

KANCELARIA SEJMU  
BIURO STUDIÓW  
I EKSPERTYZ



WYDZIAŁ ANALIZ  
EKONOMICZNYCH  
I SPOŁECZNYCH

## Transport zwierząt - prawo, praktyka, perspektywy

Kwiecień 2002

Elżbieta Berkowska, Mirosław Gwiazdowicz, Mirosław  
Sobolewski

**Informacja**

**Nr 894**

Niniejsze opracowanie stanowi próbę podsumowania dyskusji toczącej się wokół problematyki transportu zwierząt. Znalazło się w nim omówienie uregulowań prawnych obowiązujących w tej dziedzinie w Polsce oraz w Unii Europejskiej, w tym również proponowanych zmian w tym zakresie zawartych w rządowym projekcie o zmianie ustawy o ochronie zwierząt (Druk Sejmowy nr 339). Na podstawie dostępnych informacji przedstawiono w nim również ocenę stosowania prawa.

## 1. Wprowadzenie

Podstawową normę prawną w odniesieniu do zwierząt wyraża zasada, w myśl której zwierzę, jako istota żyjąca i zdolna do odczuwania cierpienia, nie jest rzeczą, a człowiek jest mu winien poszanowanie, ochronę i opiekę. Zasada ta stała się fundamentem przyjętej w 1997 r. ustawy o ochronie zwierząt. Jest ona odąd także najczęściej przywoływanym argumentem, gdy pojawia się problem złego traktowania zwierząt. Jednym z takich problemów jest niewłaściwe traktowanie zwierząt podczas transportu. Problem dotyczy głównie zwierząt gospodarskich. Transport żywych zwierząt, szczególnie na dalekie odległości, jest źródłem stresu i niesie ryzyko urazów. Nie budzi wątpliwości potrzeba zapewnienia im bezpiecznych i humanitarnych warunków podczas przewożenia. Niepokoi jednak to, iż w rzeczywistości wiele transportów takich warunków nie zapewnia.

Wprawdzie na złe warunki transportu zwierząt zwracają uwagę niektóre organy państwa kontrolujące przestrzeganie prawa (np. NIK), to jednak problem ten nagłośniony został przede wszystkim przez organizacje społeczne zajmujące się ochroną praw zwierząt. Sygnalizują go od dawna, domagając się większej troski o los transportowanych zwierząt. Swoje kampanie koncentrują na problemach związanych z transportowaniem koni. Często są to spektakularne akcje zmierzające do poruszenia opinii publicznej. Organizowane są demonstracje, akcje zbierania podpisów, w prasie zamieszczane są ogłoszenia przedstawiające zdjęcia okaleczonych w trakcie transportu zwierząt.

Pod ich wpływem problemem transportu zwierząt zainteresowali się posłowie. W grudniu 2001 r. trzy organizacje społeczne złożyły na ręce Marszałka Sejmu 250 tys. podpisów wraz z petycją w sprawie poprawy sytuacji transportowanych zwierząt i wprowadzenia zakazu transportu z Polski za granicę żywych koni na rzeź. W konsekwencji, dla przeanalizowania problemów związanych z transportem zwierząt zwołane zostało w styczniu 2002 r. posiedzenie sejmowej Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Udział w nim wzięli oprócz przedstawicieli rządu, Najwyższej Izby Kontroli i Głównego Inspektoratu Weterynarii, także przedstawiciele m.in. organizacji społecznych oraz firm transportowych i hodowców koni. W wyniku przeprowadzonej debaty Komisja uznała za konieczne przeprowadzenie pełnej i aktualnej oceny sytuacji transportu zwierząt w Polsce. Zwróciła się do Najwyższej Izby Kontroli o przeprowadzenie kontroli przestrzegania ustawy o ochronie zwierząt ze szczególnym uwzględnieniem przepisów z zakresu transportu zwierząt.

Niniejsze opracowanie stanowi próbę podsumowania dyskusji toczącej się wokół problematyki transportu zwierząt. Znalazło się w nim omówienie uregulowań prawnych obowiązujących w tej dziedzinie w Polsce oraz w Unii Europejskiej, w tym również proponowanych zmian w tym zakresie zawartych w skierowanym do Sejmu w marcu br. rządowym projekcie o zmianie ustawy o ochronie zwierząt (Druk Sejmowy nr 339). Ponadto przedstawiono na podstawie dostępnych informacji - zarys praktycznej strony stosowania prawa. W podsumowaniu sformułowano szereg uwag i propozycji zmierzających do poprawy warunków transportu zwierząt.

## 2. Przepisy dotyczące transportu zwierząt w Polsce

Sytuację prawną zwierząt w Polsce reguluje ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt.<sup>1</sup> Określona w niej ogólna zasada szacunku i ochrony życia zwierząt (art. 1 ust. 1: *Zwierzę, jako istota żyjąca, zdolna do odczuwania cierpienia, nie jest rzeczą. Człowiek jest mu winien poszanowanie, ochronę i opiekę*) zobowiązuje do humanitarnego traktowania zwierząt, a więc takiego traktowania, które uwzględnia potrzeby zwierzęcia i zapewnia mu opiekę i ochronę. Wymaga zapewnienia zwierzęciu właściwych warunków bytowania, zgodnych z potrzebami danego gatunku, rasy, płci i wieku. Do podejmowania działań na rzecz ochrony zwierząt zgodnie z ustawą upoważnione zostały organy administracji publicznej. W tym celu powinny one współdziałać z odpowiednimi instytucjami i organizacjami krajowymi i międzynarodowymi, w tym m.in. z Państwową Inspekcją Weterynaryjną i organizacjami społecznymi, których statutowym celem działania jest ochrona zwierząt.

Kwestie transportu zwierząt zostały uregulowane w rozdziale 7 ustawy. W myśl przepisów tego rozdziału transport zwierząt winien się odbywać środkami do tego celu przystosowanymi i być prowadzony w odpowiednich warunkach, a w szczególności:

- 1) zwierzęta muszą być prawidłowo ulokowane, a używane uwięzi nie mogą im ograniczać leżenia i wstawania w czasie transportu,
- 2) podłogi pojazdów używanych do transportu zwierząt winny mieć odpowiednią nawierzchnię, zapewniającą przyczepność kończyn oraz umożliwiającą utrzymanie higieny,
- 3) środki transportu zwierząt winny spełniać warunki utrzymania odpowiedniej temperatury, wentylacji, przestrzeni oraz naturalnej pozycji,
- 4) w trakcie dłuższego transportu zwierzęta muszą mieć zapewnioną odpowiednio często wodę i karmę oraz odpoczynek,
- 5) zwierzętom chorym lub rannym zapewnia się niezwłocznie pomoc weterynaryjną,
- 6) zwierzęta wwożone do kraju oraz wywożone za granicę muszą być wiezione najkrótszą drogą i bez zbędnych postojów, a ich odprawa graniczna odbywa się poza kolejnością.

Ustawa zabrania transportu zwierząt w okresie okołoporodowym oraz młodych zwierząt oddzielonych od matek, niezdolnych do przyjmowania pokarmów oraz przeładunku zwierząt bez odpowiedniego zabezpieczenia. Zwierzęta padłe oraz zwierzęta nie nadające się do dalszego transportu muszą zostać usunięte na pierwszym postoju. Odpowiedzialność za nieprzestrzeżenie zasad i warunków wykonywania transportu zwierząt ponosi przewoźnik.

Szczegółowe zasady i warunki transportu zwierząt reguluje wydane na podstawie ustawy rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 czerwca 1998 r.<sup>2</sup> Określa ono m.in. obowiązki przewoźnika, wymagania dotyczące środków transportu, maksymalny czas transportu dla danego gatunku i przedziału wiekowego zwierząt, a także sposób postępowania ze zwierzętami chorymi lub padłymi w czasie transportu.

Rozporządzenie zobowiązuje przewoźnika i nadawcę zwierząt do zorganizowania transportu w taki sposób, aby nie powodował zranienia albo zbędnego cierpienia żadnego zwierzęcia. Środki transportu używane do przewozu zwierząt winny być przystosowane do bezpiecznego i humanitarnego przewozu zwierząt oraz być odpowiednie dla danego gatunku i przedziału wiekowego zwierząt. Wielkość powierzchni ładownej w środkach transportu dla po-

<sup>1</sup> Dz. U. z 1997 r. Nr 111, poz. 724, z późn.zm.

<sup>2</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 czerwca 1998 r. w sprawie szczególnych zasad i warunków transportu zwierząt (Dz. U. z 1998 r. Nr 86, poz. 552)

szczególnych gatunków i przedziałów wiekowych określona została w załączniku do rozporządzenia. Również do załadunku i wyładunku zwierząt muszą być używane urządzenia pomocnicze, których konstrukcja i materiały winny zapewniać bezpieczny i humanitarny przeładunek zwierząt.

Przewoźnik może przyjąć zwierzęta do przewozu tylko wówczas gdy:

- 1) został wyznaczony przez nadawcę opiekun (opiekunowie) zwierząt albo gdy przewoźnik sam podejmie się sprawowania nad nimi opieki, albo gdy nadawca zapewnił opiekuna (opiekunów) w miejscach i na czas postoju,
- 2) został przedłożony plan trasy w przypadku, gdy przewóz wraz z postojami będzie trwał dłużej niż 8 godzin,
- 3) nadawca dostarczył świadectwo miejsca pochodzenia zwierząt lub inny dokument identyfikacyjny oraz świadectwo zdrowia zwierząt, jeśli odrębne przepisy tak stanowią,
- 4) lekarz weterynarii wydał orzeczenie, że zwierzęta nadają się do transportu, jeśli nie jest wymagane tylko świadectwo zdrowia zwierząt,
- 5) nadawca złożył pisemne oświadczenie, że zwierzęta zostały odpowiednio przygotowane do transportu.

Maksymalny czas trwania transportu lądowego zwierząt jednokopytnych, bydła owiec, kóz i świń nie powinien przekraczać 8 godzin, może być jednak przedłużony, jeśli zostaną spełnione odpowiednie warunki. Po 8 godzinach transportu powinien nastąpić postój, chyba że przewóz do miejsca przeznaczenia zakończy się w ciągu kolejnych 2 godzin. Łączny czas transportu z uwzględnieniem postojów nie powinien być dłuższy niż 24 godziny. Po tym czasie zwierzęta winny zostać wyładowane, napojone i nakarmione oraz mieć zapewniony okres odpoczynku nie krótszy niż 24 godziny.

W przypadku ujawnienia choroby lub padnięcia zwierzęta w środku transportu, opiekun zwierząt winien niezwłocznie zawiadomić o tym przewodnika. Przewoźnik z kolei zawiadamia lekarza weterynarii, którego siedziba znajduje się najbliżej miejsca, w którym zatrzymał się lub może zatrzymać się pojazd.

W przypadku stwierdzenia, że transport, przenoszenie lub przepędzanie zwierząt prowadzone jest niezgodnie z przepisami ustawa przewiduje możliwość czasowego odebrania właścicielowi lub opiekunowi zwierzęcia i przekazanie go, na podstawie decyzji wójta, burmistrza (prezydenta miasta), do schroniska dla zwierząt lub pod opiekę innej osoby lub instytucji. Wprowadza też sankcje karne za naruszenie zakazów i nakazów dotyczących transportu zwierząt.

### **3. Przestrzeganie przepisów dotyczących transportu zwierząt**

Ocena warunków przewozu zwierząt była w ostatnich latach przedmiotem kilku kontroli NIK. W 2000 r. opublikowany został raport, który przedstawia ustalenia i wnioski wynikające z kompleksowego przeglądu stanu realizacji postanowień ustawy o ochronie zwierząt dokonanego przez tę instytucję. Kontrola objęła wtedy ponad 130 jednostek, m.in. organów administracji publicznej, podmiotów gospodarczych, a także organizacji społecznych. Generalnie kontrola wskazała, że prawo dotyczące ochrony zwierząt w znacznym zakresie nie było realizowane w należyтым stopniu. NIK wskazała przy tym na szereg nieprawidłowości i uchybień w odniesieniu do przestrzegania przepisów dotyczących transportu zwierząt, m.in. w takich

aspektach jak przekraczanie norm załadunku zwierząt, przypadki urazów i okaleczenia przewożonych zwierząt, niezapewnianie należytych warunków odprawy celnej i weterynaryjnej zwierząt przy przekraczaniu granicy. W szczególności omawiany raport<sup>3</sup> NIK zwraca uwagę, iż:

*"... W wyniku kontroli przeprowadzonej w 1997 r. w zakresie nadzoru nad warunkami transportu zwierząt gospodarskich stwierdzono m.in., że 70% zbadanych punktów skupu, 48% baz zbiorczych zwierząt, 100% drogowych przejść granicznych oraz 40% firm przewozowych - nie zapewniało zwierzętom niezbędnych warunków sanitarnych i opieki weterynaryjnej, właściwego żywienia oraz zabezpieczenia przed powstawaniem w czasie transportu urazów i okaleczeń."*

*"... W stosunku do stanu z 1997 r. nie było poprawy w zakresie warunków transportu zwierząt, pomimo iż 92,6% kontrolowanych w 1997 r. firm wykonało zalecenia pokontrolne. Zastrzeżenia do stanu technicznego i odpowiedniego przystosowania samochodów do transportu zwierząt, zgłoszono w stosunku do 12 firm w tym 8-iu (16,3% badanych) prowadzących działalność handlowo-transportową i 4-ech zakładów mięsnych. Ponadto w 21 przedsiębiorstwach (16-u firmach transportowych i 5-ciu zakładach mięsnych) - czyli w co trzecim badanym - stwierdzono przypadki przekraczania norm załadunku zwierząt. Powyższe przekroczenia ujawniono w 74 transportach, a przekroczenie norm sięgało od kilku do kilkudziesięciu procent (w jednym przypadku 47,5%). Ujawniono także 2 przypadki niehumanitarnego traktowania zwierząt w obrocie, co polegało na stosowaniu do poganiania zwierząt nieodpowiednich narzędzi. Efektem ich stosowania były uszkodzenia skóry i tkanki podskórnej zwierząt. Przekroczenia normatywnego czasu transportu stwierdzono w 4% firm."*

*"...Zastrzeżenia do prawidłowości prowadzenia dokumentacji obowiązującej w obrocie zwierzętami zanotowano w 20 firmach. Najwięcej uwag wniesiono do: prowadzenia dokumentacji dotyczącej mycia i dezynfekcji samochodów i obiektów służących do magazynowania zwierząt oraz braku kompletu świadectw miejsca pochodzenia zwierząt."*

*"... W czasie transportu zwierząt miały miejsce wyłączenia (odładowania) i padnięcia. Straty powyższe wystąpiły w 42% kontrolowanych jednostek. Najczęstszą przyczyną wyłączeń zwierząt z transportu stanowiły urazy mechaniczne (złamania kończyn, rany) oraz zachorowania. Przyczyną padnięć był najczęściej stres transportowy, nieodpowiednia temperatura utrzymania zwierząt, uduszenia i zatratowania."*

Należy jednak zastrzec, iż Raport NIK z 2000 r. nie dowodzi by w czasie transportu zwierząt dochodziło do przypadków nagminnego okrucieństwa w stosunku do przewożonych zwierząt, co zdają się sugerować liczne materiały informacyjne sporządzone przez ruchy ekologiczne i kampanie prowadzone przez obrońców praw zwierząt.

Przykładowo, raport<sup>4</sup> brytyjskiej organizacji Viva!, która stara się zwrócić uwagę szerokiej opinii publicznej na cierpienie koni eksportowanych z Polski i innych krajów Europy Środkowej i Wschodniej na rzeź przytacza przykłady wskazujące, iż dokonuje się przewozu koni do rzeźni na odległość przekraczającą nawet 2000 km (głównym importerem żywych koni są Włochy); transport taki trwa kilkadziesiąt godzin. W czasie przewozów zwierzęta traktowane są w sposób niehumanitarny, do czego przyczynia się między innymi brak właściwego nadzoru i kontroli ze strony służb weterynaryjnych w czasie podróży (a także przed jej rozpoczęciem i po zakończeniu). Viva! odnotowała i udokumentowała między innymi:

- transport chorych, wyczerpanych i rannych zwierząt,
- zmuszanie ciężko rannych zwierząt do kontynuowania podróży,

<sup>3</sup> Informacja NIK o wynikach kontroli nadzoru nad warunkami transportu zwierząt gospodarskich, maj 1998 r. Nr DTL-41006/97.

<sup>4</sup> Tony Wardle, *Nie w moim imieniu - raport Vivy! o eksporcie polskich koni na mięso*, (2001); <http://www.viva.org.pl/konie/raport.html>.

- bicie zwierząt podczas załadunku i rozładunku ciężarówek,
- przewożenie razem zwierząt różnej wielkości (co powoduje zagrożenie poranienia mniejszych zwierząt przez większe),
- używanie starych i nieprzystosowanych do transportu zwierząt pojazdów,
- przeładowywanie pojazdów,
- ignorowanie wymaganych prawem czasów postoju, pojenia i karmienia,
- ciasne przywiązywanie zwierząt (za głowę) do uchwytów w ścianach ciężarówek,
- zaniedbania w utrzymaniu pojazdów w czystości,
- przedłużanie podróży w celu uniknięcia kontroli granicznych, zwłaszcza w Austrii.

W związku z powyższym Viva! i inne organizacje pozarządowe (np. Klub Gaja) apelują o wprowadzenie rozwiązań ustawowych, które doprowadzą do zaprzestania eksportu żywych koni.

Informacje o rażących nieprawidłowościach w przestrzeganiu przepisów wynikających z prawodawstwa dotyczącego warunków transportu zwierząt potwierdza także Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami (TOZ). Jednym z głównych problemów, który sygnalizuje TOZ jest przyzwolenie i tolerancja wymiaru sprawiedliwości dla przypadków łamania przepisów dotyczących przewozu zwierząt. Według informacji Wojciecha Mużaka, sekretarza generalnego TOZ w co piątym przypadku, na 2230 transportów skontrolowanych przez inspektorów Towarzystwa, naruszenie przepisów było tak znaczące, że TOZ skierował sprawę do prokuratury. Żadna z tych spraw nie skończyła się ukaraniem winnych, nie przyniosła konsekwencji w postaci odebrania zezwolenia na przewóz zwierząt. Z reguły sprawy te są umarzane ze względu na niską szkodliwość społeczną czynu.

Z zarzutami złego traktowania zwierząt nie zgadzają się przedsiębiorcy zajmujący się transportem, którzy wskazują na oficjalne dane mówiące o koniach eksportowanych przez przejście graniczne w Zebrzydowicach (jest to jedyny punkt graniczny przystosowany do odpraw takich transportów, przechodzi przez niego większość eksportowanych z Polski koni). Według danych Państwowego Przedsiębiorstwa Usługowo-Spedycyjnego "AGROSPED" zajmującego się odprawą zwierząt w Zebrzydowicach odsetek zwierząt, które giną lub doznają ciężkich urazów w czasie transportów jest minimalny, wynosi przeciętnie 0,01 - 0,25%. Przykładowo na prawie 46 tys. koni wyeksportowanych w Zebrzydowicach w 2000 r. padło 10 sztuk, a 11 sztuk zostało skierowanych do uboju przez weterynarza. Informacje te potwierdza statystyka prowadzona przez Główny Inspektorat Weterynarii. Na posiedzeniu sejmowej Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa w dniu 15 stycznia 2002 r. Główny Lekarz Weterynarii poinformował, że:

*"... Liczba eksportowanych zwierząt, głównie koni, spadła zdecydowanie z 79 tys. sztuk w 1999 r. do ponad 39 tys. w 2001 r. Spada również liczba transportów zanegowanych przez inspekcję weterynaryjną, a także spada liczba padłych zwierząt. W 1999 r. wyeksportowano łącznie ok. 608 tys. zwierząt różnych gatunków, z czego 83 zwierzęta padły, a 45 skierowano do uboju z konieczności. Jeżeli przeliczymy, okaże się, że są to promile. W 2000 r. wyeksportowano 290 tys. zwierząt, w tym 18 zwierząt skierowano do uboju, a 22 sztuki padły. W 2001 r. wyeksportowano 492 tys. zwierząt, w tym 18 zwierząt skierowano do uboju, a 9 sztuk padło. Z tych danych jednoznacznie wynika, że nie jest to rzeczywisty problem w sensie ochrony zwierząt. [...] żeby sprawdzić czy nasze służby dobrze działają, wystosowałem w tym roku pismo do głównego lekarza weterynarii Czech z prośbą o sprawdzenie transportów i przekazanie nam informacji o tym, co się działo na ich granicach. Wczoraj otrzymałem odpowiedź od dra Holeszowskiego, szefa czeskich służb weterynaryjnych, z której wynika, że w 2000 r. Czesi stwierdzili 17 padłych koni, a w 2001 r. - 12. Jeżeli chodzi o warunki transportu wpływające na spadek kondycji, w 2000 r. stwierdzono 21*

*sztuk o słabej kondycji, a w 2001 r. żadnej sztuki. Kolejną sprawą jest transport, o którym dużo dziś mówiono. W 2000 r. stwierdzono uchybienia w 63 przypadkach, a w 2001 r. w 12 przypadkach. W latach 2000-2001 nie stwierdzono naruszenia dyrektywy 91/628 dotyczącej transportu."*

Wskazując na powyższe liczby przewoźnicy i hodowcy w toczącej się debacie kwestionują doniesienia o złych warunkach przewozu zwierząt, zwracając jednocześnie uwagę na ekonomiczne znaczenie tej działalności (np. dla niektórych grup rolników hodowla koni na eksport stanowi znaczące uzupełnienie podstawowych dochodów). Z drugiej jednak strony - organizacje ekologiczne podważają wiarygodność liczb przedstawianych przez służby weterynaryjne, wskazując, że są one tradycyjnie przychylnie lobby rolniczemu.

#### **4. Ochrona zwierząt podczas transportu w przepisach Unii Europejskiej**

Problematyka ochrony zwierząt w czasie transportu jest w prawie europejskim dość szczegółowo uregulowana. Zwłaszcza w ostatnich kilku latach przepisy z tego zakresu uległy znacznej rozbudowie i uszczegółowieniu. Mimo to, co jakiś czas zgłaszana jest potrzeba doprecyzowania istniejących uregulowań bądź wprowadzenia nowych, w celu dalszej poprawy sytuacji transportowanych zwierząt.

##### ***Uregulowania prawne***

Pierwsze uregulowania określające pożądane warunki transportu zwierząt uchwalone zostały w 1977 r. (w Dyrektywie Rady 77/489/EWG), zastąpione potem dyrektywą z 1991 r., która z kolei została zmieniona inną dyrektywą w 1995 r. Obecnie zasady ochrony zwierząt podczas transportu uregulowane są w kilku aktach prawnych: dwóch dyrektywach Rady (przy czym jedna stanowi nowelizację drugiej), dwóch rozporządzeniach Rady i jednej decyzji Komisji wydanej przed paroma miesiącami.

Głównym źródłem prawa w omawianej dziedzinie jest **Dyrektywa Rady (nr 91/628/EWG)<sup>5</sup> z 19 listopada 1991 r.**, która w 1995 r. została znowelizowana **Dyrektywą 95/29/WE**. Określone przez nią warunki transportu zwierząt (takich gatunków jak konie, krowy, owce, kozy, świnie oraz innych gatunków ssaków i ptaków) mają charakter zarówno ogólny, jak i bardzo szczegółowy (techniczny) i dotyczą m.in. przewoźników, środków transportu, dokumentowania trasy podróży oraz jej czasu, wymaganych okresów odpoczynku zwierząt i gęstości ich załadunku.

Należy jednak zauważyć, że postanowienia dyrektyw - zgodnie zresztą z charakterem aktu prawnego jakim jest dyrektywa - przede wszystkim określają cel do osiągnięcia w obszarze podlegającym regulacji, pozostawiając państwom członkowskim decyzję co do metod osiągnięcia założonego celu. Od państw członkowskich zależy więc sposób realizacji dyrektywy, czyli wybór i brzmienie szczegółowych uregulowań prawnych transponujących postanowienia dyrektyw.

W myśl ogólnej zasady wyrażonej w dyrektywie, na terenie UE dozwolony powinien być tylko taki transport, który nie powoduje niepotrzebnego cierpienia zwierząt lub złego ich traktowania. W związku z tym, transportowanym zwierzętom musi być zapewniona odpowiednia opieka. Podmioty zajmujące się transportem powinny być zarejestrowane i posiadać zgodę (autoryzację) odpowiednich organów państwa. Zgoda wydawana jest na podstawie pisemnego zobowiązania przewoźników, zapewniającego o podjęciu przez nich niezbędnych

<sup>5</sup> Dyrektywa Rady (91/628/EWG) z 19 listopada 1991 r. o ochronie zwierząt podczas transportu oraz wnosząca poprawki do Dyrektyw 90/425/EWG i 91/496/EWG (OJ L340, 11.12.1991).

środków dla spełnienia wymagań dyrektywy oraz o posiadaniu odpowiednio przeszkolonego personelu do opieki nad przewożonymi zwierzętami.

Stosowane środki transportu muszą odpowiadać wymaganiom określonym w dyrektywie. M.in. muszą być skonstruowane i obsługiwane w taki sposób, aby z jednej strony - chronić zwierzęta przed niepogodą i wahaniami warunków klimatycznych, a z drugiej - zapewniać im bezpieczeństwo w czasie transportu, nie narażać na cierpienia i zranienia. Powinny zapewniać zwierzętom wystarczającą przestrzeń oraz dopływ czystego powietrza. Poza tym powinny umożliwiać opiekę nad zwierzętami oraz przeprowadzanie kontroli. Przykładowo więc, zgodnie z tymi wymogami, konie nie powinny być transportowane pojazdami, w których jest więcej niż jeden pokład. Regulacje dotyczące pożądaných warunków transportu stanowią prawie jedną trzecią objętości tej dyrektywy, oprócz ogólnych obejmują też wymagania szczegółowe odnoszące się do transportu kolejowego, drogowego, powietrznego i drogą wodną.

W myśl przepisów dyrektywy, zwierzęta muszą być zdolne do podróży. Zwierzęta chore, ranne lub w ciąży, z wyjątkiem ściśle określonych sytuacji, nie powinny być transportowane. Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie do wprowadzenia systemu identyfikacji i rejestracji zwierząt oraz dokumentowania informacji umożliwiających organom kontrolnym sprawdzenie pochodzenia zwierząt, właściciela, miejsca wysyłki i miejsca przeznaczenia. W myśl dyrektywy, kontrole transportów prowadzone być powinny również pod kątem spełnienia jej wymogów przez pojazdy, miejsca wysyłki oraz punkty postojowe, a także pod kątem kondycji zdrowotnej przewożonych zwierząt.

Zgodnie z ogólną zasadą czas podróży zwierząt nie powinien przekraczać ośmiu godzin. Może jednak zostać przedłużony pod warunkiem spełnienia dodatkowych wymogów dotyczących środków transportu, karmienia, pojenia oraz okresów odpoczynku. Maksymalny czas podróży nie powinien jednak przekraczać 24 godzin, a jeśli podróż miałaby trwać dłużej, to po tym czasie zwierzęta powinny zostać wyładowane, nakarmione i napojone oraz powinny odpoczywać przed kontynuowaniem podróży przez okres nie krótszy niż 24 godziny. Gdy czas transportu przekracza osiem godzin przewoźnik musi posiadać tzw. plan trasy, podstępłowany przez lekarza weterynarii w miejscu wysyłki. Na planie, do którego dołączone być powinno świadectwo zdrowia przewożonych zwierząt, zapisuje się czas i miejsca odpoczynku i karmienia. Plan trasy stanowi jeden z głównych dokumentów sprawdzanych przez właściwe inspekcje kontrolujące transporty zwierząt.

W zakresie wymagań stawianych pojazdom postanowienia omawianej dyrektywy uzupełnione zostały przepisami **Rozporządzenia Rady (nr 411/98) z 16 lutego 1998 r.**<sup>6</sup> Rozporządzenie to określiło dodatkowe standardy jakie muszą spełnić pojazdy drogowe przewożące zwierzęta gospodarskie, jeśli czas podróży przekracza osiem godzin. Standardy te wiążą się z zastosowaniem środków i rozwiązań technicznych poprawiających bezpieczeństwo i warunki przewożenia. Dotyczą one stosowanej w pojazdach ściółki, gwarantującej zwierzętom komfort, wyposażenia służącego przechowywaniu i podawaniu paszy, dostępu do transportowanych zwierząt umożliwiającego ich inspekcję, wentylacji zapewniającej sprawny obieg czystego powietrza i utrzymującej w pojeździe określoną temperaturę, przegród umożliwiających tworzenie oddzielnych przedziałów oraz urządzeń do pojenia zwierząt.

Drugim rozporządzeniem uzupełniającym wymogi dyrektywy jest **Rozporządzenie Rady (nr 1255/97) z 25 czerwca 1997 r.**<sup>7</sup> ustalające kryteria dla punktów etapowych, a więc miejsc

<sup>6</sup> Rozporządzenie Rady (WE) Nr 411/98 z dnia 16 lutego 1998 r. o dodatkowych standardach dotyczących ochrony zwierząt, mających zastosowanie do pojazdów drogowych używanych do przewozu zwierząt gospodarskich w czasie podróży, które przekraczają osiem godzin (OJ L52 1998).

<sup>7</sup> Rozporządzenie Rady (WE) Nr 1255/97 z dnia 25 czerwca 1997 r. ustalające kryteria Wspólnoty dla punktów etapowych oraz zmieniające plan trasy określony w Załączniku do Dyrektywy 91/628/EWG (OJ L174, 02.07.1997).



odpoczynku przewożonych zwierząt, w których muszą zostać wyładowane, nakarmione i napojone. Rozporządzenie to weszło w życie 1 stycznia 1999 r. i obowiązuje jedynie w stosunku do punktów etapowych przyjmujących zwierzęta na przynajmniej 24 godziny. Zgodność z kryteriami określonymi w Rozporządzeniu, będąca warunkiem uzyskania zgody na funkcjonowanie punktów, powinna być potwierdzona przez odpowiednie organy państwa. Ponadto, punkty te powinny być poddawane regularnym kontrolom, m.in. przez urzędującego lekarza weterynarii. Omawiane kryteria dotyczą posiadania odpowiedniego sprzętu do oczyszczania i dezynfekcji pomieszczeń i budynków oraz wyposażenia w środki do załadunku i rozładunku zwierząt. Formułują też zalecenia dotyczące częstotliwości przeprowadzania zabiegów oczyszczania i dezynfekcji pomieszczeń oraz postępowania ze zwierzętami trafiającymi do punktów etapowych.

Jedną z ostatnich zmian w prawie UE dotyczącym transportu zwierząt jest **Decyzja Komisji (nr 2001/298/WE) z 30 czerwca 2001 r.**<sup>8</sup> uzupełniająca istniejące przepisy z zakresu inspekcji weterynaryjnej o wymóg badania zwierząt przed podróżą. Decyzja ta weszła w życie z dniem 1 sierpnia 2001 r. i oznacza, że od tego dnia do świadectwa zdrowia dołączane powinno być zaświadczenie lekarza weterynarii o zdolności zwierząt do odbycia planowanej podróży, zgodnie z wymogami dyrektywy 91/628/EWG.

### ***Ocena stosowania prawa***

W myśl art. 8 dyrektywy 91/628/EWG państwa członkowskie zostały zobowiązane do przedstawiania Komisji Europejskiej corocznych raportów oceniających przestrzeganie postanowień dyrektywy. Raporty takie powinny zgłaszać m.in. zaobserwowane nieprawidłowości oraz podjęte przez odpowiednie władze środki zaradcze. Otrzymane przez Komisję raporty za lata 1997-1998 stały się podstawą do przygotowania zbiorczej analizy na temat stosowania przepisów dyrektywy w państwach członkowskich. Opracowanie takie zostało opublikowane przez Komisję w grudniu 2000 r.<sup>9</sup> Oprócz raportów krajowych, jako źródło informacji wykorzystano w nim również sprawozdania unijnego Biura ds. Żywności i Weterynarii (*Food and Veterinary Office, FVO*) oraz informacje pochodzące od organizacji pozarządowych.

W swoim sprawozdaniu Komisja krytycznie oceniła realizację dyrektywy w państwach członkowskich. Na podstawie zebranych informacji stwierdziła, iż jednym z istotnych problemów jest brak odpowiedniego zainteresowania państw i ich organów właściwym nadzorem nad stosowaniem prawa z omawianego zakresu, łącznie ze stosowaniem sankcji za jego naruszanie. Zastrzeżenia Komisji dotyczyły zaobserwowanych naruszeń postanowień dyrektywy. Pojazdy używane do transportu zwierząt często nie zapewniały odpowiednich warunków przewożonym zwierzętom, w tym m.in. właściwej wentylacji i wymiany powietrza. Zatwierdzone plany trasy nie były przestrzegane, jednocześnie stwierdzono, iż częstotliwość kontroli transportów była niewystarczająca. Jedno z sygnalizowanych przez Komisję trudnień w prowadzeniu kontroli wynikało z braku obowiązku posiadania ze sobą i okazywania przez przewoźnika pozwolenia na wykonywanie transportu zwierząt. Poza tym, w wielu wypadkach zwierzęta spotykały się z okrutnym traktowaniem, nie były też dostatecznie często karmione i pojęne. Jedną z obserwowanych nieprawidłowości było częste dopuszczanie do

<sup>8</sup> Decyzja Komisji 2001/298/WE z dnia 30 marca 2001 zmieniająca załączniki do Dyrektyw Rady 64/432/EWG, 90/426/EWG, 91/68/EWG i 92/65/EWG oraz do Decyzji Komisji 94/273/WE w zakresie dotyczącym ochrony zwierząt podczas transportu (OJ L102, 12.04.2001).

<sup>9</sup> *Report from the Commission to the Council and the European Parliament on the experience acquired by Member States since the implementation of Council Directive 95/29/EC amending Directive 91/628/EEC concerning the protection of animals during transport*, COM(2000) 809 final, Brussels, 6.12.2000.

transportu zwierząt, których stan na to nie pozwalał (zwierzęta chore, z uszkodzeniami ciała, w ciąży), a także przekraczanie dopuszczalnych norm gęstości załadunku.

Szczególną uwagę Komisja poświęciła kwestii transportu koni na rzeź z krajów Europy Środkowej i Wschodniej (głównie z Polski, krajów bałtyckich, Węgier, Rumunii). Zdaniem Komisji, uregulowania prawne krajów eksportujących oraz tych, przez które odbywa się tranzyt, nie gwarantują właściwego traktowania przewożonych zwierząt. W efekcie, konie przekraczające granice Unii zdradzają objawy nadmiernego przemęczenia, często w wyniku niewystarczającego karmienia i pojenia w czasie transportu. Ponadto szereg zastrzeżeń budzi sposób przeprowadzania kontroli weterynaryjnych na granicy UE, szczególnie na granicy włoskiej. Zdarza się bowiem, że kontrole te nie zważając na potrzebę odpoczynku zwierząt zezwalają na kontynuowanie transportu.

### ***Proponowane zmiany w prawie***

Mając na uwadze poprawę losu przewożonych zwierząt Komisja Europejska w swoim sprawozdaniu przedstawiła również szereg zaleceń dla praktyki oraz propozycji zmian przepisów. Poprawa sytuacji w istotnym stopniu zależeć będzie od bezpośrednio odpowiedzialnych za transport i nadzorujących instytucji i osób oraz ich stosunku do problemu. Zdaniem Komisji, państwa członkowskie powinny podjąć odpowiednie kroki, zarówno w sferze informowania, szkolenia jak i koordynacji działań określonych służb i inspekcji, aby zwiększyć skuteczność egzekucji prawa. Niemniej Komisja widzi konieczność modyfikacji niektórych uregulowań. M.in. stwierdza, że format certyfikatów (pozwoleń) udzielanych przewoźnikom powinien zostać ujednoczony, tak aby kontrole transportów mogły przebiegać sprawniej we wszystkich krajach objętych trasą przejazdu. Komisja sygnalizuje potrzebę wprowadzenia dodatkowych wymagań dotyczących warunków transportu koni na rzeź: konie powinny być przewożone w oddzielnych przegrodach (boksach) chroniących je przed szarpnięciami pojazdu; w odniesieniu zaś do koni transportowanych z krajów spoza UE stwierdza, iż powinny one na granicy obowiązkowo przejść 24-godzinny odpoczynek przed dalszą drogą, o ile przewoźnicy nie przedstawią dokumentów potwierdzających, że wcześniejszy przebieg podróży był zgodny z postanowieniami dyrektywy. Wśród innych sugestii Komisji pojawia się potrzeba doprecyzowania definicji "zwierząt niezdolnych do podróży". Nawiasem mówiąc, inna z jej propozycji dotycząca kontroli weterynaryjnych została już zrealizowana we wspomnianej wyżej Decyzji Komisji 2001/298/WE.

Najbardziej konkretny wymiar ma propozycja modyfikacji unormowań określających warunki termiczne i wilgotnościowe transportu zwierząt. Zainteresowanie Komisji tym problemem wynikała z troski o los zwierząt podczas długich przejazdów, niejednokrotnie z północy Europy na południe, podczas których są one narażone na kontakt ze skrajnie różnymi warunkami klimatycznymi. W efekcie przeprowadzonych badań przez Komitet Naukowy ds. Zdrowia Zwierząt (*Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare*) sformułowanych zostało kilka propozycji zmierzających do poprawy warunków przewożonych zwierząt. W kwietniu 2001 roku Komisja przedstawiła projekt rozporządzenia nowelizującego rozporządzenie 411/98.<sup>10</sup> Proponowane zmiany mają dwojaki charakter: z jednej strony - polegają na określeniu dla czterech gatunków zwierząt gospodarskich: bydła, świń, owiec i kóz pożądanego zakresu temperatur wewnątrz pojazdów; z drugiej - sprowadzają się do wprowadzenia obowiązku zamontowania w pojazdach transportujących zwierzęta przez czas dłuższy niż osiem godzin takiego systemu wentylacji, który pozwalałby na stałe monitorowanie tempe-

<sup>10</sup> *Proposal for a Council Regulation amending Regulation (EC) No 477/98 as regards ventilation in road vehicles carrying livestock on long journeys*, COM(2001) 197 final, Brussels, 09.04.2001.

ratury i wilgotności oraz alarmowanie, gdy określone normy będą przekraczane. Projekt ten jest obecnie przedmiotem prac legislacyjnych.

## 5. Perspektywy zmian legislacyjnych

Analiza porównawcza uregulowań z zakresu ochrony zwierząt podczas transportu ukazuje dużą zgodność polskiego prawa z prawem UE. Przepisy określające zasady i warunki transportu zwierząt nie różnią się istotnie. Podobne są wymagania ogólne dotyczące środków transportu, obowiązki przewoźników, zasady sporządzania i wymagana treść planu trasy, a także normy dotyczące dopuszczalnego czasu transportu. Określone w załączniku do rozporządzenia Ministra TiGM z 30 czerwca 1998 r. wielkości powierzchni ładownej dla zwierząt różnych gatunków na ogół odpowiadają normom przyjętym w Dyrektywie Rady (95/29/WE).

Istnieją też jednak różnice. Przede wszystkim wynikają one z faktu, iż prawo UE jest w omawianej dziedzinie znacznie bardziej rozbudowane i uszczegółowione niż uregulowania w prawie polskim. Zdarza się ponadto, że niektóre rozwiązania unijne stawiają surowsze wymagania niż analogiczne przepisy w naszym prawie. Przykładem są wspomniane już normy gęstości załadunku. Nie dość, że dyrektywa przytacza je w rozbiciu na poszczególne rodzaje środków transportu i grupy gatunków (rozporządzenie ministra ujmuje je łącznie), to wielkość powierzchni ładownej uzależnia od czasu podróży (np. jeśli podróż przekracza 48 godz., to gęstość załadunku koni w wieku 6-24 miesięcy powinna wynieść 2,4 m<sup>2</sup>; wg rozporządzenia na każdego konia w tym wieku, niezależnie od długości czasu podróży, powinno przypadać 1,2 m<sup>2</sup>). Jednym z warunków organizowania transportu, który nie występuje w prawie polskim jest obowiązek zatrudniania do opieki nad przewożonymi zwierzętami odpowiednio przeszkolonego personelu. Te i inne rozbieżności powinny zostać wyeliminowane w procesie dostosowania prawa. Należy mieć przy tym na uwadze, iż prawo UE zmienia się i szereg proponowanych obecnie w UE rozwiązań (np. unormowań dotyczących warunków termicznych i wilgotnościowych w środkach transportu) może stać się wkrótce obowiązującym prawem. Można więc uznać, że harmonizacja polskich przepisów z prawem Unii Europejskiej będzie głównym czynnikiem określającym perspektywy zmian legislacyjnych, choć nie można tu odmówić również wpływu społecznych oczekiwań poprawy warunków ochrony zwierząt.

W dniu 25 marca 2002 r. do Sejmu wpłynął rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o ochronie zwierząt (Druk Sejmowy nr 339). Część zawartych w nim propozycji dotyczy kwestii transportu zwierząt i uwzględnia wymagania wynikające z trzech wspomnianych wyżej unijnych aktów prawnych (tj. dyrektywy 95/29/WE, rozporządzenia 1255/97/WE oraz rozporządzenia 411/98WE). Zgłoszone propozycje polegają m.in. na doprecyzowaniu długości okresu okołoporodowego, w czasie którego zwierzęta nie mogą być transportowane, wprowadzeniu zakazu transportu zwierząt jednokopytnych środkami transportu posiadających więcej niż jeden poziom, a także na doprecyzowaniu warunków transportowania zwierząt chorych lub rannych. Powiatowy lekarz weterynarii został upoważniony do wydania lub cofnięcia decyzji o spełnieniu określonych dla środków transportu wymagań w zakresie przewozu zwierząt. Przewoźnik natomiast został zobowiązany zatrudniać wyłącznie konwojentów i kierowców mających odpowiednie kwalifikacje w zakresie utrzymania i transportowania zwierząt. Szczegóły dotyczące zakresu szkolenia kierowców i konwojentów oraz inne szczegółowe warunki i sposoby transportu zwierząt, w tym maksymalny czas transportu zwierząt, czas obowiązkowych postojów oraz wymagania jakie powinny spełniać środki transportu do przewozu zwierząt mają zostać określone w nowym rozporządzeniu, do wydania którego zobowiązany został Minister Rolnictwa.

Praktyka dowodzi jednak, że same zmiany ustawodawcze nie wystarczą do rozwiązania problemu złego traktowania zwierząt w czasie transportu. Jedną z koniecznych ścieżek postępowania jest konieczność zapewnienia większej skuteczności w kontroli i nadzorze nad egzekwowaniem już wprowadzonych przepisów. Warto również myśleć o działaniach ukierunkowanych na ograniczanie samych przewozów, zwłaszcza tych najdłuższych podróży zwierząt najbardziej podatnych na cierpienie, takich jak konie. Zgodnie z ideą, że zamiast leczyć objawy lepsze wyniki przyniesie wyeliminowanie przyczyn niepokojących zjawisk, warto pamiętać, że transport koni na dalekie odległości wynika m.in. z rozwiązań podatkowych, które sprawiają, że bardziej opłacalne jest wożenie żywych zwierząt niż przewóz tusz, mięsa lub produktów spożywczych. Zmiana podstaw tego systemu byłaby najlepszą gwarancją ograniczenia transportu zwierząt. Innym możliwym rozwiązaniem problemów pojawiających się nieodłącznie wraz z transportami zwierząt na duże odległości mogłyby być ustawowe ograniczenia dotyczące maksymalnego dopuszczalnego czasu przewozu (np. wprowadzenie bezwarunkowego ograniczenia czasu transportu do 8 godzin) lub wprowadzenie całkowitego zakazu przewozów żywych zwierząt wybranych gatunków (np. koni),<sup>11</sup> poprzez przyjęcie przepisów dopuszczających handel wyłącznie ubitymi zwierzętami. W perspektywie krótkoterminowej za szczególnie istotne należy uznać zobowiązanie organów wykonawczych do przestrzegania norm właściwych warunków transportu, m.in. poprzez zapewnienie odpowiednich postojów gwarantujących pojenie, karmienie i wypoczynek zwierzętom oraz pełne dostosowanie infrastruktury przewozowej (pojazdów, punktów odpraw i przejść granicznych) do wymagań stosownych przepisów. Kluczowa rola w kontroli stanu wdrażania norm prawnych w tej dziedzinie przypada Inspekcji Weterynaryjnej, ważną rolę w nadzorze nad prawidłowym stosowaniem prawa w dziedzinie transportu zwierząt mogą także odegrać organizacje społeczne.

---

<sup>11</sup> Za takim właśnie rozwiązaniem opowiada się wiele ekologicznych organizacji pozarządowych.