

Przegląd Prawno-Ekonomiczny

REVIEW OF LAW, BUSINESS & ECONOMICS

październik-listopad-grudzień

Nr 45
(4/2018)



WYDZIAŁ ZAMIEJSKOWY
PRAWA I NAUK
O SPOŁECZEŃSTWIE | **KUL**

WYDAWCA

Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II | Wydział Zamiejscowy Prawa i Nauk o Społeczeństwie
w Stalowej Woli

ADRES REDAKCJI

Redakcja „Przeglądu Prawno-Ekonomicznego” | 37-450 Stalowa Wola, ul. Ofiar Katynia 6a |
e-mail: ppe@kul.pl

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

dr Artur Lis – redaktor naczelny (editor-in-chief) | dr David W. Lutz (Holy Cross College w Notre Dame, USA) | dr Dariusz Żak – zastępcy redaktora naczelnego (associate editors) | dr hab. Grzegorz Wolak – sekretarz redakcji (administrative editor) | dr hab. Piotr T. Nowakowski – redaktor ds. międzynarodowych (international editor) | dr Filip Ciepły, dr Isaac Desta (Holy Cross College w Notre Dame, USA), dr Dorota Tokarska, dr Dominik Tyrawa, dr Timothy Wright (Holy Cross College w Notre Dame, USA) – redaktorzy tematyczni (subject editors) | dr Piotr Pomorski – redaktor statystyczny (statistical editor) | mgr Agnieszka Lis – redaktor językowy polskojęzyczny (Polish-language editor) | mgr Tomasz Deptuła (USA) – redaktor językowy anglojęzyczny (English-language editor) | prof. dr hab. Nikolaï Gołowaty (UKRAINA) – redaktor językowy rosyjskojęzyczny | dr Judyta Przyłuska-Schmitt – redaktor konsultant (consulting editor) | mgr Rafał Podlesny – redaktor techniczny (layout editor)

RADA NAUKOWA

ks. prof. dr hab. Antoni DĘBIŃSKI (Rektor KUL Lublin) | prof. dr hab. Thomas BURZYCKI (Holy Cross College w Notre Dame, USA) | prof. dr hab. Wiktor CZEPUKO (Ukraina) | dr hab. Leszek CWIKAŁA (KUL Stalowa Wola) | prof. dr hab. Czesław DEPTUŁA (KUL Lublin) | dr hab. Marzena DYJAKOWSKA (KUL Lublin) | abp. prof. dr hab. Andrzej DZIĘGA (Szczecin) | dr hab. Krzysztof GRZEGORCZYK (Wyższa Szkoła Humanistyczno-Przyrodnicza w Sandomierzu) | nadkom. dr Dominik HRYSZKIEWICZ (Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie) | prof. dr hab. Aleks JULDASZEW (Interregional Academy of Personnel Management, Ukraina) | prof. dr hab. Marian KOZACZKA (KUL Stalowa Wola) | prof. dr hab. Andrzej KUCZUMOW (KUL Stalowa Wola) | prof. dr hab. Pantelis KYRMIZOGLU (Alexander TEI of Thessaloniki, Greece) | dr hab. Antoni MAGDOŃ (KUL Stalowa Wola) | ks. prof. dr hab. Henryk MISZTAŁ (KUL Lublin) | prof. dr hab. Wojciech NASIEROWSKI (University of New Brunswick) | prof. dr hab. Jurij PACZKOWSKI (Ukraina) | prof. dr hab. Pylyp PYLYPENKO (Ukraina) | prof. dr hab. Anton STASCH (European Academy of Technology & Management, Oedheim Niemcy) | prof. dr hab. Tomasz WIELICKI (California State University, Fresno) | ks. dr hab. Krzysztof WARCHAŁOWSKI (Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego)

RECENZENCI ZEWNĘTRZNI

dr hab. Leszek BIELECKI (Wyższa Szkoła Ekonomii, Prawa i Nauk Medycznych w Kielcach) | dr Walentyn GOŁOWCZENKO (Interregional Academy of Personnel Management, Ukraina) | dr hab. Mirosław KARPIUK (Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie) | dr Barbara Lubas (Nadbużańska Szkoła Wyższa w Siemiatyczach) | prof. dr hab. Oleksander MEREŻKO (Ukraina) | dr Kiril MURAWIEW (Interregional Academy of Personnel Management, Ukraina) | dr Łukasz Jerzy PIKULA (Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach) | ks. dr hab. Tomasz RAKOCZY (Uniwersytet Zielonogórski) | dr hab. Krystyna ROSŁANOWSKA-PLICHCIŃSKA (Wyższa Szkoła Zarządzania i Ekologii w Warszawie) | dr hab. Piotr RYGUŁA (Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego) | dr hab. Romuald SZEREMIETIEW (Akademia Obrony Narodowej) | prof. dr hab. Jerzy Tomasz SZKUTNIK (Politechnika Częstochowska) | prof. dr hab. Dariusz SZPOPER (Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie) | dr hab. Andrzej SZYMAŃSKI (Uniwersytet Opolski) | dr Agnieszka OGRODNIK-KALITA (Uniwersytet Pedagogiczny im. KEN w Krakowie)

DRUK I OPRAWA

VOLUMINA.PL DANIEL KRZANOWSKI | ul. Ks. Witolda 7-9, 71-063 Szczecin | tel. 91 812 09 08 |
e-mail: druk@volumina.pl

ISSN 1898-2166 | Nakład 300 egz.

Spis treści

Artykuły

LESZEK ĆWIKŁA *Respublica bene ordinata. Udział elit prawosławnych w życiu politycznym w Rzeczypospolitej w XV – XVIII w. (część II)* | 11

DARIUSZ BRAKONIECKI *Oddolna działalność obywatelska jako element pozapaństwowych form ochrony bezpieczeństwa społeczności lokalnej. Zagadnienia administracyjnoprawne* | 27

PAWEŁ BUCOŃ *Formy wykonywania zawodu radcy prawnego* | 37

MARIUSZ Z. JĘDRZEJKO, MIROŚLAW REWERA, KAJA KASPRZAK *Stosunek Unii Europejskiej oraz niektórych państw UE do marihuany. Regulacje prawne w wybranych krajach członkowskich* | 52

KAROL JUSZKA *Czynniki dotyczące podjęcia na nowo umorzonego postępowania przygotowawczego w orzecznictwie Sądu Najwyższego i sądów powszechnych* | 74

MIROŚLAW KOPEĆ *O potrzebie wprowadzenia pisemnej interpretacji przepisów dotyczących prawa do emerytury* | 85

MAREK STYCH *Wybrane aspekty prawne i organizacyjne transportu zwierząt gospodarskich* | 96

DARIUSZ ŻAK *Prawne zasady przetwarzania danych osobowych* | 111

SEBASTIAN BAJON *Upadłości i restrukturyzacje w Polsce – wybrane aspekty prawne i statystyki postępowań* | 127

AGATA KACZYŃSKA - KRAL *Między rzeczą a energią – refleksja nad obecnym modelem „sprzedaży” niematerialnego egzemplarza programu komputerowego* | 142

ROBERT KAROWIEC *Aspekt porównawczy Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej (w zakresie ochrony praw społeczno-ekonomicznych) z innymi aktami międzynarodowymi o podobnym znaczeniu* | 153

ADAM KARPIŃSKI *Kultura remiksu i dozwolony użytek w prawie autorskim* | 173

AGNIESZKA LASOTA *Komercjalizacja wizerunku a media społecznościowe* | 183

BARTŁOMIEJ ORĘZIAK *Ograniczenia linkowania w Internecie w świetle orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej – analiza orzeczenia z dnia 14 czerwca 2017 roku w sprawie C-610/15* | 199

PRZEMYSŁAW PASIERB *Jednolity rynek cyfrowy jako narzędzie harmonizujące wewnątrzspółnotowe korzystanie z własności intelektualnej* | 220

ARTUR TIM *Mandatory Disclosure Rules w Unii Europejskiej - wybrane aspekty regulacji z perspektywy polskiej, niemieckiej i brytyjskiej* | 235

MICHAŁ JĘDRZEJCZYK *Aktualne zasady i kontrola planowania finansowego* | 257

JACEK LEWKOWICZ *Ekonomia kosztów transakcyjnych w teorii i praktyce – integracja pionowa elektrowni z kopalnią węgla brunatnego* | 274

MIROSLAW MACHNACKI *Wykorzystanie rachunkowości rolnej w wycenie efektów zewnętrznych w rolnictwie* | 290

JUDYTA PRZYŁUSKA-SCHMITT *Organizacja zabezpieczenia emerytalnego w Niemczech* | 303

Glosa

SZYMON ROŻEK *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 2017 r., II CSK 520/16* | 322

Tekst źródłowy

ARTUR LIS *Uchwały synodu łęczyckiego z 1257 roku* | 334

Sprawozdanie

ARTUR LIS *Ogólnopolska konferencja naukowa „Polonia Restituta. Dekalog dla Polski w 100-lecie odzyskania niepodległości: Kultura i Tożsamość”, Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II (Lublin, 10.12.2018 r.)* | 340

Contents

Articles

LESZEK ÓWIKŁA *Respublica bene ordinata. Participation of Orthodox Elite in political life in the 15th and 18th century Republic. (part II)* | 11

DARIUSZ BRAKONIECKI *Grassroots active citizenship as an element of non-government forms of security protection of local community. Administrative and legal issues* | 27

PAWEŁ BUCOŃ *The Forms of Practising as a Legal Adviser* | 37

MARIUSZ Z. JĘDRZEJKO, MIROSŁAW REWERA, KAJA KASPRZAK *The attitude of the European Union and some EU countries to marijuana. Legal regulations in selected member countries* | 52

KAROL JUSZKA *Factors connected with resume preparatory criminal proceedings in the judgments issued by the Supreme Court and common courts* | 74

MIROSŁAW KOPEĆ *The need to introduce a written interpretation of the provisions on the right to a retirement pension* | 85

MAREK STYCH *Livestock Transport: Selected Legal and Organizational Issues* | 96

DARIUSZ ŻAK *Legal rules for the processing of personal data* | 111

SEBASTIAN BAJON *Bankruptcies and restructurings in Poland – a selected legal aspects and statistics of proceedings* | 127

AGATA KACZYŃSKA - KRAL *Between thing and energy - a reflection on the current “selling” an intangible copy of a computer program model* | 142

ROBERT KAROWIEC *The comparative aspect of the Charter of Fundamental Rights of the European Union (regarding the protection of socio-economic rights) with other international acts of similar importance* | 153

ADAM KARPIŃSKI *The remix culture and permitted use in copyright law* | 173

AGNIESZKA LASOTA *Commercialization of the image and social media* | 183

BARTŁOMIEJ ORĘZIAK *Restrictions of linking on the Internet in the light of the case law of the Court of Justice of the European Union - an analysis of the judgment of 14 June 2017 in Case C-610/15* | 199

PRZEMYSŁAW PASIERB *The Digital Single Market as a tool harmonizing the inter – community use of intellectual property* | 220

ARTUR TIM *Mandatory Disclosure Rules in the European Union - remarks from the Polish, German and British perspective* | 235

MICHAŁ JĘDRZEJCZYK *Current principles and control of financial planning* | 257

JACEK LEWKOWICZ *Transaction costs economics in theory and practice – vertical integration of powerplants and coal mines* | 274

MIROŚLAW MACHNACKI *The role of accounting in the valuation of external effects in agriculture* | 290

JUDYTA PRZYŁUSKA-SCHMITT *The organization of pension security in Germany* | 303

Gloss

SZYMON ROŻEK *Gloss to the Decision of the Supreme Court from 25 May 2017, II CSK 520/16* | 322

Source text

ARTUR LIS *The resolutions of the Synod of Łęczyca from 1257 year* | 334

Report

ARTUR LIS *National scientific conference „Polonia Restituta. Decalogue for Poland on the 100th anniversary of regaining independence: Culture and Identity”* | 340

Marek Stych

Wybrane aspekty prawne i organizacyjne transportu zwierząt gospodarskich

Livestock Transport: Selected Legal and Organizational Issues

I. Wstęp

Współcześnie transport żywych zwierząt gospodarskich jest rozpowszechniony¹ i znacząco różni się od transportu dóbr materialnych. Jest bowiem on obciążony dużym ryzykiem narażenia zwierząt na stres, cierpienie ale również może doprowadzić w niektórych przypadkach do ich śmierci. Wystąpienie określonego ryzyka podczas transportu może wynikać z różnych przyczyn, może to być np.: reakcja stresowa podczas załadunku zwierzęcia, warunki jego transportu, ograniczony dostęp do wody i paszy podczas transportu, zmienne warunki klimatyczne, hałas, czy wreszcie problemy z utrzymaniem postawy pionowej.

Dlatego też na szczeblu unijnym jak i krajowym pojawiła się konieczność uregulowania prawnego problematyki organizacji transportu drogowego zwierząt gospodarskich, co w perspektywie miało 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 kosztów transportowania zwierząt.

¹ Statystyki dotyczące przewozu zwierząt na terenie Unii Europejskiej i spoza niej wskazują, że liczba wszystkich transportowanych żywych zwierząt gospodarskich w latach 2005-2009 wzrosła o 15%. Transport długodystansowy stanowi często ponad połowę wszystkich przewozów zwierząt. Średnio udział takich transportów w latach 2007-2009 wynosił dla bydła 57%, dla koni 68%, dla owiec 64%, jedynie w przypadku trzody chlewnej był niższy i wynosił 40% - <http://www.controlpost.eu/joomla/images/journal/publications/Wies-Jutra-October-2012-PL.pdf> [dostęp: 20.12.2017].

Uwzględniając powyższe czynniki należy stwierdzić, iż zapewnienie prawidłowej jakości transportu zwierząt jest istotnym zadaniem nie tylko posiadacza zwierząt gospodarskich, przedstawicieli przetwórstwa mięsa ale przede wszystkim właściwych organów państwa członkowskiego UE.

W artykule zastosowano metodę dogmatyczną, polegającą na analizie wybranych rozwiązań prawnych w zakresie organizacji transportu zwierząt, jego kosztów oraz oceny tych regulacji. Całość rozważań zamykają wnioski końcowe.

II. Regulacje prawne szczebla unijnego

Rozważania należy rozpocząć od aktu prawnego, który stworzył podwaliny regulacji transportu zwierząt na obszarze UE 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/EWG². Została ona znowelizowana dyrektywą 95/29/WE z dnia 29 czerwca 1995 r.³, która dotyczyła zasad przemieszczania zwierząt wszystkimi dostępnymi środkami transportu i zawiera jednolite przepisy oraz szczegółowe postanowienia dla wszystkich przewoźników⁴. Zgodnie z treścią tej dyrektywy, na terenie UE dozwolony jest transport⁵

² Dz. Urz. UE. L nr 340, s. 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 zmieniająca 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).

³ 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).

⁴ Decyzja Rady 2004/544/WE z dnia 21 czerwca 2004 r. odnosząca się do podpisania Europejskiej Konwencji w sprawie ochrony zwierząt w czasie transportu międzynarodowego (Dz.U. L 241 z 13.7.2004, s. 21). 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 (Dz.U. L 174 z 2.7.1997, s. 1-6). Kolejne zmiany do rozporządzenia Rady (WE) nr 1255/97 zostały włączone do tekstu podstawowego. Decyzja wykonawcza Komisji 2013/188/UE z dnia 18 kwietnia 2013 r. w sprawie rocznych sprawozdań dotyczących niedyskryminacyjnych kontroli przeprowadzanych na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniającego dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (notyfikowana jako dokument nr C(2013) 2098) (Dz.U. L 111 z 23.4.2013, s. 107-114).

⁵ „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 zmieniająca dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97.

w warunkach, które wykluczają niepotrzebne cierpienie zwierząt lub niewłaściwe ich traktowanie⁶. Zwierząt nie należy transportować w sposób mogący powodować u nich powstawanie okaleczeń lub przyczyniający się do zadawania im cierpienia zgodnie z Ogólnymi warunkami transportu zwierząt zawartymi w art. 3 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) podlegają obowiązkowi rejestracji i powinny posiadać autoryzację właściwych organów państwa członkowskiego UE⁷, posiadać właściwie wyszkolonych pracowników⁸ oraz co wymaga podkreślenia, posiadać środki transportu⁹ odpowiadające wymaganiom określonym w dyrektywie. Sam środek transportu – jego

⁶ 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.

⁷ Rodzaje dokumentów wymaganych w przypadku transportu zwierząt (UE): świadectwo zdrowia lub poświadczenie zdrowotności, paszport, decyzja Powiatowego Lekarza Weterynarii dopuszczającego środek transportu, Zaświadczenie o kwalifikacjach konwojenta/kierowcy, - Plan trasy, dokumentacja środka transportu (ewidencja zwierząt), poświadczenie mycia i dezynfekcji.

⁸ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 9 sierpnia 2004 r. w sprawie warunków i trybu potwierdzania kwalifikacji kierowców i konwojentów zatrudnionych przy transporcie zwierząt (Dz. U. Nr 185, poz. 1914). Szkolenie dla konwojentów odbywa się w formie kursów obejmujących: znajomość legislacji krajowej i obowiązującej w krajach członkowskich UE w zakresie ochrony zwierząt podczas transportu, planowania trasy, dokumentacji niezbędnej w czasie transportu, załadunku i rozładunku, zabiegów pielęgnacyjnych przy zwierzętach (karmienie, pojenie), zmniejszenia stresu, postępowania w sytuacji zachorowań zwierząt i wielu innych kwestii związanych z utrzymaniem jak najlepszych warunków transportu. Egzamin odbywa się w obecności 3-osobowej komisji powołanej przez Powiatowego Lekarza Weterynarii, odpowiedniego dla miejsca szkolenia - Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 18 maja 2007 r. w sprawie powoływania komisji egzaminacyjnej, która przeprowadza egzamin kończący szkolenie osób wykonujących czynności w zakresie transportu lub obsługi zwierząt (Dz. U. Nr 98, poz. 654).

⁹ „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.

konstrukcja - powinna umożliwiać sprawowanie opieki nad zwierzętami i przeprowadzenie kontroli ich stanu¹⁰. Zgodnie z dyrektywą zwierzęta dopuszczone do transportu muszą być zdolne do podróży¹¹. Zwierzęta chore, zranione lub ciężarne nie powinny być transportowane z wyjątkiem ściśle wyszczególnionych okoliczności¹².

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/EWG¹³. Rozporządzenie to ustala kryteria funkcjonowania punktów kontrolnych, czyli tzw. miejsc odpoczynku transportowanych zwierząt¹⁴. Punkty

¹⁰ 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.

¹¹ Przykładem jest - System TRACES - informatyczny system kontroli i powiadamiania o przemieszczeniach zwierząt żywych i produktów pochodzenia zwierzęcego przez terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej. System został utworzony na podstawie decyzji Komisji (WE) nr 2004/292 w sprawie wprowadzenia systemu TRACES i zmieniającej decyzję 92/486/EWG. Jest stosowany przez właściwe władze weterynaryjne wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej od dnia 1 stycznia 2005 r. - https://ec.europa.eu/food/animals/traces_en [dostęp: 15.12.2017].

¹² 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 - ZAŁĄCZNIK I Przepisy Techniczne (określone w art. 6 ust. 3, art. 8 ust. 1, art. 9 ust. 1 i ust. 2 lit. a): 3. Chore lub zranione zwierzęta mogą być uznawane za zdolne do transportu, jeśli są: a) lekko zranione lub chore, a transport nie spowoduje dodatkowego cierpienia; w razie wątpliwości, konieczna jest decyzja weterynarza; b) transportowane do celów dyrektywy Rady 86/609/EWG (1) jeśli choroba lub uszkodzenie jest częścią programu badawczego; c) transportowane pod nadzorem weterynaryjnym lub po leczeniu lub też po diagnozie weterynaryjnej. Zezwolenie na tego rodzaju transport zostaje wydane jedynie wówczas, jeśli objęte nim zwierzęta nie są poddane niepotrzebnemu cierpieniu lub złemu traktowaniu; d) zwierzęta poddane procedurom weterynaryjnym wynikającym z praktyk rolniczych, takich jak pozbawianie rogów lub kastracja, pod warunkiem, że rany są całkowicie zagojone.

¹³ Dz. Urz. UE. L nr 174, str. 1; Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 stycznia 1999 r.

¹⁴ 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*.

kontrolne powinny posiadać narzędzia do oczyszczenia i dezynfekcji pomieszczeń i budynków, a także rampy do załadunku i rozładunku zwierząt¹⁵. W akcie tym określono również częstotliwość czynności mających na celu oczyszczenie i dezynfekcję pomieszczeń oraz sposób postępowania ze zwierzętami znajdującymi się w punktach postojowych¹⁶.

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 1255/97¹⁷. Akt ten precyzuje zasady stosowania w pojazdach ściółki¹⁸, 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

¹⁵ 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 - 1.4. a) Nachylenie ramp nie może przekraczać 20 stopni, co stanowi 36,4 % do płaszczyzny poziomej dla świń, jałówek i koni oraz 26 stopni 34 minuty, czyli 50 % do płaszczyzny poziomej dla owiec i bydła innego niż jałowki. Jeśli nachylenie jest większe niż 10 stopni, co stanowi 17,6 % do płaszczyzny poziomej, rampy powinny być zaopatrzone w ograniczniki dla kopyt, zapewniające zwierzęciu na bezpieczne wejście lub zejście; b) platformy podnoszące i górne podłogi powinny być wyposażone w barierki zabezpieczające przed wypadaniem lub uciekaniem zwierząt podczas załadunku i rozładunku.

¹⁶ Rozporządzenie (WE) nr 1255/97, Załącznik Kryteria wspólnoty w odniesieniu do punktów kontroli - sekcja A Środki Higieny i Ochrony Zdrowia - 1. Każdy punkt kontroli musi: a) być zlokalizowany, zaprojektowany, skonstruowany i obsługiwany w sposób zapewniający wystarczające bezpieczeństwo biologiczne, zapobiegający rozprzestrzenianiu się poważnych chorób zakaźnych do innych gospodarstw oraz pomiędzy kolejnymi partiami zwierząt przejeżdżających przez te punkty; b) być skonstruowany, wyposażony i obsługiwany w sposób zapewniający przeprowadzenie procedur czyszczenia i odkażania. Na miejscu należy zapewnić myjnię dla ciężarówek. Tego rodzaju sprzęt musi działać we wszystkich warunkach pogodowych; c) być czyszczone i odkażane przed każdym wykorzystaniem i po każdym wykorzystaniu, zgodnie z wymogami ustalonymi przez urzędowego lekarza weterynarii.

¹⁷ Dz. Urz. UE. L 2005 nr 3, str. 1.

¹⁸ Rozdział VI - Dodatkowe przepisy dotyczące długotrwałych przewozów domowych nieparzystokopytnych, gatunków domowego bydła, owiec, kóz i świń. Podłoga i ściółka - 1.2. Zwierzęta muszą mieć zapewnioną odpowiednią ściółkę lub odpowiedni materiał gwarantujący im wygodę, właściwą dla gatunku, liczby transportowanych zwierząt, czasu podróży oraz pogody. Materiał musi zapewniać odpowiednią absorpcję moczu i odchodów.

oraz urządzeń do pojenia zwierząt¹⁹. Inne zmiany polegały na dopuszczeniu transportu trwającego maksymalnie 24 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. Zaostrzono również przepisy w zakresie traktowania zwierząt podczas załadunku i wyładunku²⁰, a także wprowadzono konieczność wyposażenia pojazdów w urządzenia usprawniające podejmowanie tych czynności.

Tabela nr 1. Przykład wielkości powierzchni dla koni podczas transportu drogowego

Konie dorosłe	1,75 m ² (0,7 x 2,5 m)
Młode Konie (6-24 miesięcy) (do podróży trwającej do 48 godzin)	1,2 m ² (0,6 x 2 m)
Młode konie (6-24 miesięcy) (do podróży trwającej ponad 48 godzin)	2,4 m ² (1,2 x 2 m)
Kucyki (poniżej 144 cm)	1 m ² (0,6 x 1,8 m)
Żrebięta (0-6 miesięcy)	1,4 m ² (1 x 1,4 m)

Źródło: 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

Regulacja unijna dopuszcza wyjątek w tym przypadku, bowiem w trakcie długich podróży, źrebiętom oraz młodym koniom powinna być zapewniona możliwość leżenia. Dopuszcza się możliwość odchyień - maksymalnie o 10 % w odniesieniu do dorosłych koni i kucyków oraz o 20 % w odniesieniu do młodych koni i źrebiąt, w zależności nie tylko od masy oraz rozmiarów, ale także od kondycji fizycznej, warunków meteorologicznych oraz przewidywanego czasu podróży.

Jednym z istotnych rozwiązań jest wprowadzenie przez powyższe rozporządzenie unijne wymogu zezwoleń dla przewoźnika - w zależności od długości przewozu. Rozporządzenie uzależnia czas transportu od rodzaju zwierząt:

- świnie - transport może trwać 24h podróży, 24h odpoczynku,
- krowy - 14h podróży, 1h odpoczynku i kolejne 14h podróży,
- konie - 24h podróży, 24h odpoczynku.

¹⁹ 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 [dostęp: 20.12.2017].

²⁰ 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 [dostęp: 20.12.2017].

Jeśli przewóz jest długotrwały zwierzęta muszą zostać rozładowane, nakarmione, napojone i pozostawione do odpoczynku przez co najmniej 24 godziny w punktach kontrolnych lub punktach postoju w celu zapewnienia zdrowia i dobrostanu zwierząt podczas tych postojów.

Osoby wnioskujące o wydanie zezwolenia 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 jest dłuższy niż pięć lat. Akt unijny wprowadza dodatkowe wymagania przy wydawaniu zezwoleń w przypadku przewozów długotrwałych. Podmioty te zobowiązane 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.

III. Regulacja prawa polskiego w zakresie transportu zwierząt

Podstawowym aktem prawnym regulującym na obszarze Polski zasady traktowania zwierząt podczas transportu normuje ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt²¹. Problematyka transportu zwierząt regulowana jest w rozdz. 7 „Transport zwierząt”²². W zasadniczej kwestii powyższy rozdział nie normuje szczegółowo badanej materii, odwołując się do unormowań unijnych (art. 24).

²¹ t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1840.

²² 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.

Aktem o charakterze dostosowującym do rozwiązań unijnych była ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r.²³ o zmianie ustawy o ochronie zwierząt i ustawy o ochronie zdrowia zwierząt oraz zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt. Analiza przyjętych rozwiązań prawnych w zakresie transportu, pozwala na przedstawienie katalogu określonych obowiązków przewoźnika odnośnie zorganizowania transportu. Katalog ten jednoznacznie wskazuje, iż 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, pod warunkiem, że 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 ANIMO²⁴. Zgodnie z art. 9 ust. 7 Dyrektywy Rady z dnia 28 stycznia 1991 r. w sprawie warunków zdrowotnych zwierząt regulujących

²³ Dz. U. Nr 249, poz. 1830

²⁴ 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.

handel wewnątrzspółnotowy owcami i kozami²⁵, lekarz weterynarii wystawiający świadectwo zdrowia dla handlu wewnątrzspółnotowego zgodnie ze wzorem I, II lub III określonym w załączniku E, odpowiednio do przypadku, powinien zapewnić, aby przemieszczanie zwierząt gospodarskich zostało zapisane w systemie ANIMO w dniu wystawienia świadectwa.

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 transport²⁶. Jako przykład można wskazać na regulację art. 28 ust. 5 ustawy o ochronie zdrowia zwierząt oraz zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt, który wprowadza obowiązek polegający na tym, że po dokonaniu uboju koniowatych, Powiatowy Lekarz Weterynarii właściwy ze względu na miejsce położenia rzeźni, w której je poddano ubojowi, spisał numery identyfikacyjne tych zwierząt lub numery ich dokumentów identyfikacyjnych i na wniosek właściwych organów miejsca wysyłki przesłał te numery jako potwierdzenie uboju zwierząt.

VI. Organizacja transportu zwierząt gospodarskich

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 ulokowane 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

²⁵ Dz. Urz. UE. L. Nr 46, str. 19.

²⁶ 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> [dostęp: 21.12.2017].

- umożliwiająca 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.

Ze względu na przedmiot transportu jakim są zwierzęta gospodarskie szczególnego znaczenia nabiera organizacja transportu. W praktyce o tych kwestiach zadecyduje również rodzaj transportu, jakim jest np.: transport drogowy. Uwzględniając koszty 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, np.: „powierzchni podłogi” przewidzianej na jedno zwierzę. Zagadnienie to przedstawia tabela nr 2, której analiza pozwala na wskazanie znacznych różnic w wymogach dotyczących powierzchni.

Tabela nr 2. Minimalna powierzchnia podłogi przy transporcie drogowym

Rodzaj	Przybliżona masa w kg	Powierzchnia w m ² /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, co przedstawia tabela nr 3.

Tabela nr 3. Odstępny czasu pomiędzy 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; Wieś jutra, listopad 11(112) 2007: 1-5.

W tym miejscu zasadne jest przedstawienie przykładowego kosztu transportu, który kalkuluje się następująco - cena w zależności od wybranego kraju waha się w granicy od 0,80 euro do 1,30 euro za km. Przykładowa oferta na przewóz żywca²⁷ przedstawia się następująco:

- 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 naruszeniami przepisów prawa polegającymi na przypadkach obniżania kosztów transportu poprzez np.²⁸:

- przewożenie łącznie zwierząt o różnej wielkości,
- stosowanie starych i nieprzystosowanych pojazdów do transportu zwierząt,
- przeładowanie pojazdów,
- zmniejszenie powierzchni dla zwierząt.

V. Podsumowanie

Wzrost liczby regulacji unijnych oraz krajowych, w szczególności ich szczegółowość wynikają jak przedstawiono z dużego natężenia transportu zwierząt gospodarskich na obszarze UE, co należy ocenić pozytywnie. Przyczyną takiego stanu na obszarze UE są czynniki ekonomiczne – znaczne zróżnicowanie w kosztach

²⁷ http://www.firmanowak.pl/cms_24_.html

²⁸ http://biurose.sejm.gov.pl/teksty_pdf/i-894.pdf

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 stanowisko dotyczące unikania transportowania zwierząt przy skrajnych temperaturach, upałach lub silnych mrozach.

W praktyce jednak poza przedstawionymi rozwiązaniami prawnymi na szczeblu unijnym i krajowym, które znajdują swoje uzasadnienie również w bezpieczeństwie zdrowotnym mieszkańców UE, należy wskazać na istniejące problemy związane między innymi z:

1. miejscami postojowymi:
 - zarządcy wskazanych miejsc niechętnie przyjmują pojazdy przewożące żywe zwierzęta, ze względu na przykry zapach oraz zbyt duży hałas;
 - pojazdy przewożące zwierzęta wymagają specjalnych stacji z właściwym wyposażeniem, np.: dostęp do wody, miejsca zacienione;
2. punktami kontrolnymi – właściwa lokalizacja, zaprojektowanie; 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.

Bibliografia

Akty prawne

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.

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, s. 52).

- Rozporządzenie Rady (WE) nr 1255/97 z dnia 25 czerwca 1997 r. dotyczące kryteriów wspólnotowych dla miejsc postojów oraz zmieniające plan trasy określony w Załączniku do dyrektywy 91/628/EWG (Dz.U. L 174 z 2.7.1997, s. 1-6).
- 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, s. 1).
- Ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (t.j. Dz.U. z 2003 r. Nr 106, poz. 1002 ze zm.).
- 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, s. 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, s. 46).
- Decyzja Komisji z dnia 2 marca 1992 r. dotycząca map przewidzianych do stosowania w systemie ANIMO (Dz. Urz. UE. L nr 80, s. 33).
- Decyzja Komisji z dnia 24 stycznia 1994 r. w sprawie wprowadzania w życie systemu komputerowego ANIMO (Dz. Urz. UE. L nr 21, s. 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, s. 54).
- Decyzja Rady 2004/544/WE z dnia 21 czerwca 2004 r. odnosząca się do podpisania Europejskiej Konwencji w sprawie ochrony zwierząt w czasie transportu międzynarodowego (Dz.U. L 241 z 13.7.2004, s. 21).
- Decyzja wykonawcza Komisji 2013/188/UE z dnia 18 kwietnia 2013 r. w sprawie rocznych sprawozdań dotyczących niedyskryminacyjnych kontroli przeprowadzanych na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniającego dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (notyfikowana jako dokument nr C(2013) 2098) (Dz.U. L 111 z 23.4.2013, s. 107-114).
- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 października 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu transportu zwierząt (Dz.U. Nr 185, poz. 1809).
- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 9 sierpnia 2004 r. w sprawie warunków i trybu potwierdzania kwalifikacji kierowców i konwojentów zatrudnionych przy transporcie zwierząt (Dz. U. Nr 185, poz. 1914).
- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 18 maja 2007 r. w sprawie powoływania komisji egzaminacyjnej, która przeprowadza egzamin kończący

szkolenie osób wykonujących czynności w zakresie transportu lub obsługi zwierząt (Dz. U. Nr 98, poz. 654).

Orzecznictwo

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.

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.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 28 lipca 2016 r., C-469/14.

Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego siedziba w Warszawie z dnia 20 lutego 2006 r., VI SA/Wa 2137/05.

Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego siedziba w Warszawie z dnia 9 maja 2006 r., VI SA/Wa 548/06.

Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 7 września 2007 r., I OSK 1326/06.

Źródła internetowe

<http://www.controlpost.eu/joomla/images/journal/publications/Wies-Jutra-October-2012-PL.pdf> https://ec.europa.eu/food/animals/traces_en

www.eur-lex.europa.eu

<http://www.siedlce.piwet.net/Transporto7102011.pdf>

Streszczenie

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.

Summary

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: livestock safety, animal transport, animal classification for transport

Nota o autorze

Marek Stych - doktor nauk prawnych, Uniwersytet Pedagogiczny im. KEN w Krakowie, dziedziny badawcze: samorząd terytorialny oraz zdrowie publiczne, e-mail: stycma@interia.pl