אם אנחנו צרכים להישאר בנושא של רווחת בעלי חיים אני נראה לי שנעשה פה אמירה וההחלטה היא החלטה שאנחנו הולכים איתה. אם אנחנו צריכים להתחשב בדברים אופרטיביים מעשיים שמתגלגלים מיד מחר לשטח, אז אני חושב שחסרים לנו אלמנטים כלכליים או הצדקות

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים

כלכליות לעיוות שוק הזה שנוצר פה שמייצר איזה שהוא בנפיט
לאיקס משפחות לגדל לפטם עגלים או כבשים מאשר להביא אותם
כטבחות מצולמות.

גב' תמר לוי בונה : אני אשמח להתייחס לצד הכלכלי.

דר' אמיר שטיינמן : אפשר שנייה, אתה רוצה להגיד משהו או-

גב' תמר לוי גונן : אני יכולה להתחבר למצגת כי נראה לי שחסר פה מידע איך
השנים הקרובות יראו, הן בשוק הבשר המצונן והן מבחינת הייבוא
העגלים החיים או היקף-

מר פרץ שורק : את יכולה להציג את עצמך?

גב' תמר לוי בונה : תמר לוי גונן רפרנטית חקלאות משרד האוצר. אנחנו

מתעסקים הרבה בנושא הזה. אני אגיד לכם שמבחינתנו בפועל כבר
מה שקורה זה שהולכת להיות תוך שלוש שנים השוואת תנאים
כמעט מלאה בין מה שקורה בבשר המצונן לבין מה שקורה מבחינת
ייבוא מקנה חי, אם המצגת תיפתח לי אני גם אוכל להראות לכם
את המתוות.

אז יש לנו כאן שני שווקים ברור לנו שהם שווקים תחליפיים, השוק
המצונן, השוק הטרי, אנשים לא בהכרח יודעים להבחין ביניהם ולכן
כפי שכולכם ציינתם זה קריטי להבין מה התנאים בשוק הזה ובשוק
הזה. לגבי שוק המקנה החי העגלים החיים הוראת השעה שתיקן
בעבר יאיר לפיד שמעלה את המכס מעל 250 הולכת לפוג בסוף 2021,
כמובן תמיד הוראות שעה אפשר להאריך, אבל הדבר הזה מוגבל ל
2021. זה שוק אחד וזה חשוב לציין את זה. מה שיותר מעניין
מבחינתי זה דווקא השוק המצונן, ובגלל זה רציתי שהמצגת
בעזרתה - אני אתחיל בעל פה עד שהגרפיקה תיכנס.

תראו מה שקורה כיום זה שאנחנו נמצאים בהליך מדורג, של הורדת

מכסים ופתיחת מכסות מאוד מאוד משמעותית, אנחנו שומעים על זה כל היום תלונות מהתעשייה המקומית שמגדלת את הבקר. מה שקורה היום זה תסתכלו על שנת 2014 זה המכסות הפטורות ממכס שהיו, של בשר מצונן. בשנת 2020 תראו לאן המכסות הקו האדום המכסות האלה הולכות להגיע למספר הזה 17,000 ויש לנו גם מכסות של WTO כלומר אנחנו הולכים פה לתהליך... אנחנו יושבים בוועדת מכסות, אנחנו דואגים שהדבר הזה יהיה סופר תחרותי ושהמחירים יהיו מאוד נמוכים, לצד הדבר הזה יש לנו בעצם מחיר אחד מכסות פטורות ממכס, שאתם רואים לאן זה הולך ודבר שני שהוא הכי קריטי מבחינתנו זה לאן הולך המכס הקצוב.

דר' דגנית בן דב: של מה, של בשר -

גב' תמר לוי בונה: של בשר מצונן, זה המתווה שלנו שנחתם בדם יזע ודמעות עם התעשייה המקומית והמון כסף ששמנו שם כדי שהתעשייה המקומית תסכים בכלל לתהליך הזה, כי זה פגע בה אנושות. דבר אחד יש לנו מכסות פטורות ממכס, את יכולה לראות כאן, זה מגיע לשיעורים מטורפים של פתיחה והדבר שהוא הרבה יותר קריטי מבחינתנו, ובאופן משמעותי זה הקו הכחול. בשנת 2016 המכס הקצוב כלומר כל קילו היו מעמיסים עליו 13 שקלים, קילו הוא פחות או יותר עולה חמישה דולר, נגיד בקירוב 19 שקלים, על כל 19 שקלים היו מועמסים עוד 13 שקלים של מכס. ב 2020 המכס יורד לאפס, כלומר המכס קצוב, יש גם מכס אחוזי תיכף אני אכנס אליו, אתם יכולים לראות את התהליך הזה, אנחנו עשינו את זה במתווה מדורג כי התעשייה המקומית לא הייתה מוכנה לשמוע על משהו מעבר לזה. יש לנו הסכמים חתומים איתם, פיצונו איתם במיליוני שקלים כדי להצליח להגיע למתווה הזה. אז בפועל ב 2020 הולכת

להיות השוואה של תנאים, תיכף אני אכנס גם למכס האחוזי, ובמידה מסוימת הוראת השעה פגה ב 2021, אני לא יודעת להגיד מי יהיה שר אוצר באותה שנה אבל שר האוצר הנוכחי הביע נכונות לא להאריך את הוראת השעה הזאת כמה פעמים ואנחנו גם לא חושבים שבכלל העגלים יוכלו להתחרות עם דבר כזה. כבר אנחנו יודעים שהתעשייה המקומית לא יודעת להתמודד עם זה, כפי שאנחנו צופים את זה, הביקושים יתאימו את עצמם וב 2020 המשלוחים החיים הולכים לצנוח דרסטית.

מר פרץ שורק: אני יכול להגיד לך שבין 2016 ל 2017 לפחות לפי מה שאנחנו רואים כרגע, למרות העלייה שאת מראה כאן, אין ירידה -
גב' תמר לוי בונה: יש ירידה, אני אתמול ביקשתי נתונים מדרי גראזי וראיתי שיש ירידה.

דרי' שלמה גראזי: יש ירידה אם אתם רוצים אני אספר -

מר פרץ שורק: אני מספר על מה שראיתי בתשעה חודשים.

דרי' אמיר שטיינמן: אז מה ההערכה המספרית ב 2020.

גב' תמר לוי בונה: תראה זה מאוד קשה לדעת, כי השוק הולך ויוצא מתוך בשר קפוא, אל עבר הבשר הטרי, זה דוחף לנו קצת את המחירים למעלה אבל אנחנו רואים כבר היום ירידה יחסית משמעותית בייבוא חי ב 2017, לפי מה שהתעשייה אומרת לנו יש גם אינטרס להציג את המצב כאילו הוא הרבה יותר רע כמובן, הירידה תהיה עוד יותר דרסטית, אנחנו עכשיו פתחנו ב 18 12,000 טון מכסות ויש לנו עוד 1000 WTO והפכנו את התהליך ליור תחרותי כך שיבואני הבשר יהיו חייבים להתחייב --- הבשר הטחון מראש והורדנו אותם לרצפה על המחיר הזה. אנחנו לא יודעים להגיד, אני לא יודעת להגיד כמה מהדבר הזה יתפוס את הביקושים אבל קשה לי להאמין שעם כזאת

מכסה מטורפת ועם מכס קצוב של אפס, כאשר המכס האחוזי הוא 12 אחוז בלבד, שזה כלום ביחס למה שהיה ב 2016, קשה לנו להאמין שבאמת יישאר היקפים כאלה מטורפים של יבוא עגלים חיים. עכשיו אומרים להשוות את התנאים, זה התהליך שם של השוואת תנאים, אנחנו נמצאים בהסכמים מול התעשייה, לפתוח אותם עכשיו ולעשות לפתוח את הפשר המצונן אי אפשר, זה בטוח, כלומר כל דבר שיתקבל עד 2020 על המקנה החי הוא הולך לרדת ישירות מהצריכה. אנחנו מעריכים את זה במשהו כמו עשרים אחוז, העגלים החיים לכל השוק ובטח שהרבה יותר מאשר השוק הטרי, זה פגיעה משמעותית בהיצע מבחינתנו. 2020 זה עולם אחר לגמרי, כבר שנה הבאה זה עולם אחרי לגמרי.

דובר: עדיין יש לנו הגבלה לאיסור ייבוא בשר לא כשר?

דר' אמיר שטיינמן: כן זה לא קשור,

גב' תמר לוי בונה: עוד פעם תשאל סליחה,

דר' אמיר שטיינמן: לא קשור, בשר כשר לא ישתנה,

גב' תמר לוי בונה: משרד האוצר כמובן יוקר המחיה נמצא בראש מעייניו של

השר הנוכחי זה לא דברים שהוא מעכב. אז לגבי השוואת תנאים אני חושבת שאין פה מקום לקבל החלטה נוספת מהמתווה שקיים היום, 2021 הוראת שעה על עגלים חיים עולה, 2020 יש לנו מתווה חתום גמור עם הסכמים עם כולם, התנאים יושבו מעצמם, רק דבר אחד שאני רוצה להראות לכם, זה את המכס האחוזי. אם אני מסתכלת על - נסתכל כאן, אם אני מסתכלת על המס הפיקטיבי, אני מנסה להבין יש גם מכס אחוזי של 12% וגם מכס קצוב. אז נכון ראינו קודם בגרף שהמכס הקצוב הולך ויורד עד אפס, שימו לב שב 16 יש לנו מס בפועל מס אפקטיבי של שמונים אחוז, כאשר אני מחשבת

מה אומרת הירידה הזאת, הירידה מ 13% ל 0 תראו איזה ירידה מטורפת מבחינת המס. תחשבו מה הביאו ב 16, ומה יהיה אפשר להביא עם מס כזה. כלומר מצונן כמובן אני מדברת. לצד זה יש לנו את המכסה פטורה ממכס שהיא גם בלי ה 12% הערכות שלנו מדברות על זה שזה השוק הולך להיות כאילו פתוח לחלוטין.

דר' אמיר שטיינמן: תמר נאמר לנו בפגישה קודמת שבמילא - אתם עוד פעם מציירים כאילו, כולם מציירים תמונת מצב בעולם איך שהם רוצים. נאמר לנו שקשה היום עם ה 45 האלה לא ישתנו, אם ישנו אז אולי נהיה במקום אחר, אבל כשהם לא משתנים אז אפילו נאמר לנו בפגישה הקודמת שלא מצליחים לעמוד במכסות כי לא מספיק אנשים מזמינים אותם.

דר' שלמה גראזי: לא, המכסות לא, המכסות מתמלאות, יש דרישה מעבר -
גב' תמר לוי בונה: קצה הניצול שהיה לנו, רגע אמיר שאל שאלה ואני אשמח לענות עליה, אומרים ששאלה טובה זה שאלה שיש עליה תשובה ושאלה מצוינת זאת שיש עליה גם נתונים פה באקסל. אז תראה את אחוזי הניצול של - זה נתונים חסויים אז אני מבקשת לא להעתיק אותם אני מציגה אותם לכם ואחרי זה אני אוריד. אלה קצבי הניצול של חברות -

דר' אמיר שטיינמן: זה אחוזי ניצול של 2017?

גב' תמר לוי בונה: בסדר אני לא אגיד את החברות, בסדר?

דר' אמיר שטיינמן: 2017 אחוזי ניצול?

גב' תמר לוי בונה: זה של קצבי ניצול של אמצע השנה, כלומר תראו את קצבי ניצול של השחקנים הגדולים, לקחנו את שני השחקים האלה.

דר' אמיר שטיינמן: שנה שעברה זה לא נוצל רק בגלל שזה היה בסוף השנה ולא הספיקו לנצל את הכול?

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים

גב' תמר לוי בונה : כן, שנייה אבל זה של אמצע שנה אני רק רוצה לסבר את האוזן, שני החברים האלה שלא נצלו כמו שצריך, לקחנו להם את המכסה והגדולים טרפו את המכסה הזאת זה מבחינתם זה מחירי זהב.

דר' אמיר שטיינמן : טוב לדעת,

דובר : קיימת אפשרות לציין היום עד שהדברים אני מבין שכוחות השוק פה יעבדו איכשהו ויווסתו את העניין הזה, יש אפשרות לציין היום על בשר טרי או מצונן שרוכשים הצרכנים בסופר, שזה הגיע מפיטום ממקנה מיובא להבדיל ממקנה ישראלי כמו שעושים בניסויים בבעלי חיים.

דר' שלמה גראזי : עוד פעם זה עניין שיווקי, אני יודע שמועצת הבשר שהם חלק יושבים יחד עם מועצת החלב, הם אני כבר שומע את זה למעלה משנה שהם רוצים לעשות איזה שהוא קמפיין תקשורתי ושיווקי ולתת לזה איזה שהיא תווית שהיא תווית שאומרת שזה מיוצר פה. זה מהלך שלהם, אנחנו לא מתערבים בו. הם אני יודע את זה גם מיצרנים נוספים, אני לא אזכיר את השם שהם רוצים למתג את עצמם כייצור מקומי ולנסות וגם לתמחר אותו יותר גבוה כן שהם יוכלו לקחת עליו מחירים יותר יקרים, עוד פעם זה בעניין של התעשייה אין לזה רגולציה וזה גם לא עניין וטרינרי פרופר.

גב' גלי דוידסון : אני חושבת בהמשך לכל הדברים שנאמרו אני חייבת להתחבר לדברים של אבי לגבי - אני חייבת להגיד שאני לא למדתי הרבה מעבר ממה שהיה כאן היום, אני חוזרת על מה שכתבתי גם במייל שהייתי שמחה אם היינו מתקדמים בנושאים, למעט מה שהמלצות שכבר יש ואני חושבת שגם האמירות העקרוניות הן חשובות, וגם ההמלצות שהיו הן המלצות שהן ראויות והן הנכונות

להופיע, אם רוצים להציג עוד משהו כצעד אופרטיבי במסגרת אותן
המלצות אפשר באמת להמליץ לא להאריך את אותה פקודת שעה
שקיימת של 2021,

מר פרץ שורק: אי אפשר לעשות לפני שאנחנו עושים לפני שאנחנו רואים את
ההיבטים הכלכליים של זה.

גב' גלי דוידסון: סליחה?

מר פרץ שורק: אי אפשר לעשות דברים כאלה לפני שאת מבינה את
ההיבטים הכלכליים של זה.

גב' גלי דוידסון: לא בכדי קובעים דברים לגבי הוראת מעבר אז להגיד שכפי
שהדברים נראים כרגע אז מומלץ לא להאריך או לשקול בזהירות
או- לגעת בזה בצורה כזאת.

מר פרץ שורק: דברי בעוד שנתיים.

גב' גלי דוידסון: אני רוצה לדבר עכשיו, לתת איזה שהיא התייחסות כזאת או
אחרת. אבל חוץ מזה אני חושבת שבאמת גם אחרי שדיברנו היום
אני מתרשמת שמהו אמרנו לרבות עיבוי האכיפה אולי אם רוצים
לחדד את זה, אז לומר שזה יהיה ברור שזה לא רק הגברת המפקחים
אלא גם מנגנוני האכיפה, אפשר להגיד עוד מילה אבל מעבר לזה -

גב' איילת: אני פשוט ככה כתבתי בשתיים שלוש מילים אחרי ששמעתי איזה
שהיא המלצה להצעה.

דר' שלמה גראזי: לא רגע שנייה אני רוצה גם - אני ביקשתי מאמיר לעשות
עוד דיון על העניין הזה, כי בעצם ואין לי שום כוונה לפתוח את הדיון
הזה על השחיטה המיידית על השלושה אחוזים האלה, אני לא חוזר
בי מהאמירה שלי וההצבעה שלי למרות שאתם שמעתם שהיו לחצים
כאלה ואחרים, אבל כמו שאמיר אמר אנחנו התייחסנו בין שניים
לשלושה אחוזים מראשי הבקר שמגיעים לישראל, ובאיזה שהוא

מקום לא התייחסנו לשום דבר שקשור ל 97 הנותרים, 97% נותנים שהגיעו למדינת ישראל.

אני חושב שפה זה היה פספוס ובגלל זה חשבתי שנכון שכן תהיה התייחסות לזה בוועדה הזאת. נוצר הרושם כאילו שאנחנו מתייחסים רק לשלושה אחוזים ולא לשאר, חוץ מאמירות הכלליות שאני גם לא חוזר בי מהם שנקבעו ואני לא רוצה שנדון עליהם, לכן חשבתי שיהיה נכון כן לבוא ולדבר על ה 97 הנותרים בבקר ועל המאה אחוז בצאן. אני רק רוצה להגיד עוד כמה דברים שהם קשורים אולי לחוסר - יוסי הזכיר את ניו זילנד, אז ניו זילנד נכון לא מייצאת בעלי חיים לפיטום או לשחיטה אבל היא כן מייצאת בעלי חיים לרבייה. זה רק שיהיה לנו ברקע.

דר' דגנית בן דב : תרשה לי לקטוע אותך אבל כמו שלין סימפסון אמרה יש גם אמצעים לייצא סוסי מרוץ תנאי האחזקה וההובלה שונים לגמרי, גם לגבי פריטים לרבייה אותו דבר.

דר' שלמה גראזי : אני לא בטוח, שיש תנאים שונים,

דר' דגנית בן דב : אני כן,

דר' שלמה גראזי : לגבי הבשר המצונן, כל הדבר הזה כבר כמו שאתם יודעים הוא לא התחיל מהמלצות הוועדה הקודמת, זה משהו שכבר נדון הרבה זמן, אנחנו מנסים להוביל את התהליך הזה מול גורמים נוספים, משרד הבריאות, גם מבינים מהנוכחים פה ומהדוברים גם בשיחה הקודמת יש הרבה אינטרסנטים שלא רוצים שזה יקרה, אבל עדיין יחד עם זאת אנחנו כן רוצים לקדם את זה ואנחנו מקדמים את זה. זה לא הולך להיות פשוט אבל אנחנו מקדמים.

לגבי הנושא הזה של משקלי עגלים, אני חושב שהקביעות האלה תהיינה בעייתיות, אנחנו רואים במבחן התוצאה של שימוש של

עגלים צעירים עם אחוזי תמותה באמת אפסיים וגם אחרי זה בהסגרים ולכן אני לא חושב שזה יהיה נכון שאנחנו נמליץ על גיל מינימום, ככל שהאנשים מטפלים נכון בעגל, הסיכוי שלו לשרוד הוא יותר גדול. אני יכול להגיד לכם שחלק מהעגלים האלה הם גם מיובאים וניתן להם תחליפי חלב כאילו שהם ברפת על קרקע מצוקה ולא בלב ים.

אם הייתה עוד הערה פה שאולי אפשר להרחיב את הדברים של השחיטה המיידית, לעוד מיני מגבלות או כאלה, אז אני אומר שאם אנחנו רוצים להגדיל את כל המגבלות האלה, אז אני מבקש לעשות דיון מחודש מכל העסק, כי זה כבר טורף את כל הקלפים וזה לא היה במסגרת ההסכמות.

דר' דגנית בן דב : השחיטה המיידית זה שלושה אחוז אמרת, נכון?

דר' אמיר שטיינמן : זה לא קשור,

דר' דגנית בן דב : אז מה אמרת עכשיו -

דר' שלמה גראזי : לא זה קשור כי פה מה שאמרו וגם זה נאמר קודם בפגישה

הקודמת בפגישה הקודמת גם התנגדתי לזה. אנחנו הגדרנו שחיטה מיידית וזה היה מקובל על כל חברי הוועדה, שהצביעו בעד הנושא הזה, זה מה שיורד מהאווירה ישירות -

גב' גלי דוידסון : לא היה מקובל על כל חברי הוועדה,

דר' שלמה גראזי : אני מתנצל, אני מקבל את הדיוק אבל עדיין רוב רובם של

חברי הוועדה למעט אחת החלטנו אחרת, אני חושב שאם אנחנו עכשיו נלך נפתח את כל הדיון הזה אולי לא שישה ימים או ישיבות מהאווירה לשבועיים ולחודש ולכל מיני כאלה, אז זה פותח דיון לכיוונים שונים ואנחנו בעצם צריכים לפתוח את ההמלצה הזאתי ולדון עליה מההתחלה ואני לא בטוח שתהיה הסכמה רחבה כמו שיש

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים
עכשיו על הדבר.

זהו פחות או יותר.

דר' אמיר שטיינמן: שלמה מה דעתך על עקרונות ה ESCAS? למה לא מיישמים אותם, למה לא לחשוב ליישם אותם כאן.

דר' שלמה גראזי: אני לא רוצה לחזור על מה שנאמר, אסקס היא החקיקה האוסטרלית היא לא חלה על ישראל, אלא על היצואן האוסטרלי, כמו שאודליה אמרה במהלך הדיון אני לא רוצה לחזור על מה שהיא אמרה אבל אני אגיד בקצרה. העברנו להערות הציבור בתחילת ספטמבר תנאים שאנחנו רוצים להחיל עליהם ברישיונות הייבוא. אם אני לא טועה מחר אמורה להיות פגישה אלי בשביל לראות מה היו הערות הציבור ואיך אנחנו מתייחסים אליהם, ואם אנחנו רואים שאין דברים מהותיים אנחנו כבר רוצים בתחילת נובמבר להתחיל להכניס אותם לרישיונות ייבוא וזה יהיה חלק בלתי נפרד ממנגנון האכיפה כי ברגע שיש לנו את זה כחלק מתנאי הרישיון בעצם החקיקה שלנו חלה על היבואן, אנחנו יכולים להפעיל את הסנקציות שקבועות בחוק בעניין הזה. אז זה לצורך האמירה לגבי האסקס וכאלה, מבחינתנו זה לא מהלך מושלם כאילו אנחנו משתמשים בפתרון הזה של הטבעת הדרישות ברישיונות הייבוא למרות שכבר יש לנו את המטריה האווירית שאנחנו יכולים לשקול אווירית משפטית הכוונה, שאנחנו צריכים לשקול שיקולים של צער בעלי חיים גם בעת מתן היתרים מכוח פקודת מחלות בעלי חיים, אבל כן הכוונה שלנו זה בסופו של יום ללכת לכיוון של התקנת תקנות שקשורות להובלת בעלי חיים. אנחנו עושים את זה בשני שלבים כי ברור לנו שברישינות הרבה יותר קל לנו לעשות את זה, לגבי התקנת תקנות זה תהליך הרבה יותר ארוך שגם היום אנחנו

קצת מפגרים במה שהיינו רוצים, בקצב שהינו רוצים להתקין את התקנות אבל מטעמים של כוח אדם ומדיניות אנחנו כרגע יודעים שייקח לנו זמן. אני כמנהל השירותים הוטרינאריים עכשיו וגם כאחראי של הייבוא בעבר ובעתיד אני מקווה הקרוב, אנחנו נשמח לקבל עוד מפקחים, עוד כוח אדם שיעזור לנו במשימות הפיקוח האלה, זה כן יתרום לנו. אבל זה לא תלוי בנו, זאת אומרת זה החלטות -

גב' דפנה דעואל: כמה פקחים יש עכשיו לנושא של הליווי -

דר' שלמה גראזי: אז אני אומר מבחינתנו זה כרגע זה לא משנה כמה אנשים יש, רגע שנייה אני אסביר, מבחינתנו על כל אוניה עולה רופא וטרינר,

עו"ד יוסי וולפסון: כשהיא מגיעה,

דר' שלמה גראזי: כשהיא מגיעה, ברור, ולכן מבחינתנו מאה אחוז מהאוניות

נבדקות וכל בעלי החיים שעליהם נבדקים. לכן -

גב' דפנה דעואל: מישהו שולח גם להסגר אחר כך?

דר' דגנית בן דב: זה ודאי,

גב' דפנה דעואל: זאת אומרת זה לא רק לפקח על - בגלל זה חשוב לדעת כמה יש.

דר' שלמה גראזי: אני אסביר את המנגנון ואני מתנצל כי יכול להיות שבעוד

חמש דקות אני אקבל איזה טלפון מאיזה ראיון שאני צריך להתראיין אליו אז אני מתנצל ואני אצא ואם זה לא יסתיים אז אני אחזור. מבחינתנו יש כמה שלבים, יש את השלב של הגעת האוניה, האוניה נמל, הפריקה, ההובלה וההסגר. כאשר בפריקות מעת לעת יש צוותים, קודם כל אני חוזר, בפריקה תמיד בהתחלה יש רופא וטרינר שלנו לא תמיד הוא נשאר עד הסוף לפעמים יש נציגים של יחידת הפיצו"ח שהם נמצאים בפריקות, במהלך ההובלה זה חלק

בלתי נפרד מעבודת הפיצוח כמו כל הובלה שהיא צריכה לעמוד
בתנאים של מדינת ישראל הייבוא ההובלה בייבוא וההובלה הרגילה
מבחינתנו זה אותו דבר וצריך לקבל אותה התייחסות, אין שונות
בעובדה שזה נוסע ממקום אחד למקום שני. מבחינת ההסגר בכל
הסגר יש מנהל לשכה שהוא אחראי על ההסגר על כל ההיבטים שלו,
גם מבחינת התחלואה שלה, גם מבחינת הרווחה שלה. כך
שמבחינתנו-

גב' דפנה זעואל: שהוא איש של משרד החקלאות?

דר' שלמה גראזי: ברור, מנהל מחוז וטרינרי בשירותים הוטרינריים.

דר' אמיר שטיינמן: דגנית,

דר' דגנית בן דב: כמה הערות, אבי הזכיר קודם איזה שהיא הבחנה המלצות

לעניין רווחת בעלי חיים ובין המלצות כלכליות, אז רק להדגיש שגם
אם היה מסוע שמעלה אותם עם כריות מסביב, אם היה טכנית, שזה
משמעות כלכלית משמעותית ביותר. זאת אומרת גם המלצה שהיא
כאילו מאוד צרה לשיפור רווחת בעלי חיים, יש לה משמעות כלכלית
ואני לא בטוחה שאנחנו צריכים לעשות את ההבחנה הזאת בצורה כל
כך חד חד ערכית, למרות שאני בהחלט שייכת לאלה שמתקשים
בהבנת ההיבטים הכלכליים הנשגבים של ממשלת ישראל והאוצר
והועדות שממליצות. מכיוון שיש תמלול אז אני אמנע מלתת
דוגמאות של ביקורת פנימית שלי כלפי דיונים שהיו במשרד
המשפטים עם האוצר. אבל אני חושבת שאנחנו יכולים להמליץ גם
המלצות שברור לנו שהן כלכליות לחלוטין, גם עם ההבנה שלנו לגבי
איך בדיוק זה משפיע על ענף כזה או ענף אחר היא מוגבלת, אנחנו
גם לא יודעים לכמת ולהגיד איזה השפעה כלכלית יש להמלצה כמו
להפסיק ייבוא לשחיטה מיידית וזה גם לא עניין אותנו, נתנו המלצה,

יתכבדו קובעי המדיניות, ייקחו את גורמי המקצוע הרלבנטיים שיכמתו להם בכמה כסף בדיוק זה מתבטא ועל איזה מגזר זה משפיע איך. אני חושבת שאנחנו צריכים להיזהר ולהיות מודעים לזה שיש להמלצות שלנו השפעות על מגוון גדול מאוד של מגזרים אבל אני חושבת שנוכח, אנחנו ממליצים, אנחנו לא קובעי מדיניות והגורמים הכלכליים וזה הוזכר פה לא מעט פעמים בעיקר במה שתמר אמרה, הגורמים הכלכליים השחקנים הכלכליים עושים את זה כל הזמן, הם כל הזמן מעבירים ניתוחים כלכליים, יתכבדו קובעי המדיניות וישקלו את השיקולים האלה. אנחנו צריכים לעשות שיקולים של רווחת בעלי חיים. לגבי הפיקוח ולגבי מה למדנו מההרצאות פה היום, אני חושבת שאפשר היה ללמוד הרבה מאוד מדברים שלא נאמרו. האיחוד האירופי היו פה שני נציגים מאוד מכובדים, אני לא יודעת כמה הם מכירים מה באמת קורה בשטח, אני יודעת שגיימס הוא גם הציג את זה, יש לו גם ניסיון ברמות שונות של עבודה ברמות שונות של המגזרים של גידול בעלי חיים ושל יצוא בעלי חיים, והוא מכיר גם איך הדברים עובדים בשטח ולא רק איך הם עובדים ברמת מדיניות ונייר. הנציגים האירופאים הציגו פה חקיקה מאוד יפה ומסועפת, ולמי שהזכיר פה שהאוסטרלים הם אלה שמקפידים הכי הרבה על רווחת בעלי חיים לפחות על הנייר האירופים הם המקום שהכי מתקדם בחקיקה על הגנה על בעלי חיים. לגבי יישום יש פה הרבה מאוד סימני שאלה ואני חושבת שדברים שלא נאמרו פה והתחמקות ממענה לשאלות, זה דבר שאומר הרבה מאוד. אכיפה זה דבר לא פשוט ויש בעיה ליישם את זה, יש בעיה ברמת האיסוף של העדויות, ויתכבדו ארגונים למען בעלי חיים בעיקר אלה שמתהדרים בזה שהם עושים את העבודה של

כל העולם ורק הם עושים עבודה והם היצורים הכי נחמדים בשטח, ויעבירו תיעוד בצורה מסודרת ובזמן, אז אפשר יהיה לעשות קצת יותר אכיפה ואני חושבת שחלק מהתחקירים שהמידע בהם הועבר אלינו זה דבר מאוד רצוי מאוד נכון ומאפשר לקדם אכיפה והם יכולים להגיע עם מצלמות סמויות לנו אסור. לנו אסור גם להתחזות כשאני מרימה טלפון למישהו והוא שואל אותי אם הוא חותך אוזניים של בוקסרים במרפאה וטרינרית כזאת או אחרת, אסור לי להתחזות, להם מותר. אכיפה תמיד תהיה בעייתית ואני חושבת שחלק מהקריאה פה היא לא לתת יותר בנוסף ללתת יותר כוח אדם, לתת יותר כלים משפטיים. אולי עוד נקודה שלהבהיר כי בחלק מהשאלות הייתה לי הרגשה שלא כל האנשים הבינו, בגלל מגבלות של סמכויות סטטוטוריות של מדינות, יש בעיה למדינה אחת להכתיב למדינה אחרת איך להתנהג ואני חושבת שהאוסטרלים הציגו את זה די יפה, הם מצאו דרך אלגנטית לעקוף את זה. לא לאכוף לעקוף. בפירוש לעקוף הם מטילים את האחריות המשפטית על היצואן האוסטרלי. אתה לך תפקח שוק חופשי, אתה לך תפקח אם הם פועלים בהתאם לדרישות שלנו אתה תמשיך לייצא, הם לא פועלים, אתה לא יכול לייצא אליהם, אתה זה שעושה את הפיקוח. מדינות שלא הסכימו לקבל את הפיקוח הזה שלהם, אוסטרליה הפסיקה לייצא אליהם, אנחנו עשינו פה מהלך שבו ניסינו -

דובר: זה לא מדינות, סליחה,

דר' דגנית בן דב: יש לפחות שתי מדינות כאלה עד כמה שאני הבנתי מהם בפגישה הקודמת שלנו איתם.

דר' שלמה גראזי: לא יכול להיות שכן, אבל הפיקוח הוא ברמת היצואן האוסטרלי.

דר' דגנית בן דב : אבל יש מדינות שלא הסכימו לפיקוח של היצואן-

דר' שלמה גראזי : בסדר מאה אחוז,

דר' דגנית בן דב : בבתי המטבחיים המקומיים.

דר' אמיר שטיינמן : הוא אמר שהיחידה, הוא אמר מדינה אחת.

דר' דגנית בן דב : הוא אמר שהיו שתיים אבל לא משנה.

דר' שלמה גראזי : אבל עדיין הדרישה היא לא מהמדינה הדרישה היא מהיצואן

עצמו.

דר' דגנית בן דב : הדרישה היא מהיצואן,

דר' אמיר שטיינמן : בסדר אבל זה גם מה שדגנית אומרת.

דר' דגנית בן דב : אנחנו ניסינו לעשות את אותו מהלך בהפוך, להטיל אחריות

חוקית על היבואן וזה לא פשוט ולא כל השאלות המשפטיות כבר

קיבלו מענה, אבל התקבלה פה החלטה למשרד החקלאות להתחיל

להריץ את המהלך הזה של להכניס תנאים לרישיון, גם אם לא לכל

הניואנסים יש לנו תשובה משפטית ברורה, אבל אנחנו הולכים

להכניס את זה כתנאים ברישיון היבוא, זאת אומרת האחריות היא

על היבואן הישראלי.

יש בעיה לאכוף על האוניות, אם האוניה לא פועלת בהתאם לחוק

כזה או לחוק אחר, האוניה היא טריטוריה של המדינה שבה היא

רשומה ולא סתם האוניות האלה רשומות על כל מיני מדינות

קיקיוניות שבהן כמות החוקית היא הנמוכה ביותר, צער בעלי חיים

זה הבעיה הכי קטנה שלהם. אז יש בעיה בהיבט הזה של האכיפה,

אנחנו מנסים את המהלך הזה, אנחנו לא מכירים מודל מקביל,

אנחנו אולי יש, אם מישו מכיר אותו אנחנו נשמח לקבל הפניה אבל

אנחנו מנסים להריץ את המהלך הזה בתקווה שיהיה לנו עוד כלי

ואני חושבת שאם תצא מהוועדה גם הבהרה של הקריאה הזאת,

כפטור אולי הרחבה של ההמלצה האחרונה בדיון הקודם, שלא רק לתגבר את מערך הפיקוח והאכיפה בעוד כוח אדם אלא גם באמצעי אכיפה נוספים.

עו"ד יוסי וולפסון : אני רוצה להגיד משהו לגבי אסקס שבתור הצד הזה של השרשרת, אסקס אמור ליצור פיקוח עד סיום השחיטה בבית המטבתיים וישראל הוכיחה פעמיים שזה לא עובד, פעם ראשונה כשהייתה החשיפה באדום אדום אחרי שהמקום כבר אושר על ידי חברת הפיקוח הפרטית שמיישמת את אסקס ובבית המטבתיים דבח שראינו שבעלי חיים - עבירות ממכות ומכות חשמל והטחת שערים ואי בדיקה של רפלקסים של בעלי חיים בהכרה נתלים מהמסוע, כל זה בניגוד ל-ESCAS, בזמן שבית המטבתיים מאושר ומפוקח תחת אסקס. פה מדובר לא בספינה באמצע הים אלא בבית מטבתיים כך שבעיות האכיפה שדגנית מדברת עליהן הן באמת כל כך קשות ואם נדבר על אוניות אז באמת ברמת פנטזיה.

דר' ערן שמעוני : זה לא אומר שזה לא עובד זה אומר שאולי יש בעיה עם האכיפה.

עו"ד יוסי וולפסון : זה אומר שזה לא עובד, אני חושב -

דר' אמיר שטיינמן : יוסי אנחנו חוזרים על זה,

עו"ד יוסי וולפסון : - כמו מערכת הפיקוח -

דר' אמיר שטיינמן : אנחנו חוזרים על זה, בסדר,

מר פרץ שורק : אני רוצה לדבר על נקודה אחת שדגנית אמרה בתחילת

דבריה, אנחנו לא יכולים לעסוק באמירה שכל מה שמעניין את צער בעלי חיים כל מה שמסביב לא מעניין אותה.

דר' אמיר שטיינמן : אף אחד לא אומר את זה, אתה חוזר על זה בפעם שנייה, אף

אחד לא אומר את זה פה אבל בינתיים.

משרד החקלאות ופיתוח הכפר

הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים

מר פרץ שורק : דגנית אמרה את זה בצורה מאוד ברורה.

דר' דגנית בן דב : ממש לא אמרתי שזה לא מעניין אותנו.

מר פרץ שורק : לא מעניין בהיבטים עדכניים, לא בהיבטים מקצועיים.

דר' אמיר שטיינמן : היא ממש לא,

דר' דגנית בן דב : זה ממש לא מה שאמרתי.

מר פרץ שורק : זה מה שהבנתי, צר לי,

דר' אמיר שטיינמן : היא ממש לא אמרה את זה.

מר פרץ שורק : או.קיי. אם לא אמרת אני חוזר בי.

דר' דגנית בן דב : מעבר לזה אני גם אמרתי והדגשתי שלכל המלצה שהיא

כאילו טהורה של צער בעלי חיים, יש גם השפעה כלכלית. יש כל

הזמן השפעות כלכליות.

מר פרץ שורק : אנחנו צריכים להסתכל על התמונה הכוללת.

דר' אמיר שטיינמן : אנחנו נתכנס למשהו?

דר' אילת שמואלי : אני כתבתי נקודות ותתקנו אותי אם אני טועה בניסוח.

הייתה המלצה של אימוץ תנאי ה-ESCAS האוסטרלי והרגולציה

בארץ. הגבלת המשקלים של עגלים לייבוא מינימום ומכסימום.

הרחבה של ההמלצות הקודמת, אני קוראת לפי הסדר של הדוברים.

שינויי כללי השוק המכסים שגם על זה דיברנו בפעם הקודמת,

הוזכר ייבוא טבחות, אבל אני מבינה שיש כאן בעיה של כשרות, אני

לא יודעת אם זה משהו שהוא קיים,

דובר : לא קשור לכשרות,

דר' אילת שמואלי : או.קיי. ולא רק הגברת. מנגנוני האכיפה אלא גם נתינה של

כלים משפטיים.

דר' אמיר שטיינמן : דגנית שלמה יצא עכשיו, אני שואל עוד פעם עם הגבלת

משקל, למה אנחנו לא יכולים לעשות, מה קורה עם הגבלת משקל.

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים
דר' דגנית בן דב : אני לא יכולה לענות בשמו.

דובר : מה את חושבת,

דר' דגנית בן דב : אני אמרתי מה אני חושבת, אמרתי את זה במהלך ההרצאות. אני חושבת שצריך להגביל הרבה דברים אבל אני חושבת שצריך לחשוב גם למה זה יגרום. דוגמא שעלתה פה זה הנושא של משך הנסיעה. ברור שמשך ההפלגה יש לו קשר מסוים להיבטי רווחה, למרות שהוא לא בהכרח קשר ישיר. הימים הראשונים הם היותר בעייתיים ואין שום דרך לקצר את הנסיעה מההתחלה, אפשר לקצר את הנסיעה מהסוף שלה. אי אפשר להתחיל את הנסיעה מהיום הרביעי. מצד שני ההובלות מאוסטרליה מפוקחות טוב יותר והעגלים מגיעים במצב יותר טוב מאשר עגלים מאירופה, אז להריץ המלצה כמו בואו נגביל את מספר הימים, זה משהו שיעשה איזה שהוא שיפטינג של יותר ייבוא מהאזור -

דובר : לא עלה-

דר' דגנית בן דב : לא, אני נותנת את זה כדוגמא, גם לגבי הגבלת משקלים אנחנו נצטרך לבדוק את זה טוב, טוב, באיחוד האירופי עלתה, בנציגות האירופית הם כל הזמן מעירים לי שאני מאשימה את הגוף הלא נכון, בנציגות האירופית עלתה הצעה לחקיקה שתאסור על הובלות יבשתיות לשחיטה מיידית, אני לא יודעת איפה זה עומד, אני יודעת שזה דשדש כמה וכמה שנים, אני חושבת שזה רעיון רע מאוד, כי זה רעיון שיעשה שיפטינג חזק מאוד להובלה של בעלי חיים מאוד צעירים, של עגלים טלאים וחזרזירים בגיל כמה ימים ואני חושבת שגם בגיל כמה ימים לא נכון להוביל אותם. אני לא חושבת שי שלנו מספיק מידע לגבי בעיות רווחה ואני לא מדברת על השלכות אחרות אחר כך, רק על בעיות רווחה, שמאפשר לנו להגיד

מאה חמישים עד שלוש מאות קילו, אני חושבת שזה נושא שבהחלט ראוי לבחון אותו ושוב, להיזהר מהמלצות, כי יכול להיות שהמלצה כזאת תיתן דחיפה לכיוון שאנחנו לא רוצים אותו.

עו"ד יוסי וולפסון : מה עם המלצה של הוועדה שממליצה לממשלה, לשירותים הוטרינאריים לשקול הגבלות של משקל מינימום ומשקל מכסימום אבל לא לקבוע כרגע איזה שהוא -

דר' דגנית בן דב : או לבחון את הנושא,

עו"ד יוסי וולפסון : אני לא חושב שיש לנו מידע -

דר' דגנית בן דב : אני הייתי מעדיפה לבחון, המלצה לבחון את ה-

עו"ד יוסי וולפסון : כי אני מרגיש שאין לי בדיוק כלים להגיד מה יכול להיות הסף הנכון כלפי מעלה או כלפי מטה.

גב' תמר לוי בונה : אני חושבת ש- כלומר אפשר להגיד שבועדה שמייעצת לצער בעלי חיים צריכה להתעלם מהשלכות כלכליות ולהתעסק רק בצער בעלי חיים, מה לעשות סער לא הצליח להיות כאן, הוא פשוט יגיד או קיי. זה ועדה אוטופית שמציירת משהו שהוא לא ישים ונעוץ המלצה אחר המלצה. אם אנחנו יושבים כאן אז אני לא יודעת מה המשמעות של זה, כי אם אני צריכה להגיד לכם לשלוף כרגע מהמותן, אני יכולה להגיד לכם שלהגביל בין 200 ל 300 זה בדיוק כמו להעלות עכשיו את המכס וזה הולך ליצור בוא נגיד אם זה הולך ליצור את אותן -

דר' אמיר שטיינמן : שוב אנחנו כולנו בשיחות שלנו נוטים להקצין בשביל לעשות - מתי כתוב אז עזבו את זה, אני חושב שצריך להיות על 450 כדי שזה לא יהיה מספר שאנחנו סתם זורקים אותו שזה משקל שהוא קרוב, 550 זה משקל שחיטה נדמה לי, נכון? מה זה משקל שחיטה?

גב' תמר לוי בונה : נכון,

משרד החקלאות ופיתוח הכפר

הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים

דר' אמיר שטיינמן: אז צריך לכתוב משהו שהוא קרוב למשקל שחיטה חודשיים

מתחת לזה.

גב' תמר לוי בונה: אני לא רואה טעם שנגיד להכניס לבחון את המשקלים,

דר' אמיר שטיינמן: מה?

דובר: בין חמש מאות לשש מאות,

מר פרץ שורק: היום נוטים יותר לכיוון השש מאות, אבל בין חמש מאות

לשש מאות.

דר' אמיר שטיינמן: זה הרבה יותר רחוק,

מר פרץ שורק: כן, כן, לא, בסדר,

מר פרץ שורק: לכן לא תיקנתי אותך,

דר' אמיר שטיינמן: ... לסטודנטים על ה-

מר פרץ שורק: שמת לב שלא תיקנתי אותך, שמעתי,

גב' תמר לוי בונה: אמיר אני רק אומרת לעשות המלצה של מבחן משקלים אין

בזה טעם, אני לא יודעת להגיד לכם מה השלכה של הדבר הזה, אני

צריכה לראות כמה מיובאים עכשיו בכל משקל ואני צריכה להעריך

לכם איזה חוסר יהיה בשוק, בלי זה אני לא רואה טעם שנצביע על

זה, כי אנחנו לא מבינים מה ההשלכה של הדבר הזה.

דר' אמיר שטיינמן: אבל אני כן מתחבר לצער בעלי חיים, כן בסוף לבקר מבוגר,

החל מהפציעות, מהמשקל, מזה שמטרטרים אותם שוב, ובעיני-

גב' תמר לוי בונה: האם בשוליים באמת זה סביר, כלומר יהיה אפשר לדבר על

דברים בשוליים, אני צריכה להגיד משהו, אני צריכה לדעת מה

ההשלכות הכלכליות. אז אם אתם רוצים לקבוע דיון ולהגיד לנו

להיות מוכנים מראש, אנחנו נשמח.

דר' אבי צרפתי: אבל הנקודה כדי להתעלם מהמספר, כי אנחנו באמת לא

יודעים להחליט את זה, זה להגיד שלא יש איסור על ייבוא בקר

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים
שמורד מיד למשחטה.

דר' דגנית בן דב : זה כבר יש,

דר' אמיר שטיינמן : קודם כל אתה כן יכול להגביל,

דר' אבי צרפתי : אף אחד לא מביא בקר של 550 קילו ומחזיק אותו עוד

שבועיים או חודשיים -

דר' אמיר שטיינמן : אתה סתם אומר, אתה אומר סתם משפט, אתה סתם אומר

משפט אף אחד לא מביא -

מר פרץ שורק : יש גם בעיה בייבוא של הרשות הפלסטינאית, בקטע הזה.

דר' אמיר שטיינמן : זה לא נכון מה שאתה אומר אבל, זה ממש לא נכון עובדתית.

שיביאו שני עגלים של שלוש מאות קילו שלא יביאו עגל של שש

מאות קילו, מה, אני לא מבין מה העניין, מה הבעיה להגיד את זה?

כי זה סתם לעשות מעצמנו צחוק, מההחלטות שאנחנו מחליטים

ועושים מאיתנו צחוק, אז יזרקו אותם -

מר פרץ שורק : הצוות אמר לבדוק,

דר' אמיר שטיינמן : כן אבל מה היא תבדוק, אז היא אומרת -

מר פרץ שורק : יש לה נתונים היא אומרת שהיא יכולה לבדוק.

דר' אמיר שטיינמן : איך את יכולה לבדוק 550 קילו?

גב' תמר לוי בונה : לא, אני יכולה לבדוק עם השירותים הוטרינאריים מה

המשקלים שמגיעים היום.

דר' אמיר שטיינמן : אבל מה זה משנה, שיביאו שתיים של שלוש מאות, אני לא

מצליח להבין מה אתם אומרים? אותו במקום אחד של שש מאות

שיביאו שתיים של שלוש מאות. אפשר מה יקרה מחר?

גב' תמר לוי בונה : לא אבל זה גורמים שונים לחלוטין בשוק שמייבאים את זה.

דר' אמיר שטיינמן : אני מסכים, אני חושב שהם לוחצים עליכם -

גב' תמר לוי בונה : לא, ממש לא לוחצים עלינו,

דר' אמיר שטיינמן: הם לוחצים עליכם בדיוק ובגלל זה אנחנו מקבלים פה החלטות, כי בסוף לא היה ענף כזה, זה חוסר להכל יאיר לפיד בסוף. הדור השלישי לא גידל עגלים של שש מאות קילו, כי הם לא היו פה, הוא גידל עגלים של 200 קילו, פיטם אותם שבעה שמונה חודשים, שחט אותם וזה כנראה ימשך גם ב 2020.

גב' תמר לוי בונה: זה לא משנה כי יש עניין של קפסיטי, כאילו אם אתה רוצה להגיד שנעשה רק 300 לא בטוח שיש קפסיטי בכלל להתמודד עם זה בשוק של המפטמות. עובדה כי כאשר רק המפטמות הביאו, כלומר עד 250 קילו הם הביאו הרבה פחות ולכן אי אפשר להתעלם מזה. יהיה חיתוך חד בהיצע, חד משמעית. עובדה, היה חצי מהכמות ב 2014, אתה רוצה לעשות זעזוע לשוק, זה זעזוע לשוק, לא משנה איך תעשה את הפריימינג שלו, שלוש מאות ושלוש מאות במקרה הזה לא שווה שש מאות. אתה רוצה שאני אתן לך תשובה יותר מזה אני לא יכולה מהמותן.

דר' אמיר שטיינמן: בסדר, אני חושב שסתם מהלכים עלינו אימים עם זה, זה לא-
מר פרץ שורק: את הקטע הזה תשאיר לפעם הבאה, כדי - אתם רוצים לעשות דיון אבל מצד שני אתם רוצים לקבור את זה ישר בגנוך, אז זה בדיוק מה שתמר אמרה, זה מה שיקרה. השאלה מה רוצים, רוצים לעשות משהו-

דר' אמיר שטיינמן: אתה יודע נתונים אחרים? ... אמר שכשיביאו עגלים לשחיטה, עכשיו מבחינתי עוד פעם שחיטה מיידית שזה בכלל טירוף לא שונה מהותית משחיטה בעוד שבועיים, הם פחות או יותר אותו דבר. אז אני לא מצליח להבין למה זה, תגיד אתם יודעים מספרים? מה הבעיה - אתם יודעים מספרים -

דר' ערן שמעוני: המספר היחיד שאני יודע זה מספר שמבוסס שלמה בטח

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים

יאשר, זה הרגולציה האוסטרלית שמדברת על בין 200 ל 300 -

דר' אמיר שטיינמן: אבל עזוב את ה 650 זה שוב זה סתם מספר אני שואל אותך-

דר' ערן שמעוני: שאלת - חבריה, שאתם איזה מספרים מוכרים.

מר פרץ שורק: השאלה היא בעצם באותה קפיצה שמדברת עליה תמר, היא

אמיתת, שקפצנו ממאה סדר גודל של 140,000 ל 250,000 בקפיצה

הזו האם עלה משקל העגל או נשארנו באותם משקלי עגלים. אם -

דר' אמיר שטיינמן: ברור שעלה, מה,

מר פרץ שורק: לא, לא ברור, בכלל לא ברור,

דר' אמיר שטיינמן: אין פה שאלה, אנחנו רואים תמונות, מה, ברור שזה עלה.

שלמה, ספרתם כמה עגלים מעל 500 קילו מיובאים?

דר' שלמה גראזי: אה, קילו? כן, אני מעריך שעגלים שמעל 500 קילו הם ילכו

ישר לשחיטה מיידית אין להם יתרון -

דוברת: כמה מביאים היום?

דר' שלמה גראזי: רגע, שנייה, אני לא יכול לענות ביחד, מה שאני אומר זה שכל

בעלי החיים שמגיעים לשחיטה מיידית, אני מעריך שהם מעל 500,

מעל 500 קילו, לא נראה לי שמישהו ישחט בעלי חיים בפחות מזה,

פלוס מינוס אז אפשר לקחת את הנתון הזה ולראות אם זה מעניין

אני יכול -

דר' אמיר שטיינמן: שנייה אני שואל הפוך, אם מחר בעקבות ההמלצה שכבר

הומלצה ואנחנו לא נוגעים בה, מחר יביאו את אותם פרטים בדיוק,

אותם פרטים יביאו בדיוק ועכשיו יחזיקו אותם שבועיים, מה אנחנו

יודעים, יש לנו -

דר' שלמה גראזי: זה השניים שלושה אחוזים האלה.

גב' דפנה דעואל: זה השלושה אחוזים לשחיטה מיידית. אותם אנחנו רוצים

לעצור.

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים

דר' שלמה גראזי: אבל אותם עצרנו, מבחינתו המלצנו לעצור אותם.

דר' אמיר שטיינמן: המלצנו -

גב' דפנה דעואל: אבל אנחנו יכולים להוסיף את המשקל להמלצה הזאת.

דר' אמיר שטיינמן: השאלה למה אי אפשר להוסיף ליד זה משקל, כאילו למה זה

בעניך כזה השמיים נופלים, 550 קילו לא 300-

דר' שלמה גראזי: אני אגיד לך למה, משתי סיבות אחת אין דרך אמיתית

לבדוק את זה, זאת אומרת המשמעות של זה שעכשיו אתה בא ואתה

צריך לשקול כל פרט ופרט וחלק מהטענות של למה צריך להוציא את

המכסים היה גם את העובדה שבעצם זה היה איזה ישראבלוף

שמעלים על המשאיות גדולות וקטנות, ואז עגלים גדולים וקטנים

סליחה, ובמשקלים שונים ואז עושים ממוצע ואף פעם לא היו

משלמים מכס. בסדר, אז את התיק הזה כבר היינו שמה ואין דרך

אמיתית לעצור עגל עכשיו באמצע ירידה מאוניה, או בקר כזה או

אחר.

גב' דפנה דעואל: לפני שמעלים אותו -

דר' שלמה גראזי: סליחה?

גב' דפנה דעואל: אבל אי אפשר לפני שמעלים אותו?

דר' דגנית בן דב: לא, אין לנו אפשרות לפעול לפני שמעלים, אין לנו סמכות

לפעול שם.

דר' שלמה גראזי: אני מעריך שבאותו מקום שאנחנו נראה הם יגידו לנו במהלך

ההובלה הם יעלו במשקל, הם ירדו במשקל, ואז אתה צריך להגיד

האם כן והאם לא, זה דברים שהם נורא קשים למדוד אותם וגם מה

היתרון של זה, בסופו של דבר.

דר' דגנית בן דב: שזאת השאלה שאני מתחברת עליה, אנחנו מדברים על

הגבלת משקל אבל אנחנו לא יודעים מספיק גם בהיבטים של

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים
הרווחה. מה הרלבנטיות.

דר' אבי צרפתי: את לא יכולה לדעת את זה, וגם אני לא חושב שתמר יכולה

לתת את המספרים הנכונים, אני לא חושב -

דר' אמיר שטיינמן: את המספרים של מה?

דר' אבי צרפתי: של כמה יש מעבר ל 500,

דר' אמיר שטיינמן: אף אחד לא ייתן לך, ... אני משער שזה בין שניים לשלושה

אחוזים.

דר' אבי צרפתי: אנחנו מדברים על ענף כלכלי, על תעשייה, ענף כלכלי, אף

אחד לא מבין, אף אחד אם אנחנו נגביל או נמליץ להגביל שלא יהיה

מצב של ייבוא של עגלים או של בקר לשחיטה מיידית, על פניו באופן

אוטומטי זה יוריד אותם, יוריד את ה 500 האלה, כי אף אחד לא

יביא בקר של 550 ויחזיק אותנו במפטמה עוד שבועיים או עוד

שלושה,

גב' דפנה דעואל: למה לא?

דר' אבי צרפתי: זה לא כלכלי, זה לא כלכלי, על ידי זה שאתה נותן לכוחות

השוק לעבוד במסגרת הזו, אתה מוריד את ה-

דר' אמיר שטיינמן: אנחנו היינו בדיון הזה ... אז אני לא מבין למה אנחנו צריכים

לחזור על זה.

דר' אבי צרפתי: לא, כי הוא רוצה להוסיף לזה מספר, הוא רוצה להוסיף לזה

משקל.

גב' גלי דוידסון: אתה ביקשת את הישיבה הזאת כי לעשות משהו אופרטיבי

אז מהו הדבר האופרטיבי -

מר פרץ שורק: אני מדבר על ה 97 האחרים,

דר' אמיר שטיינמן: מה לגבי ה 97? אתה פה אז אתה צריך לראות, אנחנו עוד

פעם שרפנו עוד חמש שעות, צריך לדעת מה יוצא בסוף החמש שעות

האלה, בשביל להגיד שאנחנו חוזרים על מה שאמרנו קודם ושרפנו
חמש שעות.

ד"ר שלמה גראזי: אני לא אגיד מה אני חושב על הפגישה הזאת, אני חושב
שהיא הייתה מבחינתי בסדר גמור.

ד"ר דגנית בן דב: אני לא אגיד שהיא הייתה בסדר גמור, בסדר, אמרת,

ד"ר שלמה גראזי: מבחינתי זה היה למרות שאנשים חושבים שלא למדנו הרבה,
אני מבחינתי כן למדתי, קשה לי עכשיו -

ד"ר אבי צרפתי: למדנו שיש פה הרבה מאוד הסכמים - אני לא כל כך ידעתי
ואני חושב שאתה יודע, הטיילו עלינו עוד משא, אין ספק.

עו"ד יוסי וולפסון: אני למדתי בעיקר מהדברים של תמר שיכול להיות שאנחנו
דנים בנושא שממילא תוך שנתיים שלוש יתייתר לחלוטין.

ד"ר שלמה גראזי: שמחתי לחלוטין לשמוע את זה.

עו"ד יוסי וולפסון: אבל אני כן רוצה לדבר שנייה על המשקלים, זאת אומרת כמו

שאמרתי קשה לי לראות שאנחנו יכולים פה לקבוע מאתיים עד
ארבע מאות חמישים, למרות שנדמה לי שזה ההיגיון כי יש את
הכללים של המאתיים האוסטרליים ושמענו שבעלי חיים צעירים
קשה להם יותר בהובלה ו 450 נשמע כסוג של דבר שימנע
פוילשטיקים בשחיטה מיידית אחרי שבועיים. השאלה אם במקרה -
יש לנו כללים איזה בעלי חיים אנחנו מוכנים לייבא, יש פרוטוקולים
של חיסון וכו', יכול להיות שאפשר להכניס לפרוטוקולים שאנחנו
דורשים בהעמסה על האוניה במדינה זרה, להכניס גם את עניין
המשקל ואז כי הרי עגל שיגיע לפה בחמש מאות, אנחנו נוריד אותו
מהאוניה, לא נחזיר אותו לאוסטרליה או לאירופה, לא נשקול אותו
פה גם כי לא נעשה שום דבר במקרה שהוא מעל למשקל, אבל אם
אין אפשרות להכניס לפרוטוקול המיון שלו במדינת המוצא, טווח

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים
משקלים סוג של 200 עד 450.

דר' שלמה גראזי: אני אגיד לך הדברים -

מר פרץ שורק: זה לא פרקטי,

דר' שלמה גראזי: לא, לא רק שזה לא פרקטי, גם רגע שנייה, אנחנו צריכים לבנות- רגע, שנייה,

מר פרץ שורק: ... משקל,

דר' שלמה גראזי: רגע שנייה, מה שאני רוצה להגיד זה שאנחנו מכניסים

קריטריונים לעניין הדרישות של הייבוא של מדינת ישראל, אנחנו חשופים לצד השני, צריכים להיות לנו טיעונים טובים מוצקים מדעית למה אנחנו מכניסים את הטיעונים האלה. אז יש מקומות שקל לי, אני אומר תשמע הרגולציה האירופאית חלה עליך, אז ממילא נדרשת ממך שתחול עליך גם בדרישה שלי ממך. אבל כשאני בא ואני אומר תשמע, אני רוצה שתסביר לי למה עגל ב 200 קילו, ב 300 קילו, ב 400 קילו, כאילו מה, איפה הבריאות, איפה זה משנה לך בריאותית.

דוברת: רווחת בעלי חיים,

דר' שלמה גראזי: אז אני אומר תקבע את דרישות לרווחה, תבוא תגיד פרה של

450 קילו כמו שדגנית אמרה קודם זה סוס מרוץ יקר ערך, תביא אותה עם לימוזינה עד לנמל, תעלה אותה עם כריות של פרווה - סליחה אולי נוצות ברווז וסטן מסביב, ותעלה אותה על האוניה. אבל להגיד -

דר' דגנית בן דב: לא נוצות אווז ולא פרווה. סינתטי,

דר' אמיר שטיינמן: הוא מדבר על מעבר לשלושה -

גב' דפנה דעואל: זה לא ישנה את השוק,

דר' שלמה גראזי: תראו אני רוצה להגיד - בשלוש יש לי עוד פגישה עם

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים
האוסטרלים אז-

דר' אמיר שטיינמן: בסדר, אז אני חושב שאולי ...

דר' שלמה גראזי: לא אז רגע, אתה רוצה שאני אסתכל פה על ההמלצות אז אני מסתכל. תראו, אימוץ כללי ה ESCAS האוסטרלי ברגולציה בארץ, אני לא יכול להתחבר לזה, כי אני חושב שאנחנו איפה שהוא פוגעים בכל היבוא הזה מאירופה, כי אם האירופאים לא יוכלו לעמוד בזה, אז אם זה דרך להרוג את הייבוא אז באמת זאת דרך אבל אני לא חושב שזאת המטרה להרוג את הייבוא מאירופה. לכן אני חושב שמה שצריך לכתוב זה אימוץ כללי ה OIE ברגולציה בארץ ולא של ה ESCAS. כי בסופו של יום גם אלה וגם אלה אמורים להתיישר לפי ה OIE,

דר' דגנית בן דב: וה OIE נורא נורא כללי,

עו"ד יוסי וולפסון: ה OIE אי אפשר לאמץ, זה דורש יישום - גם דרך אגב ב OIE, ההוראה הראשונה זה יש להגדיל את משך ההובלה של בעל חיים למינימום האפשרי. אם תכניסו לזה תכנים, אפשר יהיה לדון בזה, אני לא חושב שאנחנו יכולים עכשיו להגיד ה OIE צריך להוביל אותם בצורה הולמת.

דר' שלמה גראזי: אז מה, אבל אתה גם תשמע, אתה בא עכשיו עם 27 מדינות שותפות סחר שלך, ואתה אומר להם אמצנו איזה דרישה אוסטרלית,

דר' אמיר שטיינמן: עזוב זה בסדר הלאה.

דר' שלמה גראזי: בסדר רצית גם תשובה, אז אם זה לא אסקס ולא אירופה, אני מציע OIE, אז מה, אז אפשר לבוא ולהגיד כל מדינה שאנחנו מכירים בדרישות שלה, כי מחר יש לנו ארצות הברית ולך תגיד

לארצות הברית, אתה רוצה את הדרישות -

דר' אמיר שטיינמן : למה לא להגיד כוללני, מה הבעיה?

דר' שלמה גראזי : של אוסטרליה ושל זה.

עו"ד יוסי וולפסון : אם אין לי יחד עם זה הגדרות של אין מנטרים את זה ואיך

אוכפים את זה ואני לא יכול לבדוק את זה באוניה, אז להגיד זה מין-

דר' שלמה גראזי : לא רגע שנייה, יוסי,

עו"ד יוסי וולפסון : ... קונקרטיות,

מר פרץ שורק : לבוא ולהגיד עכשיו להחליט על המקום, בגלל שהיה כאן

מישהו שהרצה ונתן חלק מההרצאות, עם כל הכבוד להערכה, זה

נשמע לי קצת לא רציני. אנחנו מתייחסים לסלף רגוליישן, של

הייבואנים! אנחנו יכולים להגיד משהו שמתייחס לזה?

דר' שלמה גראזי : ברור, יכולים להגיד הכול, כאילו מה, מישהו מונע ממך -

דר' אמיר שטיינמן : לא אבל שאנחנו רוצים להתייחס לזה, אנחנו חושבים שזה

מהלך מצוין שאנחנו - שזה עבודה בעיניים, מה אנחנו רוצים, גם

לזה אפשר להתייחס.

עו"ד יוסי וולפסון : אני לא בטוח שנגיע פה לאיזה שהיא הסכמה, אני עדיין

חושב-

דר' שלמה גראזי : רגע, תראו, קודם כל אני חושב ש סלף רגוליישן מטבעו הוא

משהו שצריכים לברך עליו, זאת אומרת אם אתה באמת רואה שזה

משהו שהוא עומד באיזה שהוא סטנדרט, אתה יודע זה -

דר' אמיר שטיינמן : אבל השאלה אם -

דר' שלמה גראזי : לא, אני אומר כאילו מה הכוונה, הכוונה שאם יש לי שאם

אני בא לילד שלי, בסדר, אני עוד הפעם שאני לא אעורר מהומות עם

הנוצות וכאלה,

דר' אמיר שטיינמן : הכול מוקלט דרך אגב,

דר' שלמה גראזי : בסדר, אז אני בא ואני אומר בסדר, אני בסלף רגוליישן

קבעתי שאני נותן לילד שלי עם שוט כזה עבה או שוט כזה או סטירה
וזה הרגולציה שלי ואני לא אתן לו, אז זה באמת הסלף רגוליישן
הזה לא שווה כלום, כי אני לא רוצה להכות את הילד שלי, אבל אם
זה במסגרת הסביר ואני מכתוב לעצמי כללי משחק בבית, איך אני
מחנך את הילד שלי, זה סלף רגוליישן שלי, אז אני אומר אם הסלף
רגוליישן, אנחנו אומרים שהוא בתחום שהוא סביר, בתחום שהוא
נראה לנו הגיוני, בתחום שהוא תומך או קרוב לאיזה סטנדרט
מסוים, ומעבר לזה שהוא כתוב יפה, גם עובדים לפיו וגם יש אכיפה
ויש ניטור, אותו דבר פה זה בסדר, אפשר לברך עליו אני לא אומר
שלא, אבל אפשר להגיד שזה ייבחן במבחן התוצאה ובשביל שאנחנו
נוכל לברך עליו נרצה דוחות וכל מיני כאלה וגם לבקר אותם, אני לא
יודע אם אנחנו רוצים להמליץ להגיד איזה משהו, זאת אומרת זה לא
איזה משהו שהוא - יוסי אמר שיש לו הערות שהוא קרא, יש לו מה
להגיד על הסלף רגוליישן.

עו"ד יוסי וולפסון : יש פה בעיה להחליט איזה משהו כשבעצם המסמך עצמו לא
הופץ לחברי הועדה.

דר' שלמה גראזי : בסדר אז אפשר להגיד ש-

עו"ד יוסי וולפסון : אבל זה ...

דר' שלמה גראזי : בסדר, תראה אפשר לבוא ולהגיד שאנחנו לא מתעסקים בזה
יותר, אפשר לבוא ולהגיד שאנחנו לא מתעסקים בזה בישיבה
הקרובה כי יש לנו עוד נושאים בוערים, שנתייחס לזה בעוד שלוש
ישיבות, נקבל את החומר ואני לא מבין למה לא.

עו"ד יוסי וולפסון : יכול להיות, שווה לעשות איזה שהיא ישיבת מעקב אחרי
ההמלצות של הועדה מתי שהוא, עוד שנה, לראות איפה עומד -

דר' אמיר שטיינמן : צריך לכתוב איזה שהוא סיכום, צריך לכתוב אולי גם מה

שאפילו יוסי אמר, שאולי עצם השינויים הרגולאטוריים יפתרו את

הבעיה מעצמה עוד שלוש שנים, אנחנו צריכים המלצה לממשלה -

דר' שלמה גראזי : איך שאני מכיר את יוסי, אשרי המאמין אבל הוא לא בהקשר

הזה הוא לא אופטימי.

עו"ד יוסי וולפסון : דבר אחד שאפשר להגיד זה שאנחנו נרצה עוד שנה לשמוע

איך ההמלצות שלנו יושמו, מה המצב בשטח מבחינת המשלוחים כדי

לראות אם יש מקום להמלצות אחרות, אני לא רואה שאפשר להגיד

משהו הרבה יותר קונקרטי כרגע.

דר' שלמה גראזי : לא, אבל אפשר לבוא ולהגיד שכן אנחנו חושבים שצריך

לקבוע גם בתור המלצות שלנו למשרד ולשר ולממשלה שכן נלך

לכיוון של יותר של מעבר לזה שגם אנחנו עושים את זה, אבל כן

שאנחנו ממליצים ללכת לקביעת סטנדרטים שהם מקובלים בעולם

שלא נפתח חזיתות עם כל מיני מקומות שכרגע אנחנו יודעים

שלפחות חלקם, חלק מהחזיתות שכן אנחנו חושבים שצריך לשר

את החקיקה, את האכיפה ככל שצריך, זה דברים שכן אנחנו

יכולים להגיד אותם כמו שהמלצנו אותם במקומות אחרים. זאת

אומרת אי אפשר לבוא ולהשאיר את זה בלי שום אמירה.

גב' גלי דוידסון : יש כאן אמירה, יש גם אמירה, ההמלצה האחרונה שלנו

מדברת ומתייחסת למערך הפיקוח והאכיפה.

גב' דפנה דעואל : אפשר להגדיל את זה, גם אני רשמתי גם בעניין של מנגנוני

הפיקוח והאכיפה, אפשר להגדיל כמו שדגנית אמרה נתינה של כלים

משפטיים וגם קביעת סטנדרטים מקובלים בעולם בנושא רווחת

בעלי חיים וחקיקה ואכיפה ודגש לייבוא המקנה שזה בעצם הנושא

להיום.

משרד החקלאות ופיתוח הכפר
הוועדה המייעצת לתחום צער בעלי חיים

עו"ד יוסי וולפסון : אבל אני חושב שאם אני הייתי נותן לנו המלצה בקשר לנושא

הזה של סטנדרטים, הייתי אומר שסטנדרטים לא הועברנו לעיונו
ושהוכח ומוסכם גם שיש קשיים מהותיים בשיפור התנאים בהובלות
בינלאומיות בדרך של קביעת סטנדרטים ואף כתוצאה מזה, אני
חושב שזה נאמר פה גם על ידי דגנית ויכול להיות שזאת אמירה
שצריכה להיאמר, אנחנו סבורים שישנם קשיים מהותיים בשיפור
התנאים בהובלות הבינלאומיות.

דר' אמיר שטיינמן : לא מקובל עלי,

גב' גלי דוידסון : (לא ברור)

עו"ד יוסי וולפסון : יש קשיים מהותיים, שמענו עליהם בערך מכל הדוברים
היום.

דר' אמיר שטיינמן : אנחנו צריכים לסגור, אז אנחנו נוציא סיכום באי מייל.

דר' אילת שמואלי : לא שינינו החלטות, להוסיף למה שנאמר מנגנוני פיקוח.

גב' גלי דוידסון : אז הוספנו מנגנוני פיקוח, לא?

דר' דגנית בן דב : להוסיף לזה,

דר' אילת שמואלי : אני רוצה פשוט שהנוסח יהיה מקובל על כולם, אני רשמתי,

תני לי שנייה את ההמלצות ואפשר יהיה -

גב' גלי דוידסון : מנגנוני פיקוח, בסעיף האחרון להוסיף את המילה מנגנון.

דר' אמיר שטיינמן : אילת זה לא ייקח בדקה האחרונה, יוסי מפחד להגיד פיקוח

כי אז הוא כאילו מכשיר את הייבוא, אנחנו לא נצא מהלופ הזה,

צריך בסוף כן להוציא איזה משפט ולהעביר אותו -

דר' שלמה גראזי : גם לא יכול להיות שזה יהיה ב- כאילו גם אפשר לעשות שזה

לא יהיה במאה אחוז של הקולות.

עו"ד יוסי וולפסון : משלוחים חיים, (לא ברור)

דר' שלמה גראזי : בסדר, אז אתם רואים שכן יש על מה לדון.

גב' גלי דוידסון: אז כל ההתנהלות של כל תחילת היום, אני לא - לא סליחה,

בהתאם לכל הדברים שהועלו כאן, אחד, אחד אמר את דבריו,

מכנה משותף להכל, מה שאני מבינה, זה שפחות או יותר הדברים

נותנים ביטוי בהמלצות הקיימות כיום. מעבר לזה בשעה חצי שעה

באיחור מסגירת הדיון, אני לא חושבת שראוי לעשות החלטה בדקה

התשעים ותשע פסיק תשע או להוסיף על זה, כל מה שדובר כאן

לדעתי נמצא בהחלטות הקיימות כרגע.

עו"ד יוסי וולפסון: מקבלי ההחלטות יכולים גם לראות את הפרוטוקולים,

גב' גלי דוידסון: אמרנו הוספה של משקלים,

דר' דגנית בן דב: באמת יוסי, עכשיו אתה ממש אופטימי, יכולים זה טוב.

גב' גלי דוידסון: אני לא מבינה אופרטיבית מה עוד היה כאן.

דר' אילת שמואלי: אני אשלח זימונים, ה 28 בנובמבר, אני אשלח זימון.

סוף