

MIŁOSZ URBAŚ¹, JADWIGA TOPCZEWSKA², MAŁGORZATA ORMIAN²

¹SKN Animal Equus, Wydział Technologiczno-Przyrodniczy, Uniwersytet Rzeszowski; ²Katedra Produkcji Zwierzęcej i Oceny Produktów Drobiarskich, Wydział Technologiczno-Przyrodniczy, Uniwersytet Rzeszowski, e-mail: jtopczewska@ur.edu.pl

NIEPRAWIDŁOWOŚCI W OBROcie ZWIERZĘTAMI GOSPODARSKIMI PODCZAS PROCESU TRANSPORTU

Abstrakt: Celem badań była analiza najczęściej stwierdzanych podczas kontroli przewozu zwierząt gospodarskich nieprawidłowości w latach 2019-2023, wskazanych w systemie TRACES. Zakres badania obejmował analizę danych z lat 2019-2023, pozyskanych z rejestrów i raportów instytucji unijnych. Najczęstsze naruszenia przepisów transportowych dotyczyły rozbieżności w dokumentach i nieprawidłowych adresów docelowych. Kwestie związane z dobrostanem zwierząt najczęściej wynikały z niekompletnych wpisów w dzienniku podróży oraz niespełnienia wymogów dotyczących podróży trwających dłużej niż 8 godzin. W 2023 r. zaobserwowano tendencję spadkową liczby naruszeń, co sugeruje skuteczność wdrożonych zmian w procedurach kontrolnych. Zaleca się wprowadzenie skuteczniejszych procedur weryfikacji i szkoleń dla przewoźników w celu zmniejszenia liczby naruszeń. Należy utrzymać ciągły monitoring z wykorzystaniem systemu TRACES wraz z wdrożeniem dodatkowych środków usprawniających jego działanie.

Słowa kluczowe: dobrostan zwierząt, straty, transport, zasoby

IRREGULARITIES IN LIVESTOCK TRADE DURING THE TRANSPORT PROCESS

Abstract: The aim of the research was to analyse the most frequent irregularities found during livestock transport inspections between 2019 and 2023, as indicated in TRACES. The scope of the study included the analysis of data from the years 2019–2023, obtained from the registers and reports of EU institutions. The most common violations of transport regulations concerned document discrepancies and incorrect destination addresses. Issues related to animal welfare were most often the result of incomplete travel log entries and failure to meet the requirements for journeys lasting more than 8 hours. A downward trend in the number of violations was observed in 2023, suggesting the effectiveness of the implemented changes in control procedures. It is recommended to introduce more effective verification and training procedures for transport operators to reduce the number of violations. Continuous monitoring using the TRACES system should be maintained, along with the implementation of additional measures to improve its operation.

Keywords: animal welfare, animal health, animal transport, EU regulations, non-compliance in transport

I. WSTĘP

W ciągu ostatnich lat handel międzynarodowy zwierzętami stał się istotnym elementem globalnej gospodarki, wymagającym szczególnej uwagi pod kątem zdrowia i dobrostanu zwierząt. Regulacje prawne Unii Europejskiej, zwłaszcza dotyczące zdrowia zwierząt i ich dobrostanu, mają na celu minimalizowanie ryzyka rozprzestrzeniania się chorób zakaźnych oraz zapewnienie humanitarnych warunków transportu. Niemniej jednak, mimo istniejących mechanizmów kontrolnych, pojawiają się przypadki niezgodności z obowiązującymi przepisami, które wpływają zarówno na efektywność procesu handlowego, jak i na straty w wyniku m.in. ubojów z konieczności i upadków zwierząt. Każdego roku miliardy zwierząt są przewożone różnymi środkami transportu, drogą lądową, morską, kolejową a także powietrzną. Przemieszczanie zwierząt odbywa się zarówno na poziomie lokalnym, jak i międzynarodowym, często na znaczne odległości. Jest to nieodłączny element globalnej gospodarki w kontekście handlu zwierzętami przeznaczonymi do uboju lub chowu i hodowli. Zgodnie z obowiązującymi regulacjami transport zwierząt definiuje się jako „przewóz zwierząt przy użyciu środka transportu, włączając w to załadunek oraz wyładunek” [Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r., Rossi 2020; Topczewska i in. 2023]. Analizując skalę transportu zwierząt gospodarskich, warto zauważyć, że 73% międzynarodowego przewozu żywego inwentarza realizują państwa Unii Europejskiej (UE). Wśród nich największy udział mają Holandia, Niemcy, Belgia oraz Polska. Wspólna polityka rolna oraz okresowe zmiany rynkowe sprzyjają przewozowi zwierząt przeznaczonych zarówno do uboju, jak i z przeznaczeniem do tuczu lub opasu. W nadchodzących latach zrównoważony rozwój, w połączeniu z celami środowiskowymi, gospodarczymi i społecznymi, zyska na znaczeniu w unijnym sektorze mięsa, wpływając zarówno na producentów, jak i konsumentów. Przewiduje się, że średnia konsumpcja mięsa na mieszkańca w UE zmniejszy się z 69,8 kg w 2018 roku do 67 kg w 2031 roku [EC 2021]. W 2022 roku unijni rolnicy hodowali 75 milionów sztuk bydła, 135 milionów świń, niemal 60 milionów owiec, ponad 11 milionów kóz oraz miliardy drobiu i innych zwierząt [Eurostat 2023]. W latach 2017–2021 transgraniczny transport zwierząt, zarówno pod względem liczby, jak i masy, obejmował 86% przemieszczania wewnątrz UE, 13,5% eksportu poza UE oraz 0,5% importu z krajów trzecich. W ujęciu liczbowym oznaczało to 1,6 miliarda żywych zwierząt przemieszczanych między państwami członkowskimi oraz do lub z krajów spoza UE [Topczewska i in. 2023].

Celem pracy była analiza najczęściej stwierdzanych podczas kontroli nieprawidłowości w latach 2019-2023 podczas przewozu zwierząt gospodarskich, odnotowanych w systemie TRACES.

II. MATERIAŁ I METODY BADAŃ

Materiałem badawczym były dane pozyskane z systemu TRACES za okres od 2019 do 2023 roku [European Commission 2020, 2021, 2022, 2023, 2024]. TRACES jest wielojęzyczną platformą Komisji Europejskiej monitorującą przemieszczanie zwierząt oraz materiału pochodzenia zwierzęcego i roślinnego pod względem przestrzegania przepisów sanitarnych i fitosanitarnych (zdrowie zwierząt i roślin) dla celów handlowych. Wspiera prawidłowy import zwierząt, produktów zwierzęcych, żywności i pasz nie pochodzących od zwierząt oraz roślin do UE; wewnątrzunijny handel żywymi zwierzętami i niektórymi produktami zwierzęcymi a także eksport zwierząt, niektórych produktów pochodzenia zwierzęcego i roślin z UE. Celem jest usprawnienie procesu certyfikacji i wszystkich powiązanych z nim procedur wjazdowych oraz zapewnienie całkowicie zdigitalizowanego i bez papierowego przepływu dokumentów zgodnie z priorytetem polityki Komisji Europejskiej [TRACES 2024]. W analizie określono udział procentowy nieprawidłowości, zarówno w zakresie

zdrowia jak i dobrostanu zwierząt, stwierdzonych podczas kontroli. Oszacowano również prognozy dla powtarzających się naruszeń na przestrzeni lat 2019-2023. W obliczeniach wykorzystano arkusz Excel.

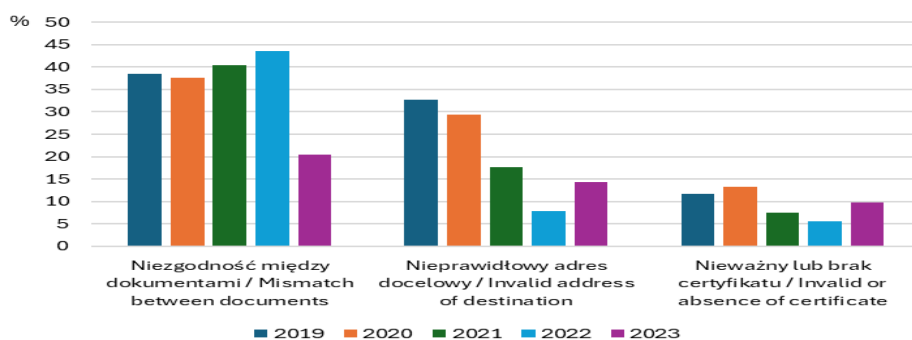
III. WYNIKI I DYSKUSJA

Przeprowadzona analiza wykazała, że w latach 2019–2023 najczęściej występującymi nieprawidłowościami w zakresie zdrowia zwierząt podczas przewozów były te natury formalnej, przede wszystkim związane z dokumentacją, zarówno w wersji papierowej, jak i elektronicznej. W 2019 roku stanowiły one aż 38,46% wszystkich odnotowanych naruszeń, w 2020 – 37,63%, w 2021 – 40,36%, a w 2022 roku 43,59% (rys. 1). Mimo, iż skala problemu była różna, niezgodność dokumentacji ze stwierdzonym podczas kontroli stanem faktycznym konsekwentnie pozostawała głównym obszarem wymagającym poprawy.

Drugą grupą powtarzających się w każdym roku naruszeń były błędy w adresie docelowym. W 2019 roku stanowiły one aż 32,8%, w 2020 – 29,43%, w 2021 – 17,58%, natomiast w 2023 odnotowano 14,40% (rys. 1). Przy stwierdzonych wahaniami w kolejnych latach, trend jest wyraźnie spadkowy. Błędnie wskazany adres docelowy może skutkować realizacją transportu zwierząt powyżej 8 godz., a tym samym wymaga on dedykowanych środków transportu. Nieprawidłowości tego rodzaju mają istotny wpływ na zdrowie zwierząt, zaburzają logistykę transportu oraz wymagają dodatkowej procedury kontroli weterynaryjnej. Stwarzają też zagrożenie w aspekcie strat wynikających z braku wody i paszy.

Trzecim najczęściej stwierdzanym uchybieniem był brak certyfikatu zdrowia lub jego nieważność. W 2019 roku dotyczyło to 11,69% przypadków, w 2020 – 13,35%, w 2021 – 7,55%, w 2022 – 5,51%, a w 2023 roku ponowny wzrost, do 9,85% (rys. 1). Mimo wahań, nieprawidłowości w tym zakresie utrzymują się na stosunkowo wysokim poziomie, wskazując na potrzebę skuteczniejszych mechanizmów kontroli formalnej oraz przypominania o obowiązku posiadania zaświadczeń zdrowotnych zwierząt podczas ich przemieszczania, niezależnie od przeznaczenia.

Jak podaje Chatellier [2021], chów zwierząt jest nierównomiernie rozłożony między państwami członkowskimi Unii Europejskiej, stanowiąc około 40% końcowej produkcji rolnej w UE. Przy różnych modelach produkcji i poziomie intensyfikacji, znaczna liczba przemieszczeń zwierząt wynika z koncentracji produkcji, ograniczeń jak i specyficznych wymagań konsumentów.



Rys. 1. Najczęściej występujące nieprawidłowości dotyczące zdrowia zwierząt (%)

Fig. 1. The most common animal health irregularities (%)

W latach 2019–2023 w zakresie dobrostanu zwierząt podczas transportu najczęściej stwierdzaną niezgodnością były problemy związane z prawidłowym prowadzeniem

dziennika podróży. Nieprawidłowe lub niekompletne zapisy pojawiały się regularnie w każdym analizowanym roku, z tendencją rosnącą. W 2019 roku stanowiły 11,31% wszystkich naruszeń, w 2020 – 21,26%, w 2021 – 13,56%, natomiast w 2022 roku ich liczba gwałtownie wzrosła do 44,36%, by w 2023 roku nadal utrzymać się na wysokim poziomie – 39,78% (tabela 1). Te dane jednoznacznie wskazują, że dokumentacja związana z dłuższymi przewozami zwierząt (powyżej 8 godzin) jest obszarem wymagającym szczególnej uwagi i systemowych usprawnień.

Tabela 1 / Table 1

Najczęściej występujące nieprawidłowości dotyczące dobrostanu zwierząt (%) / *Most frequent animal welfare irregularities (%)*

Wyszczególnienie / <i>Specification</i>	2023	2022	2021	2020	2019
Zapisy dziennika podróży / <i>Journey log records</i>	39,78	44,36	13,56	21,26	11,31
Środki dodatkowe na długie podróże <i>Additional provisions for long journeys</i>	9,87	5,94	8,12	34,45	26,26
Ograniczenia czasu podróży / <i>Journey time limits</i>	9,01	4,33	-	16,25	16,08
Zdatność do transportu / <i>Fitness for transport</i>	8,57	4,08	-	-	-
Niedostosowanie środka transportu <i>Unsuitable means of transport</i>	-	-	5,52	12,81	9,27
Niewłaściwe obchodzenie się ze zwierzętami <i>Mishandling of animals</i>	-	-	4,06	15,23	37,08
Inne / <i>Other</i>	32,76	41,29	38,77	-	-

Drugim najczęściej stwierdzanym naruszeniem w badanym okresie był brak lub niewłaściwe środki dodatkowe wymagane na długie podróże – np. zabezpieczenie paszy, wody, dostosowane do gatunku zwierząt i wieku poidła, przestrzenie czasów odpoczynku. W 2019 roku stanowiły one aż 26,26% wszystkich naruszeń, w 2020 – 34,45%, ale w kolejnych latach ich odsetek stopniowo malał (tabela 1). Może to świadczyć o coraz lepszym przygotowaniu przewoźników do spełniania wymogów długodystansowych przewozów zwierząt, jednak nadal problem ten występuje w znaczącej skali.

Kolejną grupą były naruszenia związane z przekroczeniem dopuszczalnego czasu podróży. W 2019 roku takie przypadki stanowiły 16,08% wszystkich nieprawidłowości, w 2020 – 16,25%, w 2022 – 4,33%, a w 2023 – 9,01% (tabela 1). Mimo, iż udział procentowy tych naruszeń nie był najwyższy, ich obecność w każdym roku wskazuje na trudności organizacyjne w planowaniu tras oraz miejsc postojowych przeznaczonych na odpoczynek zwierząt, co bezpośrednio wpływa na ich kondycję i dobrostan. W latach 2019–2021 istotnym problemem było także niewłaściwe obchodzenie się ze zwierzętami oraz niedostosowanie środka transportu, jednak w 2022 i 2023 te naruszenia pojawiały się już rzadziej i były klasyfikowane głównie w zbiorczej kategorii „inne”. W 2021 roku niewłaściwe obchodzenie się odnotowano w 100 przypadkach, a nieodpowiedni środek transportu w 136 przypadkach.

Głównym problemem, przy wzrastającej liczbie przewożonych zwierząt, jest prawidłowa realizacja tego procesu, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Jak podają Massot i in. [2021], każdego roku miliony sztuk bydła są przewożone w obrębie Unii Europejskiej i poza nią w celach handlowych. Ich przeznaczenie może być różne, m.in. do dalszego chowu i hodowli, tuczu i uboju. Wewnątrzunijny handel bydłem stanowi 85% transportów, podczas gdy 15% transportu jest kierowane do miejsc poza UE. Ze względu na skalę transportu i zgłaszanych przez organy

kontrolujące nieprawidłowości i naruszeń, Parlament Europejski podjął decyzję o utworzeniu Komisji Śledczej ds. Ochrony Zwierząt w Transporcie („Komitet ANIT”) w celu zbadania domniemyanych naruszeń w stosowaniu prawa UE dotyczącego ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym procedur w UE i poza nią, w tym drogą lotniczą, lądową, kolejową i morską. Prowadzone śledztwo komisji potwierdziło, że zwierzęta nie są właściwie chronione podczas transportu i że niezbędne są zmiany. W związku z tym organizacje pozarządowe i posłowie parlamentu UE postulowali, aby transport na duże odległości, eksport żywych zwierząt i transport zwierząt narażonych na niebezpieczeństwo, takich jak zwierzęta nieodsadzone od matki, zwierzęta stare i samice ciężarne, został zabroniony. Chatellier [2021] stwierdził, że handel produktami zwierzęcymi, jest coraz bardziej zorientowany na produkty przetworzone, surowce a także żywność gotową do spożycia. Międzynarodowy handel produktami zwierzęcymi w 2018 roku składał się w 52% z mięsa, w 32% z produktów mlecznych, w 5% z żywych zwierząt i w 11% z innych produktów zwierzęcych. Obrót żywymi zwierzętami jest częsty między sąsiadującymi krajami, natomiast budzi zdecydowaną krytykę społeczną przy przewozach na duże odległości.

Analizowane na podstawie Raportu z systemu TRACES naruszenia przepisów dotyczących zdrowia zwierząt i dobrostanu w handlu międzynarodowym wskazują na konieczność weryfikacji dokumentacji oraz wykonywania doraźnych kontroli podczas realizowanego przewozu. Skrócenie czasu trwania podróży ma potencjał poprawy dobrostanu. Jednak w ostatnich latach liczba długich i bardzo długich podróży znacząco wzrosła, relatywnie bardziej niż liczba krótkich podróży. W ostatnich latach coraz więcej państw członkowskich przyjęło częściowe zakazy eksportu zwierząt do Turcji lub Afryki Północnej w okresie letnim lub przynajmniej podczas letnich fal upałów. Podczas długich podróży ryzyko wystąpienia stresu cieplnego jest szczególnie wysokie [Caulfield i in., 2014], więc takie decyzje są korzystne dla poprawy dobrostanu zwierząt. Wskaźniki złego dobrostanu w eksporcie żywych zwierząt (w każdej formie transportu zwierząt na duże odległości) obejmują stopień, w jakim upośledzona jest termoregulacja. Jak podkreślają Kołacz i Rudy [2023], obowiązujące przepisy z zakresu humanitarnej ochrony zwierząt opierają się na zasadzie ochrony ich dobrostanu. Przepisy te zakazują niehumanitarnego traktowania zwierząt, również podczas ich transportu.

Szczegółowa analiza wskazuje, że naruszenia przepisów najczęściej występowały w przypadku przewozu żywych zwierząt przez więcej niż jeden kraj UE przed opuszczeniem jej terytorium. Okazało się, że liczba zgłoszonych przypadków niezgodności z przepisami zdrowotnymi i dobrostanu zwierząt rośnie wraz ze wzrostem liczby wydanych pozwoleń.

Przeprowadzona analiza wskazuje na poważne naruszenia przepisów zdrowotnych i dobrostanu zwierząt podczas ich transportu w latach 2019-2023. Najczęstsze nieprawidłowości dotyczyły nieprawidłowości w dokumentach przewozowych oraz nieprawidłowych adresów docelowych, co było zgodne z ustaleniami innych badań, takich jak raport Europejskiego Trybunału Obrachunkowego [ETO 2023] i Najwyższej Izby Kontroli [NIK 2017]. W raporcie NIK stwierdzono, że nieprawidłowości występowały w co piątej ubojni oraz w co setnym pojeździe przewożącym zwierzęta, co wskazuje na potrzebę wzmocnienia nadzoru i kontroli.

Podobne problemy z naruszeniami dokumentacyjnymi i brakiem przestrzegania standardów zdrowotnych wykazano w raporcie ETO [2023], w którym podkreślono różnice w interpretacji i wdrażaniu przepisów pomiędzy państwami członkowskimi UE. Taki stan może prowadzić do wykorzystania luk prawnych przez podmioty transportujące zwierzęta, co pogarsza ogólną skuteczność systemu kontroli. Wydaje się, że kluczowym jest wprowadzenie bardziej szczegółowych procedur weryfikacyjnych i intensyfikacji szkoleń dla przewoźników.

Ujednolicenie norm i zwiększenie skuteczności kontroli mogłoby przyczynić się do zmniejszenia liczby naruszeń i poprawy dobrostanu zwierząt podczas transportu.

Istnieje zatem konieczność dalszej harmonizacji przepisów oraz zwiększenia nadzoru nad transportem zwierząt, aby zapewnić zgodność z unijnymi standardami a także dokonywać zmian legislacyjnych i zapobiegać cierpieniu zwierząt.

IV. PODSUMOWANIE

Najczęstsze naruszenia przepisów w zakresie transportu zwierząt dotyczą nieprawidłowości w dokumentach przewozowych, w tym nieprawidłowych adresów docelowych. Problemy z zapewnieniem dobrostanu podczas transportu zwierząt najczęściej wynikają z braków w zapisach dziennika podróży oraz niewypełnienia wymagań wynikających z podróży trwającej powyżej 8 godzin. Stwierdzono tendencję spadkową liczby naruszeń w 2023 roku, co sugeruje skuteczność zmian w procedurach kontrolnych. Wskazane jest wprowadzenie bardziej efektywnych procedur weryfikacyjnych oraz szkoleniowych dla przewoźników w celu zmniejszenia nieprawidłowości a tym samym strat.

BIBLIOGRAFIA

1. Caulfield M.P., Cambridge H., Foster S.F., McGreevy P.D. 2014. Heat stress: A major contributor to poor animal welfare associated with long-haul live export voyages. *The Veterinary Journal*. 199(2). 223-228.
2. Chatellier V. 2021. International trade in animal products and the place of the European Union: main trends over the last 20 years. *Animal*. 15. 100289.
3. TRACES. 2024. [dok. elektr.: https://food.ec.europa.eu/horizontal-topics/traces_en. data wejścia 18.04.2025].
4. EC (2021). EU agricultural outlook for markets, income and environment, 2021-2031. European Commission, DG Agriculture and Rural Development. Brussels. [dok. elektr.: https://agriculture.ec.europa.eu/system/files/2023-01/agricultural-outlook-2021_report_en_0.pdf. data wejścia 12.05.2023].
5. European Commission 2020. Annual Report TRACES 2019. [dok. elektr.: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/98707216-b42f-11ea-bb7a-01aa75ed71a1/language-en>. data wejścia 18.04.2025].
6. European Commission 2021. Annual Report TRACES 2020. [dok. elektr.: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d9b33ad8-1c17-11ec-b4fe-01aa75ed71a1/language-en>. data wejścia 18.04.2025].
7. European Commission 2022. Annual Report TRACES 2021. [dok. elektr.: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/31a2c669-4d53-11ef-acbc-01aa75ed71a1/language-en>. data wejścia 30.03.2025].
8. European Commission 2023. Annual Report TRACES 2022. [dok. elektr.: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/635b8614-73d7-11ef-a8ba-01aa75ed71a1/language-en>. data wejścia 18.04.2025].
9. European Commission 2024. Annual Report TRACES 2023. [dok. elektr.: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/635b8614-73d7-11ef-a8ba-01aa75ed71a1/language-en> d5. data wejścia 18.04.2025].
10. ETO. 2023. Transport żywych zwierząt w UE – wyzwania i możliwości. Przegląd. 03. Europejski Trybunał Obrachunkowy. [dok. elektr.: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_PL.pdf. data wejścia 10.02.2025].
11. Eurostat. 2023. [baza danych statystycznych https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/APRO_MT_LSCATL/default/table?lang=en. data wejścia 15.05.2023].

12. Kołacz R., Rudy M. 2023. Etyczne, prawne, weterynaryjne i praktyczne aspekty administracyjno-prawnej ochrony zwierząt w przypadkach nadzwyczajnego naruszenia ich dobrostanu. *Życie Weterynaryjne*. 98(12). 766-772.
13. Massot A. et al. 2021. Research for ANIT Committee – Patterns of livestock transport in the EU and to third countries, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies. Brussels.
14. NIK 2017. Nadzór nad transportem i ubojem zwierząt gospodarskich. Informacja o wynikach kontroli. Najwyższa Izba Kontroli. Departament Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Warszawa 2017.
15. Rossi R. 2020. EU trade and transport of live animals. AT A GLANCE. European Parliament PE 646.170.
16. 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.
17. Topczewska J., Krupa W., Sokołowicz Z., Ormian M. 2023. Skala transportu zwierząt gospodarskich w Unii Europejskiej. *Polish Journal for Sustainable Development*. 27(1). 65-70. Doi:10.15584/pjsd.2023.27.1.7