

## WYBRANE PRAWNE I EKONOMICZNE ASPEKTY TRANSPORTU ZWIERZĄT GOSPODARSKICH

*Współcześnie transport żywych zwierząt gospodarskich jest rozpowszechniony i znacząco różni się od transportu dóbr materialnych. Jest on obciążony dużym ryzykiem narażenia zwierząt na stres, cierpienie ale również może doprowadzić do jego śmierci. Ryzyko podczas transportu wynika z kilku przyczyn, np.: reakcja stresowa podczas ładunku, warunki transportu, ograniczony dostęp do wody i paszy, zmienne warunków klimatyczne, hałas, czy wreszcie problemy z utrzymaniem postawy pionowej.*

*Dlatego też pojawia się konieczność uregulowania prawnego problematyki organizacji transportu drogowego zwierząt gospodarskich już na szczeblu unijnym, co ma na celu ujednoczenie rozwiązań w tym zakresie. W ostatnich kilku latach akty prawne normujące powyższe zagadnienie zostały rozbudowane a przede wszystkim doprecyzowane. Nie bez znaczenia pozostają kwestie ekonomiczne transportowania zwierząt, w tym przede wszystkim jego koszty.*

*Uwzględniając powyższe czynniki zapewnienie właściwego poziomu dobrostanu zwierząt podczas transportu jest istotnym zadaniem nie tylko posiadacza zwierząt gospodarskich, przedstawicieli przetwórstwa mięsa ale przede wszystkim właściwych organów państwa członkowskiego UE. Artykuł podejmuje próbę analizy wybranych rozwiązań prawnych w zakresie organizacji transportu zwierząt, jego kosztów oraz oceny tych regulacji. Całość rozważań zamykają wnioski końcowe.*

**Słowa kluczowe:** bezpieczeństwo zwierząt gospodarskich, transport zwierząt, klasyfikowanie zwierząt do transportu

**Wstęp.** Rozważania należy rozpocząć od aktu prawnego, który stworzył podwaliny regulacji transportu zwierząt na obszarze była nim dyrektywa Rady 91/628 z dnia 19 listopada 1991 r. o ochronie zwierząt podczas transportu i zmieniająca dyrektywy 90/425/EWG oraz 91/496/EWG[1]. Została ona znowelizowana dyrektywą 95/29/WE z dnia 29 czerwca 1995 r.[2], która dotyczyła zasad przemieszczania zwierząt wszystkimi dostępnymi środkami transportu i zawiera jednolite przepisy oraz szczegółowe postanowienia dla wszystkich przewoźników. Zgodnie z treścią tej dyrektywy, na terenie UE dozwolony jest transport[3] w warunkach, które wykluczają niepotrzebne cierpienie zwierząt lub niewłaściwe ich traktowanie[4]. Zwierząt nie należy transportować w sposób mogący powodować u nich powstawanie okaleczeń lub przyczyniający się do zadawania im cierpienia zgodnie z art. 3 Ogólnych warunków transportu zwierząt rozporządzenia Rady (WE) NR 1/2005 w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97.

Podmioty uczestniczące w procesie transportu zwierząt (organizujące transport) muszą być zarejestrowane i posiadać autoryzację właściwych organów państwa członkowskiego UE, posiadać właściwie wyszkolonych pracowników oraz co wymaga podkreślenia, posiadać środki transportu[5] odpowiadające wymaganiom określonym w dyrektywie. Sam środek transportu – jego konstrukcja - powinna umożliwiać sprawowanie opieki nad zwierzętami i przeprowadzenie kontroli ich stanu[6]. Zgodnie z dyrektywą zwierzęta dopuszczone do transportu muszą być zdolne do podróży. Zwierzęta chore, zranione lub ciężarne nie powinny być transportowane z wyjątkiem ściśle wyszczególnionych okoliczności.

Kolejnym ważnym aktem w badanej materii jest rozporządzenie Rady (WE) Nr 1255/97 z dnia 25 czerwca 1997 r. dotyczące kryteriów wspólnotowych dla miejsc postoju oraz zmieniające plan trasy określony w załączniku do dyrektywy 91/628/EWG[7]. Rozporządzenie to ustala kryteria funkcjonowania punktów kontrolnych, czyli tzw. miejsc odpoczynku transportowanych zwierząt[8]. Punkty kontrolne powinny posiadać narzędzia do oczyszczenia i dezynfekcji pomieszczeń i budynków, a także rampy do załadunku i rozładunku zwierząt. W akcie tym określono również częstotliwość czynności mających na celu oczyszczenie i

dezynfekcję pomieszczeń oraz sposób postępowania ze zwierzętami znajdującymi się w punktach postojowych.

Analizowane regulacje unijne zostały doprecyzowane, co miało na celu ujednoczenie i uszczelnienie obowiązujących unormowań. Działania te należy ocenić pozytywnie. Przykładem może być wprowadzenie podwyższonych wymogów w zakresie pojazdów kołowych służących do długodystansowego przewozu zwierząt gospodarskich. Zostały one wprowadzone rozporządzeniem Rady (WE) Nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97[9]. Akt ten precyzuje zasady stosowania w pojazdach ściółki, określa wymogi co do sprzętu służącego przechowywaniu i podawaniu paszy, wentylacji gwarantującej swobodny przepływ czystego powietrza i utrzymującej wewnątrz środka transportowego odpowiednią temperaturę, przegród ułatwiających tworzenie wydzielonych przedziałów oraz urządzeń do pojenia zwierząt[10]. Inne zmiany polegały na dopuszczeniu transportu trwającego maksymalnie 24 h (29 h) pod warunkiem, że wykorzystywany środek transportu wyposażony jest w stały dostęp do wody, posiada monitoring temperatury i wymiany powietrza z uwzględnieniem norm przewidzianych dla poszczególnych gatunków zwierząt. Uległy również zaostreniu przepisy w zakresie traktowania zwierząt podczas załadunku i wyładunku[11], a także wprowadzono konieczność wyposażenia pojazdów w urządzenia usprawniające podejmowanie tych czynności.

Jednym z istotnych rozwiązań jest wprowadzenie przez powyższe rozporządzenie unijne wymogu zezwoleń dla przewoźnika - w zależności od długości przewozu:

- transport do 8h (wymagania dotyczące zezwoleń dla przewoźników określa art. 10 rozporządzenia),

- transport długotrwały, powyżej 8 godzin (wymagania dotyczące zezwoleń zawarte w art. 11 rozporządzenia).

Ubiegający się o zezwolenie muszą wykazać, iż zgodnie z rozporządzeniem dysponują wystarczającą liczbą przeszkolonych pracowników, posiadają dostosowane środki transportu oraz procedury operacyjne. Właściwy organ wydaje zezwolenia, których okres ważności nie będzie dłuższy niż pięć lat. Akt unijny wprowadza dodatkowe wymagania przy wydawaniu zezwoleń w przypadku przewozów długotrwałych. Ubiegający się o zezwolenie zobowiązani są do dostarczenia następujących dokumentów:

- obowiązującej licencji dla kierowców i osób obsługujących przy przewozach długodystansowych;

- ważnego świadectwa zatwierdzającego środki transportu drogowego – dokument jest ważny przez okres maksymalnie 5-ciu lat od chwili wydania oraz traci swoją ważność w przypadku modyfikacji lub przebudowy środka transportu w sposób wpływający na dobrostan zwierząt;

- planu kryzysowego w nagłych przypadkach, np.: pojawienia się ogniska choroby lub padnięcia zwierząt.

**Regulacja prawa polskiego w zakresie transportu zwierząt.** Podstawowym aktem prawnym regulującym na obszarze Polski zasady traktowania zwierząt, w tym w okresie transportu normuje ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt[12]. Problematyka transportu zwierząt regulowana jest w rozdz. 7 „Transport zwierząt”[13]. W zasadniczej kwestii powyższy rozdział nie normuje szczegółowo badanej materii, odwołując się do unormowań unijnych. Aktem dostosowującym do rozwiązań unijnych była ustawa o zmianie ustawy o ochronie zwierząt i ustawy o ochronie zdrowia zwierząt oraz zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt z dnia 8 grudnia 2006 r[14]. Analiza przyjętych rozwiązań prawnych w zakresie transportu, pozwala na przedstawienie następujących obowiązków przewoźnika odnośnie zorganizowania transportu.

Przewoźnik może przyjąć zwierzęta do przewozu, jeżeli:

1. nadawca w zakresie sprawowania opieki nad zwierzętami:

- wyznaczył opiekuna lub opiekunów zwierząt;

- otrzymał zapewnienie od przewoźnika, że podejmie się on obowiązku sprawowania opieki;
- zagwarantował opiekuna lub opiekunów w miejscach i na czas postoju;
- 2. przedłożono plan trasy, jeżeli przewóz wraz z postojami trwa dłużej niż 8 godzin;
- 3. nadawca dostarczył świadectwo miejsca pochodzenia zwierząt lub inny dokument identyfikacyjny oraz świadectwo zdrowia zwierząt;
- 4. lekarz weterynarii wydał orzeczenie, w zakresie zdatności zwierząt do transportu, w przypadku gdy nie jest wymagane tylko świadectwo zdrowia zwierząt;
- 5. nadawca złożył pisemne oświadczenie, iż zwierzęta zostały odpowiednio przygotowane do transportu.

W przypadku transportu długodystansowego, przewoźnik przed wyjazdem jest zobligowany przedstawić Powiatowemu Lekarzowi Weterynarii odpowiedniemu dla miejsca wysyłki plan trasy. Lekarz weterynarii zobowiązany jest zaakceptować plan trasy i przekazać informację o transporcie zwierząt korzystając z systemu informacji ANIMO[15]. Podkreślenia wymaga fakt, iż komunikacja z miejscem przeznaczenia, dotyczy nie tylko zwierząt, ale również nasienia, komórek jajowych i zarodków, którym towarzyszy świadectwo zdrowia, przy zastosowaniu systemu ANIMO.

Plan trasy po dołączeniu do innych dokumentów musi towarzyszyć przesyłce zwierząt. Przewoźnik ma obowiązek uwzględnić w planie trasy miejsca postoju (punkty kontrolne), w których zwierzęta są pojone i karmione. Obowiązkiem Powiatowego Lekarza Weterynarii jest skontrolowanie zdrowia zwierząt i jeśli są we właściwej kondycji – zezwolenie na transport[16]. Jako przykład można wskazać na regulację art. 28 ust. 5 ustawy o ochronie zdrowia zwierząt oraz zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt - Po dokonaniu uboju koniowatych, Powiatowy Lekarz Weterynarii właściwy ze względu na miejsce położenia rzeźni, w której je poddano ubojowi, spisuje numery identyfikacyjne tych zwierząt lub numery ich dokumentów identyfikacyjnych i na wniosek właściwych organów miejsca wysyłki przesyła te numery jako potwierdzenie uboju zwierząt.

Analiza regulacji prawa polskiego w zakresie transportu zwierząt, pozwala na przedstawienie kilku zasad organizacyjnych, które powinny być przestrzegane w transporcie:

1. Zwierzęta powinny zostać prawidłowo ułożone a zastosowane uwięzi nie mogą ograniczać leżenia i wstawania zwierząt w czasie trwania transportu;
2. Podłogi pojazdów stosowanych w transporcie zwierząt powinny posiadać właściwą nawierzchnię, która zapewnia przyczepność kończyn oraz umożliwiającą utrzymanie prawidłowej higieny, która pozwoli na utrzymanie prawidłowego zdrowia zwierząt;
3. Środki transportu powinny gwarantować odpowiednią temperaturę, wentylację, przestrzeń oraz zachowanie naturalnej pozycji zwierzętom;
4. Zwierzęta muszą mieć zagwarantowaną wodę, karmę oraz odpoczynek z uwzględnieniem odpowiedniej częstotliwości, w zależności od długości transportu;
5. Zagwarantowanie właściwej pomocy weterynaryjnej chorym lub rannym zwierzętom;
6. Trasa zwierząt wwożonych do kraju oraz wywożonych powinna być możliwie najkrótsza, bez zbędnych postojów – odprawa graniczna powinna odbywać się poza kolejnością.

#### **Ekonomia transportu zwierząt gospodarskich.**

Ze względu na przedmiot transportu jakim są zwierzęta gospodarskie szczególnego znaczenia nabiera ekonomia i organizacja transportu. W praktyce o tych kwestiach zadecyduje również rodzaj transportu, jakim jest np.: drogowy. Uwzględniając ekonomikę transportu drogowego zwierząt gospodarskich, należy stwierdzić, iż jest on opłacalny na krótkie i średnie odległości, co jest również korzystne dla dobrostanu zwierząt. Zwiększone koszty transportu zwierząt są związane z wymogami unijnymi dotyczącymi „powierzchni podłogi” przewidzianej na jedno zwierzę – zagadnienie przedstawia tabela nr 1.

**Minimalna powierzchnia podłogi przy transporcie drogowym**

Rodzaj	Przybliżona masa w kg	Powierzchnia w m <sup>2</sup> /zwierzę
Cielęta	55	0,30 - 0,40
Cielęta średniej wielkości	110	0,40 - 0,70
Cielęta ciężkie	200	0,70 - 0,95
Bydło średniej wielkości	325	0,95 - 1,30
Bydło ciężkie	550	1,30 - 1,60
Bydło b. ciężkie	pow. 700	pow. 1,60

Źródło: Rozporządzeniu Rady (WE) NR 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu.

Na ekonomikę transportu, przede wszystkim jego zwiększone koszty wpływa również wydłużenie czasu transportu, ze względu na konieczność pojenia i karmienia zwierząt w trakcie podróży – tabela nr 2.

**Odstępy czasu między pojeniem i karmieniem, czas trwania podróży oraz okresy odpoczynku podczas transportu drogowego**

Wyszczególnienie	Max. czas transportu bez przerwy	Min. czas odpoczynku	Liczba powtórzeń sekwencji
Wszystkie zwierzęta w standardowych pojazdach	8 godzin	Koniec podróży	
W pojazdach specjalnych:			
- cielęta	* 9 h transportu * 1 h odpoczynku z pojeniem * 9 h transportu	24 godziny odpoczynku z wyładowaniem, karmieniem i pojeniem	Bez ograniczeń
- bydło dorosłe	* 14 h transportu * 1 h odpoczynku z dostępem do wody * 14 h transportu		

Źródło: Dyrektywa UE 95/29/EC; *Wiś jutra*, listopad 11(112) 2007: 1-5

Z kolei przykładowy koszt transportu kalkuluje się następująco - cena w zależności od wybranego kraju waha się w granicy od 0,80 euro do 1,30 euro za km. Oferta np.: na przewóz żywca[17]:

- Naczepa 3 poziomowa cena od 1,05 euro za km;
- Naczepa 4 poziomowa cena od 1,10 euro za km;
- Naczepa 5 poziomowa cena od 1,15 euro za km.

W praktyce jednak można spotkać się z przypadkami obniżania kosztów transportu poprzez np.[18]:

- przewożenie razem zwierząt różnej wielkości,
- używanie starych i nieprzystosowanych pojazdów do transportu zwierząt,
- przeładowanie pojazdów,
- zmniejszenie powierzchni dla zwierząt.

**Podsumowanie.** Wzrost regulacji unijnych oraz krajowych, w szczególności ich szczegółowość wynikają z dużego natężenia transportu zwierząt gospodarskich. Przyczyną takiego stanu na obszarze UE są czynniki ekonomiczne – znaczne zróżnicowanie w kosztach produkcji zwierzęcej. Natomiast ze względu na powiązanie stresu z długością transportu, powinien on odbywać się w możliwie jak najkrótszym czasie, istotna jest również jak wykazano właściwa organizacja i przygotowanie transportu.

Zasadne wydaje się wskazanie, aby unikać transportowania zwierząt przy skrajnych temperaturach, upałach lub silnych mrozach.

W praktyce jednak poza rozwiązaniami prawnymi należy wskazać na istniejące problemy związane z:

1. miejscami postojowymi:

- tzw. „miejsca postojowe” niechętnie przyjmują pojazdy przewożące żywe zwierzęta, ze względu na przykry zapach, zbyt duży hałas;

- pojazdy przewożące zwierzęta wymagają specjalnych stacji z właściwym wyposażeniem, np.: dostęp do wody, miejsca zacienione;

2. punktami kontrolnymi – powinny być zlokalizowane, zaprojektowane, zbudowane i obsługiwane tak, aby zapewnić:

- wystarczające środki bezpieczeństwa biologicznego zapobiegające szerzeniu się chorób zakaźnych i przemieszczanie się ich do innych gospodarstw oraz wśród kolejnych partii zwierząt przechodzących przez te obiekty;

- realizację procedur czyszczenia i dezynfekcji, które zapobiegają powstawaniu ognisk chorób.

W wyniku stwierdzonych w praktyce nieprawidłowości w organizacji transportu zwierząt gospodarskich Komisja Europejska w ostatnich latach podjęła dodatkowe działania legislacyjne i jak wykazano wcześniej aktualnie obowiązujące regulacje prawne dotyczące transportu są bardzo precyzyjne i należy je uznać za wystarczające dla zapewnienia dobrostanu transportowanych zwierząt. Warunkiem w tym przypadku jest jednak konieczność przestrzegania w pełni tych rozwiązań przez państwa członkowskie UE.

### Wykaz literatury

1. Dz. Urz. UE. L nr 340, str. 17; obowiązująca do dnia 04 stycznia 2007 r.; uchylona przez rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 z dnia 22 grudnia 2004 r. (Dz. Urz. UE. L nr 3, str. 1)

2. dyrektywa Rady 95/29/WE z dnia 29 lipca 1995 r. zmieniająca dyrektywę 91/628/EWG dotyczącą ochrony zwierząt podczas transportu z dnia 29 czerwca 1995 r. (Dz. Urz. UE. L nr 148, str. 52)

3. „transport” oznacza wszelkie przemieszczanie zwierząt odbywające się przy użyciu środka transportu, które obejmuje załadunek i wyładunek zwierząt, transfer i odpoczynek aż do chwili zakończenia wyładunku zwierząt w miejscu przeznaczenia (art. 2 lit. w) rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97

4. Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego siedziba w Warszawie z dnia 20 lutego 2006 r., VI SA/Wa 2137/05 – Teza: 2. W przypadku przewozu żywych zwierząt zasadniczą kwestią, jaka winna być w toku kontroli jednoznacznie wyjaśniona przez organy inspekcji transportu drogowego, jest kwestia odległości, na jaką przewożone są zwierzęta. Większego znaczenia nie ma natomiast charakter przewozu, a więc właściwie nieistotne jest to, czy wykonywany przewóz zwierząt ma charakter zarobkowy, czy też niezarobkowy, tj. pomocniczy w stosunku do podstawowej działalności gospodarczej wykonujących je podmiotów (przedsiębiorców), albowiem zarówno jeden, jak i drugi rodzaj przewozu podlega restrykcjom przepisu art. 24 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (t.j. Dz.U. z 2003 r. Nr 106, poz. 1002 ze zm.), Legalis

5. „środki transportu” są to pojazdy drogowe lub kolejowe, statki i samoloty stosowane do transportu zwierząt (art. 2 lit. n);

„statek do transportu zwierząt” oznacza statek przeznaczony lub mający na celu przewóz zwierząt domowych nieparzystokopytnych lub domowego bydła, kóz, owiec lub świń, inny niż statek ro-ro oraz inny niż statek transportujący zwierzęta w ruchomych kontenerach (art. 2 lit. l);

„pojazd” oznacza środek transportu wyposażony w koła posiadający napęd lub holowany (art. 2 lit. z);

rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97

6. Punkty kontroli to miejsca gdzie zwierzęta odpoczywają przez co najmniej 12 godzin lub więcej zgodnie z pkt 1.7 lit. b) rozdziału V załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 1/2005 – art. 1 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 1255/97 z dnia 25 czerwca 1997 r. dotyczącego kryteriów wspólnotowych dla miejsc postoju oraz zmieniające plan trasy określony w załączniku do dyrektywy 91/628/EWG; zmieniony art. 36 rozporządzenia z dnia 22 grudnia 2004 r. (Dz. Urz. UE. L z 2005 r. Nr 3, poz. 1), które weszło w życie w dniu 25 stycznia 2005 r., stosowany od dnia 5 stycznia 2007 r.

7. Dz. Urz. UE. L nr 174, str. 1; Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 stycznia 1999 r.

8. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 28 lipca 2016 r., C-469/14 – Teza: 2. Jeśli chodzi o „okres odpoczynku” w rozumieniu wspomnianego pkt 1.4 lit. d), z którego zwierzęta powinny móc skorzystać w celu napojenia oraz, jeżeli jest to konieczne, w celu nakarmienia, funkcją tego okresu jest – na co wskazuje brzmienie tego przepisu – zapewnienie transportowanym zwierzętom odpoczynku po trudach i niedogodnościach doznanych w trakcie wcześniejszego okresu przemieszczania i tym samym rozpoczęcie drugiego okresu przemieszczania w dobrych warunkach. Tak długo, jak długo postój pojazdu odpowiada tej istotnej potrzebie odpoczynku, ów postój może być uznany za uzasadniony i nie ma znaczenia to, czy jego przedłużenie odpowiada wyłącznie tej potrzebie, czy również innym wymogom związanym z samym transportem, Legalis

9. Dz. Urz. UE. L 2005 nr 3, str. 1

10. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 września 2009 r., C-416/07 – [Ochrona zwierząt podczas transportu i podczas uboju lub zabijania (Komisja przeciwko Grecji)], [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu)

11. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 grudnia 2011 r., C-316/10 – [Ochrona zwierząt podczas transportu (Danske Svineproducenter przeciwko Justitsministeriet)], [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu)

12. t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 856

13. Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 7 września 2007 r., I OSK 1326/06 – Teza: Transport wykonywany na potrzeby własne producenta nie jest uznawany za zarobkowy transport zwierząt, Legalis

Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego siedziba w Warszawie z dnia 9 maja 2006 r., VI SA/Wa 548/06 – Teza: Określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 października 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu transportu zwierząt (Dz.U. Nr 185, poz. 1809) szczegółowe warunki i sposób transportu zwierząt odnoszą się wyłącznie do transportu o charakterze zarobkowym. Na co zresztą wskazuje w sposób jednoznaczny przepis § 1 ust. 2 pkt 1 tego rozporządzenia wyłączający stosowanie rozporządzenia do transportu o charakterze niezarobkowym. Transport zarobkowy zwierząt w rozumieniu powołanego rozporządzenia to transport polegający na wykonywaniu działalności gospodarczej w zakresie transportu. Za taki transport nie może być zatem uznany transport zwierząt związany z prowadzeniem innej działalności, Legalis

14. Dz. U. Nr 249, poz. 1830

15. decyzja Komisji z dnia 3 grudnia 1991 r. w sprawie wyznaczenia wspólnego centrum serwerowego systemu komputerowego ANIMO 91/638/EWG (Dz. Urz. UE. L nr 343, str. 48); decyzja Komisji z dnia 3 grudnia 1991 r. ustanawiająca wzór wiadomości, która ma być przekazana za pomocą systemu komputerowego ANIMO (Dz. Urz. UE. L nr 343, str. 46); decyzja Komisji z dnia 2 marca 1992 r. dotycząca map przewidzianych do stosowania w systemie ANIMO (Dz. Urz. UE. L nr 80, str. 33); decyzja Komisji z dnia 24 stycznia 1994 r. w sprawie wprowadzania w życie systemu komputerowego ANIMO (Dz. Urz. UE. L nr 21, str. 22);

decyzja Komisji z dnia 16 maja 1994 r. zmieniająca decyzję 91/637/EWG ustanawiającą wzór wiadomości, która ma być przekazywana za pomocą systemu komputerowego ANIMO (Dz. Urz. UE. L nr 133, str. 54).

System ANIMO (ang. ANImal MOvement system) jest systemem komputerowym służącym do śledzenia przemieszczania zwierząt. ANIMO jest wykorzystywany przez państwa członkowskie UE i służy tzw. wzajemnej informacji weterynaryjnej

16. Instrukcja Głównego Lekarza Weterynarii Nr GIWz.420/AW-62/11 z października 2011 r. w sprawie postępowania powiatowych lekarzy weterynarii przy:

- zatwierdzaniu przewoźników oraz środków transportu drogowego wykorzystywanych do przewozu zwierząt,
- kontroli przewoźników,
- przeprowadzaniu kontroli wykonywania transportu drogowego zwierząt pod względem ich dobrostanu

oraz w sprawie raportowania z przeprowadzonych w tym zakresie kontroli

<http://www.siedlce.piwet.net/Transport07102011.pdf>

17. [http://www.firmanowak.pl/cms\\_24\\_.html](http://www.firmanowak.pl/cms_24_.html)

18. [http://biurose.sejm.gov.pl/teksty\\_pdf/i-894.pdf](http://biurose.sejm.gov.pl/teksty_pdf/i-894.pdf)

**Stych M., PhD,**

Krakow Pedagogical University

#### **SELECTED LEGAL AND ECONOMIC ASPECTS OF THE TRANSPORTATION OF LIVESTOCK**

The transport of live, domesticated animals is widespread today and it differs significantly from the transport of material goods. Animal transport is burdened with high risk of generating animal stress and suffering which can lead to animal death. The risk in transport has its sources in several areas e.g. stress reaction during loading, transport conditions, restricted access to feed and water, changing climatic conditions, noise, or finally problems with maintaining a standing position.

Therefore it is obvious that there is a need to address and regulate the issue of animal transport by road at the European Union (EU) level which would then standardize solutions in this area. The passed legislation of the past few years has normalized the above issue and has been expanded, but more importantly clarified.

Taking the above mentioned conditions into account, insuring appropriate transport conditions for animals is a pertinent task not only for owners of domesticated animals and meat processors, but above all, the relevant authorities of EU member states. This article undertakes an effort to analyze selected legal solutions in the area of animal transport and an assessment thereof. The article ends with conclusionary remarks.

**Key words:** safety of livestock; transport of animals; classification of animals for transport

*Одержано редакцією 12. 02.2018 р.  
Прийнято до публікації 20.02.2018 р.*