

I. CZĘŚĆ OGÓLNA

1. CHARAKTERYSTYKA KONTROLI

Temat	Nadzór nad warunkami transportu zwierząt gospodarskich
Numer	P 97121
Rodzaj	Kontrola planowa, koordynowana
Cel	Zbadanie i ocena działań podejmowanych dla zapewnienia zwierzętom właściwych warunków przewozu w pojazdach samochodowych i wagonach kolejowych. Ocenie podlegała działalność służb weterynaryjnych, przewoźników oraz przedsiębiorstw handlu zwierzętami, w zakresie prawidłowości wykonywania prac związanych z załadunkiem, bezpośrednim przewozem i wyładunkiem zwierząt. Ocenie poddano również regulacje prawne w sprawie przewozu i ochrony zwierząt w transporcie, w tym stopień ich dostosowania do norm europejskich. Kontrolą objęto przewóz zwierząt gospodarskich, tj. bydła, trzody chlewnej, owiec i koni, utrzymywanych w celach hodowlanych i produkcyjnych.
Tematyka, badany okres i czas przeprowadzenia kontroli	Kontrolę - podjętą z własnej inicjatywy NIK - przeprowadzono w dniach od 19 sierpnia do 9 grudnia 1997 r. Badaniem objęto okres od 1996 r. do 30 listopada 1997 r. Podstawowa tematyka kontroli dotyczyła głównie: ♦ Wykonywania nadzoru weterynaryjnego przez Wojewódzkie Zakłady Weterynarii nad miejscami skupu i gromadzenia zwierząt do transportu. ♦ Nadzoru wykonywanego przez przewoźników nad przesyłkami ze zwierzętami powierzonymi im do przewozu. ♦ Przygotowania przejść granicznych do obsługi transportu ze zwierzętami. ♦ Unormowania w przepisach prawnych zagadnień związanych z przewozem zwierząt, w tym ich dostosowania do przepisów Unii Europejskiej.
Uzasadnienie podjęcia kontroli	W 1997 r. organizacje ekologiczne i ochrony zwierząt z różnych krajów europejskich (głównie z Niemiec i Holandii) podjęły szereg protestów przeciwko, jak to określono „barbarzyńskim”

warunkom transportu zwierząt (przede wszystkim koni) z państw środkowo i wschodnioeuropejskich do państw Europy Zachodniej. Ich wynikiem były interwencje m.in. u Prezesa Najwyższej Izby Kontroli (ostatnia w dniu 6 lutego 1998 r. niemieckiej organizacji AKUT-Akcja „Kościół i zwierzęta”), w Ambasadzie Niemiec w Warszawie, Niemieckim Ministerstwie Gospodarki Żywnościowej, Rolnictwa i Leśnictwa, Niemieckim Federalnym Związku Lekarzy Weterynarii i Holenderskim Związku Ochrony Zwierząt.

Wyrazem wspomnianych protestów były także artykuły prasowe (np. w Polsce w piśmie Przyroda Polska X 1997 r. pt.: „Barbarzyńskie warunki transportu koni”, czy też w numerze 22/97 Polityki pt.: „Konie krzyczą”) oraz filmy: „Transport koni na rzeź” zrealizowany przez Krajową Inspekcję Holenderskiego Związku Ochrony Zwierząt i rozpowszechniany w telewizji krajów zachodnioeuropejskich w kwietniu 1997 r. oraz „Z przeznaczeniem na ubój: Droga Krzyżowa koni” z czerwca 1995 r.

Przejawem działalności w zakresie ochrony i opieki nad zwierzętami były również obserwacje punktów granicznych na których odprawiano przesyłki ze zwierzętami przez takie m.in. zagraniczne organizacje jak: Tierärztliche Initiative Tierschutz (Weterynaryjna Inicjatywa Ochrony Zwierząt), Nederlandse Vereniging tot Bescherming Van Dieren (Holenderskie Zjednoczenie ds. Ochrony Zwierząt), International League for the protection of Horses (Międzynarodowa Liga Ochrony Koni), czy też AKUT e.v. - Aktion Kirche und Tiere (z Niemiec).

Na terenie Polski szczególnie obserwowanym miejscem przeładunku transportowanych zwierząt było przejście graniczne w Zebrzydowicach oraz przejścia drogowe na terenie Urzędu Celnego w Rzepinie.

Jednostki kontrolowane Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej, Dyrekcja Generalna **Najwyższą Izbę Kontroli** PKP, 7 Stacji PKP, 27 Wojewódzkich Zakładów Weterynarii, 4 urzędy celne, 20 podmiotów gospodarczych dokonujących obrotu zwierzętami. Wykaz skontrolowanych jednostek stanowi załącznik nr 1 do Informacji.

Uczestnicy kontroli Departament Transportu, Gospodarki Morskiej i Łączności (jako jednostka koordynująca), Departament Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej oraz Delegatury NIK w: Białymstoku, Bydgoszczy, Katowicach, Kielcach, Krakowie, Lublinie, Łodzi, Olsztynie, Opolu, Poznaniu, Rzeszowie, Warszawie, Wrocławiu i Zielonej Górze.

W kontroli - w trybie art. 12 pkt. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹ - uczestniczyła także Państwowa Inspekcja Skupu i Przetwórstwa Artykułów Rolnych (PIS i PAR), która skontrolowała 119 jednostek, głównie podmiotów prywatnych. Wykaz skontrolowanych przez PIS i PAR jednostek stanowi załącznik nr 2 do Informacji.

Wielkość przewozów W transporcie zwierząt dominuje transport drogowy. Przewoźnicy samochodowi, głównie prywatni, przejęli od PKP tego rodzaju przewozy, zarówno w obrocie krajowym, jak i zagranicznym.

Przewoźnicy ci nie sporządzają sprawozdawczości statystycznej. Częstkowe dane dotyczące liczby przewiezionych zwierząt, ale tylko w obrocie zagranicznym, ustalone wg informacji granicznych placówek weterynaryjnych wskazują, że w 1996 r. przewieziono przez granice 710.018 zwierząt, w tym: 336.761 sztuk bydła i cieląt, 193.893 sztuki jagniąt, 90.560 koni, 59.407 owiec i 29.397 sztuk świń.

Na podstawie danych statystycznych (Rocznik Statystyczny GUS - 1997 r.) dot. skupu zwierząt rzeźnych można oszacować, iż w 1996 r. przewieziono w obrocie wewnętrznym ponad 27 mln zwierząt, w tym 23,6 mln trzody chlewnej, 3 mln bydła i cieląt, 0,4 mln owiec i 98 tys. koni. Powyższe dane nie uwzględniają przewozu zwierząt hodowlanych.

2. SYNTEZA USTALEŃ KONTROLI

2.1. Wyniki kontroli wskazują, że 70 % zbadanych punktów skupu, 48 % baz zbiorczych zwierząt, 100 % drogowych przejść granicznych oraz 40 % firm przewozowych - nie zapewniało zwierzętom niezbędnych warunków sanitarnych, opieki lekarskiej, żywienia oraz zabezpieczenia przed powstawaniem urazów i okaleczeń w czasie transportu. Powyższa sytuacja dotyczyła wszystkich faz transportu, począwszy od załadunku, poprzez właściwy przewóz, przeładunek, aż do wyładunku.

2.2. Najpoważniejsze nieprawidłowości ustalone w punktach skupu i bazach zbiorczych polegały na:

- generalnie złym stanie sanitarnym i technicznym użytkowanych obiektów (brak zadaszenia nad miejscami gromadzenia zwierząt, przeciekające dachy i nieszczelne ściany, brak środków dezynfekcyjnych, niedezynfekowanie środków transportowych, brak mat dezynfekcyjnych),

¹ Dz.U. z 1995 r. Nr 13, poz. 59; z 1996 r. Nr 64, poz. 315 i Nr 89, poz. 402 oraz z 1997 r. Nr 28, poz. 153; Nr 79, poz. 484; Nr 96, poz. 589; Nr 121, poz. 770 i Nr 133, poz. 883.

- eksploataowaniu ramp nie nadających się do załadunku, (nie wyposażonych w koryta do pojenia i karmienia, brak ujęć wody, ogólnie zły stan techniczny),
- skupowaniu zwierząt bez nadzoru weterynaryjnego, w tym przez tzw. „dzikie punkty skupu”, funkcjonujące bez zarejestrowania działalności gospodarczej i bez wiedzy Wojewódzkiego Zakładu Weterynarii,
- długotrwałym (powyżej 2 dni) przetrzymywaniu zwierząt bez karmienia.

(Opis str. 22 - 25).

2.3. Przewoźnicy samochodowi także nie obejmowali skutecznym nadzorem powierzonych im do transportu przesyłek ze zwierzętami. W rezultacie na niebezpieczeństwo urazów (okaleczeń oraz złamań i zwichnięć kończyn) narażone były zwierzęta zarówno podczas wykonywania czynności ładunkowych, jak i przewozu w pojazdach. Bezpośrednią przyczyną zasygnalizowanej sytuacji (w co 4 ze skontrolowanych jednostek) był zły stan techniczny skrzyń ładunkowych pojazdów. Przede wszystkim dziurawe były podłogi i ściany, a z ich powierzchni wystawały ostre metalowe krawędzie. Podłogi nie zawsze gwarantowały odpowiednią przyczepność, co powodowało ślizganie się zwierząt w czasie jazdy. Nie przestrzegano także zasad ładunkowych. Przekraczano normy załadunkowe powodując nadmierne zagęszczenie zwierząt. Nie oddzielano przegrodami zwierząt młodych od dorosłych oraz zwierząt różnych gatunków. Brakowało też kółek do wiązania dorosłych osobników. Używano urządzeń ładunkowych, które nie były dostosowane do współpracy z pojazdami (najczęściej występowała znaczna różnica wysokości między krawędzią burty a krawędzią rampy). Ujawniono też pojedyncze przypadki, bicia zwierząt w celu pobudzenia ich do ruchu lub poganiania nieprzystosowanymi do tego ostrymi przedmiotami (opis str. 28 - 32). Nie zapewniano też zwierzętom odpowiednich warunków sanitarnych. Powierzchnie ładunkowe były brudne i nie odkażone po poprzednio wykonanym przewozie (opis str. 30).

Zasygnalizowane nieprawidłowości powodowały, że w dziurawych podłogach zwierzęta łamały kończyny, raniły się o wystające ostre przedmioty lub ulegały zaduszeniu wskutek przeładowania. Stan ten wymuszał konieczność tzw. uboju sanitarnego. Śmiertelne upadki zwierząt w czasie transportu stwierdzono w 70% skontrolowanych jednostek. Wskaźnik tzw. upadków w transporcie wynosił ok. 1 % (opis str. 32).

2.4. Źródłem nieprawidłowości stwierdzonych w punktach skupu, bazach i firmach przewozowych był niedostateczny nadzór weterynaryjny. Lekarze weterynarii nie przeprowadzali w ogóle kontroli w tych jednostkach lub wykonywali je sporadycznie. W rezultacie znaczna część załadunku zwierząt odbywała się bez obecności lekarza, a tym samym bez sprawdzania, czy w transporcie nie ma zwierząt chorych lub osłabionych,

czy środki transportowe są odpowiednio przygotowane i czy są załadowane zgodnie z normami, oraz czy zwierzęta mają zapewnioną na czas podróży odpowiednią ilość ściółki oraz sprzętu do pojenia i karmienia (opis str. 16 - 19).

2.5. Utrudnieniem w wykonywaniu nadzoru weterynaryjnego był nieprecyzyjny stan prawny. Pochodzące bowiem sprzed 70 lat przepisy - obowiązujące w okresie objętym kontrolą - uległy dezaktualizacji, a nowe dotyczące tak istotnych spraw, jak szczegółowe warunki przewozu, normy ładunkowe, czy też czas przewozu, nie zostały wprowadzone. Brak tych regulacji wypełniony był różnego rodzaju wytycznymi i zaleceniami wydawanymi przez Ministra RiGŻ, wojewódzkich lekarzy weterynarii, lub nawet przez kierowników firm przewozowych. Zalecenia te jednak nigdzie nie były publikowane i dlatego nie były powszechnie znane oraz stosowane (opis str. 18 - 19).

2.6. Wszystkie skontrolowane przejścia graniczne nie były technicznie wyposażone do wykonywania kontroli weterynaryjnej. W blisko 80 % z nich nie było możliwości rozładowania przesyłek i przechowania zwierząt w celu ich zbadania, nakarmienia lub napojenia, a także odładowania w przypadkach przeładowania środków transportu. Przejścia nie były także wyposażone w laboratoria do wykonywania badań. Największe z nich (w Zebrzydowicach) nie było przystosowane do całodobowej odprawy weterynaryjnej. W rezultacie długotrwałe (nawet około 10 godzin) było oczekiwanie zwierząt na odprawę weterynaryjną i to bez możliwości ich napojenia i nakarmienia (opis str. 33 - 36).

Z przedstawionych powodów możliwe były i takie sytuacje, jak sygnalizowane przez przedstawicieli zagranicznych organizacji ochrony nad zwierzętami obserwujących warunki pobytu zwierząt na granicznych przejściach drogowych, polegające na niewyładowywaniu zwierząt i nietroszczeniu się o ich napojenie i nakarmienie.

2.7. Dokumentacja związana z obrotem zwierząt (głównie świadectwa miejsca pochodzenia) nie zawsze była kompletna lub sporządzona została z błędami. W rezultacie w 70 % transportów nie można było zidentyfikować przewożonego zwierzęcia ani ustalić tożsamości jego właściciela (opis str. 26). Sytuacja taka - w razie wykrycia choroby - wykluczała możliwość ustalenia ogniska zakażenia i podjęcia akcji leczniczej i profilaktycznej. Z kolei w innych przypadkach ułatwiała handel kradzionymi zwierzętami. Należy podkreślić, że ten niekorzystny stan tolerowany był przez służby weterynaryjne, gdyż nie egzekwowały one od nadzorowanych podmiotów dostarczenia świadectw miejsca pochodzenia. Usprawiedliwiano tę sytuację tym, że oprócz legalnych skupów i baz, funkcjonuje szereg „dzikich” podmiotów poza wszelką kontrolą, które nie żądają zaopatrzenia zwierząt w świadectwa. Egzekwowanie zatem tych dokumentów od

legalnie działających jednostek spowodowałoby, iż nie sprostaby one tej konkurencji (opis str. 27).

Również niekompletnie lub błędnie wypełnione były świadectwa zdrowia zwierząt oraz międzynarodowe świadectwa transportowe. Przykładowo, nie było możliwości sprawdzenia - wskutek braku odpowiedniej adnotacji - czy zwierzęta przed wyruszeniem transportu za granicę zostały przez eksportera napojone i nakarmione (opis str. 27 - 28).

2.8. Przewozy zwierząt w Polsce zostały zdominowane przez transport samochodowy. Polskie Koleje Państwowe (PKP) aczkolwiek oferują usługi polegające na przewozie zwierząt nie są do tego absolutnie przygotowane organizacyjnie i technicznie. Potwierdziły ten stan oględziny na stacjach wytypowanych do obsługi zwierząt (opis str. 37). Ponadto PKP nie wytrzymały konkurencji z przewoźnikami samochodowymi, co do terminu wykonania usługi. W rezultacie klienci zrezygnowali z przewozów zwierząt koleją (opis str. 38).

2.9. Wejście w życie w IV kwartale 1997 r. tj. w końcowym okresie prowadzenia kontroli ustaw: z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt² oraz z dnia 24 kwietnia 1997 r. o zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt, badaniu zwierząt rzeźnych i mięsa oraz o Państwowej Inspekcji Weterynaryjnej (PIW)³ - nie wpłynęło na poprawę warunków transportu zwierząt oraz na usprawnienie nadzoru weterynaryjnego. Nie zostały bowiem z chwilą wejścia w życie wspomnianych ustaw, wydane przepisy wykonawcze o podstawowym znaczeniu dla ich funkcjonowania⁴ takie, jak m.in. w sprawie nadania statutu PIW⁵, czy w sprawie określenia szczegółowych zasad i warunków transportu zwierząt, maksymalnego czasu ich transportu oraz sposobu postępowania ze zwierzętami chorymi i padłymi (opis str. 19).

Brak wymienionych regulacji powoduje również i to, że polskie przepisy nie są dostosowane do stanu prawnego obowiązującego w Unii Europejskiej (opis str. 19). Wynikało to również z niewykonywania zobowiązań resortów rolnictwa i gospodarki żywnościowej oraz transportu i gospodarki morskiej do dostosowania polskiego systemu transportowego oraz przepisów weterynaryjnych do uregulowań Unii Europejskiej, przyjętych na posiedzeniach Komitetu Integracji Europejskiej (opis str. 20 - 21).

Nie zostały także sfinalizowane prace ukierunkowane na przystąpienie Polski do Europejskiej Konwencji o ochronie zwierząt w transporcie międzynarodowym (opis str. 13).

² Dz.U. Nr 111, poz. 724.

³ Dz.U. Nr 60, poz. 369.

⁴ Zgodnie z przepisem § 85 uchwały nr 147 Rady Ministrów z dnia 5 listopada 1991 r. w sprawie zasad techniki prawodawczej (MP Nr 44, poz. 310), akty wykonawcze o podstawowym znaczeniu dla funkcjonowania ustawy, powinny obowiązywać w dniu wejścia jej w życie.

⁵ Statut PIW nadany został dopiero rozporządzeniem Ministra Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej z dnia 10 lutego 1998 r. w sprawie nadania statutu Państwowej Inspekcji Weterynaryjnej (Dz.U. Nr 23, poz. 124), które weszło w życie w dniu 28 lutego 1998 r.

2.10. Opóźnienia w dostosowywaniu polskiego prawa do uregulowań Unii Europejskiej spowodowało zawieszenie w listopadzie 1995 r. negocjacji z Unią Europejską w sprawie podpisania umowy weterynaryjnej. Mimo podejmowanych przez Ministra RiGŻ prób wznowienia rozmów, stanowisko Unii nie uległo zmianie. W ramach prac dostosowawczych konieczne jest opracowanie nowych lub uaktualnienie ok. 90 różnego rodzaju przepisów. Uzgodnienia i uznania przez Unię wymaga także kilkadziesiąt certyfikatów dotyczących obrotu zwierzętami. Brak umowy weterynaryjnej powoduje utrudnienia we wzajemnej wymianie handlowej (w tym zwierząt) pomiędzy Polską a krajami Unii Europejskiej (opis str. 22).

3. WNIOSKI

Wnioski kierowane

w trakcie realizacji

wyników kontroli

Wyniki kontroli dały podstawę do sformułowania przez NIK następujących wniosków:

- 1.** Minister Transportu i Gospodarki Morskiej powinien podjąć działania zmierzające do:
 - podjęcia prac umożliwiających przystąpienie przez Polskę do ratyfikacji Konwencji europejskiej o ochronie zwierząt w transporcie międzynarodowym z dnia 13 grudnia 1968 r.,
 - zrealizowania zadań sformułowanych przez Ministra TiGM w „Programie dostosowania polskiego systemu transportowego do uregulowań transportowych Unii Europejskiej” z dnia 26 stycznia 1995 r. dotyczących m.in. dostosowania przepisów wykonawczych z ustawy Prawo przewozowe do prawa Unii Europejskiej.
- 2.** Minister Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej powinien podjąć działania dotyczące:
 - podjęcia wspólnie z Ministrem Spraw Zagranicznych inicjatywy w sprawie rozpoczęcia procedury podpisania i ratyfikacji sześciu konwencji Rady Europy dotyczących prawnej ochrony zwierząt,
 - doprowadzenia do uzgodnienia terminu negocjacji w sprawie zawarcia umowy weterynaryjnej pomiędzy Polską i Unią Europejską,
 - uregulowania w MRiGŻ sprawy dotyczącej monitorowania działań dostosowujących prawo polskie do systemu prawnego UE.
- 3.** Dyrektor Generalny przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe powinien przeanalizować możliwości podjęcia działań dla częściowego odzyskania rynku przewozów zwierząt.
- 4.** Wnioski skierowane do Wojewódzkich Lekarzy Weterynarii dotyczyły w szczególności:

- bezwzględnego egzekwowania świadectw miejsca pochodzenia zwierząt od podmiotów dokonujących obrotu zwierzętami,
 - objęcia nadzorem weterynaryjnym wszystkich podmiotów zajmujących się obrotem zwierzętami m.in. poprzez zwiększenie liczby kontroli w tych jednostkach,
 - uwzględniania w tematyce kontroli dostosowania pojazdów do przewozu zwierząt i ich właściwego stanu sanitarnego,
 - prawidłowego dokumentowania czynności kontrolnych przez lekarzy nadzorujących obrót zwierzętami i egzekwowania realizacji zaleceń pokontrolnych,
 - egzekwowania przepisów dotyczących stanu sanitarnego i technicznego punktów gromadzenia i skupu zwierząt,
 - rzetelnego sporządzania sprawozdawczości z zakresu działania WZW,
 - prawidłowego i rzetelnego wypełniania dokumentacji związanej z międzynarodowym obrotem zwierzętami.
5. Kierownicy podmiotów zajmujących się obrotem zwierzętami zobowiązani zostali do:
- zaopatrywania się w świadectwa miejsca pochodzenia skupowanych zwierząt,
 - utrzymywania miejsc gromadzenia zwierząt w dobrym stanie sanitarnym i technicznym,
 - zapewnienia właściwych warunków przewozu zwierząt, ze szczególnym uwzględnieniem dostosowania pojazdów do tych przewozów, zapewnienia warunków sanitarnych i przestrzegania norm załadunku oraz egzekwowania warunków weterynaryjnych od pośredników skupujących zwierzęta na rzecz podmiotów kontrolowanych,
 - bezwzględnego powiadamiania służb weterynaryjnych o czasie i miejscu przeprowadzenia skupu zwierząt,
 - zapewnienia właściwych warunków załadunku i wyładunku zwierząt.

Wnioski

de lege ferenda

1. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej powinien:
- wydać w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej oraz Ministrem Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa rozporządzenie w sprawie szczegółowych zasad i warunków transportu zwierząt oraz maksymalnego czasu transportu dla danego gatunku i przedziału wiekowego zwierząt oraz sposobu postępowania ze zwierzętami chorymi i padłymi; stosownie do postanowień art. 24 ust. 5 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt,
 - doprowadzić do określenia w rozporządzeniu do ustawy Prawo o ruchu drogowym szczegółowego sposobu oznakowania pojazdu przewożącego zwierzęta.

2. Minister Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej powinien:

- wydać rozporządzenie w sprawie określenia szczegółowych warunków weterynaryjnych wymaganych przy prowadzeniu działalności polegającej m.in. na zarobkowym przewozie zwierząt oraz organizowaniu i urządzaniu spédów; stosownie do postanowień art. 5 ust. 4 ustawy z dnia 24 kwietnia 1997 r. o zwalczaniu chorób zakaźnych, badaniu zwierząt rzeźnych i mięsa oraz o Państwowej Inspekcji Weterynaryjnej,
- określić w drodze rozporządzenia sposób znakowania oraz wzory znaków identyfikacyjnych zwierząt, stosownie do postanowień art. 7 ust. 7 wspomnianej wyżej ustawy, gdyż do obrotu mogą być wprowadzane tylko zwierzęta oznakowane i zaopatrzone w odpowiedni dokument identyfikacyjny.

3. Wojewódzcy lekarze weterynarii powinni pilnie nadać (za zgodą Głównego Lekarza Weterynarii) regulaminy organizacyjne wojewódzkim inspektoratom weterynarii - stosownie do postanowień § 12 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej z dnia 10 lutego 1998 r. w sprawie nadania statutu Państwowej Inspekcji Weterynaryjnej⁶. Organizacja wewnętrzna, szczegółowy zakres zadań komórek organizacyjnych oraz obsada etatowa inspektoratów, powinny umożliwić im skuteczną realizację zadań ustawowych w celu wyeliminowania ujawnionych w toku kontroli nieprawidłowości w sprawowaniu nadzoru weterynaryjnego w zakresie transportu zwierząt.

II. CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA

1. Stan prawny w zakresie kontrolowanej działalności

1.1. Organizacja przewozów i nadzoru weterynaryjnego w transporcie zwierząt

Stosownie do przepisów ustawy z dnia 1 grudnia 1989 r. o utworzeniu urzędu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej⁷ do zakresu jego działania należą w szczególności sprawy przewozu osób i rzeczy (w tym przesyłek ze zwierzętami) środkami transportu kolejowego, samochodowego, morskiego, lotniczego i żeglugi śródlądowej (art. 3 pkt. 3). Zadania te Minister TiGM wykonuje, m. in. przez inicjowanie przedsięwzięć i tworzenie warunków ekonomiczno-finansowych, organizacyjnych i technicznych w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania transportu (art. 4 ust. 1 pkt. 3).

⁶ Dz.U. Nr 23, poz. 124.

⁷ Dz.U. Nr 67, poz. 407.

Ogólne zasady przewozu osób i rzeczy reguluje ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe⁸. W ustawie tej zawarte zostało upoważnienie fakultatywne dla Ministra TiGM, aby w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami, w drodze rozporządzenia, określił szczególne warunki przewozu żywych zwierząt (art. 36 ust. 2 pkt. 2 lit. d). Takie warunki Minister TiGM określił tylko do przewozu zwierząt koleją w rozporządzeniu z dnia 27 listopada 1985⁹.

Obowiązek unormowania zasad transportu zwierząt zawiera nowa ustawa z dnia 23 maja 1997 r. o ochronie zwierząt¹⁰ (weszła w życie w dniu 24 października 1997 r. w trakcie trwania kontroli), która zobowiązuje Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej oraz Ministrem Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa do określenia, w drodze rozporządzenia, szczegółowych zasad i warunków transportu zwierząt, maksymalnego czasu przewozu dla danego gatunku i przedziału wiekowego zwierząt oraz sposobu postępowania ze zwierzętami chorymi oraz padłymi.

Natomiast zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 3 ustawy z dnia 20 grudnia 1989 r. o utworzeniu urzędu Ministra Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej¹¹ do zakresu działania Ministra RiGŻ należą sprawy ochrony zdrowia zwierząt, w tym w transporcie. W okresie objętym kontrolą zakres nadzoru weterynaryjnego regulowało rozporządzenie Ministra Rolnictwa z dnia 12 czerwca 1928 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Ministrem Skarbu w sprawie nadzoru weterynaryjnego¹². Rozporządzenie to ustanowiło nadzór weterynaryjny nad obiektami (targi, jarmarki, pokazy, rzeźnie, mleczarnie, zakłady tuczenia, lecznice dla zwierząt itp.), w których odbywa się obrót zwierzętami, w tym nad przedsiębiorstwami handlu zwierzętami.

Nadzór weterynaryjny sprawowały wojewódzkie zakłady weterynarii (WZW). Ich organizację określały wytyczne Ministra Szefa Urzędu Rady Ministrów (RM-120-1-91) z dnia 3 stycznia 1991 r.¹³ Wojewódzki zakład weterynarii był jednostką budżetową, podległą wojewodzie. W skład WZW wchodziły: biuro wojewódzkiego lekarza weterynarii, laboratorium i oddziały rejonowe. Wojewódzkiego lekarza i rejonowych lekarzy weterynarii powoływał i odwoływał wojewoda.

Zgodnie z punktem 5 ramowej organizacji i zakresu zadań wojewódzkiego zakładu weterynarii¹⁴ do obowiązków WZW należało w szczególności:

⁸ J.t. Dz.U. z 1995 r. Nr 119, poz. 575 i z 1997 r. Nr 23, poz. 117.

⁹ patrz przypis 4

¹⁰ patrz przypis nr 3

¹¹ Dz.U. Nr 73, poz. 434, z 1991 r. Nr 7, poz. 24 i z 1997 r. Nr 121, poz. 770.

¹² Dz.U. Nr 65, poz. 597; z 1932 r. Nr 111, poz. 922.

¹³ Uchwałą Nr 2 z dnia 3 stycznia 1991 r. Rada Ministrów uchyliła uchwałę w sprawie organizacji służby weterynaryjnej podległej terenowym organom administracji państwowej (nie publikowana) i uchwaliła nową organizację tej służby.

¹⁴ Ramowa organizacja i zakres zadań WZW stanowi załącznik do wytycznych Ministra Szefa Urzędu Rady Ministrów z dnia 3 stycznia 1991 r.

1. Analizowanie stanu zdrowotnego zwierząt.
2. Zapobieganie, wykrywanie i tłumienie chorób zwierzęcych objętych obowiązkiem zgłaszania i zwalczania.
3. Wykonywanie zadań z zakresu nadzoru weterynaryjnego nad miejscami gromadzenia zwierząt.
4. Przeprowadzanie weterynaryjnej kontroli granicznej.
5. Nadzór i przeprowadzanie badania zwierząt rzeźnych.
6. Przeprowadzanie odkażania miejsc postoju i spédów zwierząt, środków transportu i innych obiektów.
7. Przeprowadzanie badań laboratoryjnych i innych badań rozpoznawczych.

Do zadań WZW należał również nadzór nad krajowym i zagranicznym obrotem zwierzętami oraz wystawianie urzędowych świadectw zdrowia. Szczegółową organizację i zakres czynności poszczególnych stanowisk pracy określał wojewódzki lekarz weterynarii (punkt 12 ramowej organizacji...). Zapewnienie warunków działania WZW należało do obowiązków wojewodów¹⁵. Stosownie do przepisów ustawy o terenowych organach rządowej administracji ogólnej do zadań wojewody należy organizowanie kontroli wykonywania na obszarze województwa zadań administracji rządowej, określonych w ustawach (art. 10 ust. 1 pkt. 2). Poza tym wojewoda zapewnia i koordynuje współdziałanie wszystkich jednostek organizacyjnych administracji rządowej i samorządowej działających na obszarze województwa, między innymi w zakresie zapobiegania zagrożeniu życia i zdrowia ludzi i zagrożeń środowiska (art. 10 ust. 1 pkt. 3). W związku z tym wojewoda ma prawo wydawać zalecenia terenowym organom administracji rządowej, działającym na obszarze województwa. O wydanych zaleceniach wojewoda niezwłocznie informuje właściwego ministra (art. 11 ust. 1).

Nowo uchwalona ustawa z dnia 24 kwietnia 1997 r. o zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt, badaniu zwierząt rzeźnych i mięsa oraz o Państwowej Inspekcji Weterynaryjnej¹⁶, która weszła w życie z dniem 15 grudnia 1997 r. tworzy Państwową Inspekcję Weterynaryjną, której organami są: główny lekarz weterynarii oraz wojewódzcy, rejonowi i graniczni lekarze weterynarii. Głównego lekarza weterynarii powołuje i odwołuje Minister RiGŻ, który w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji określa, w drodze rozporządzenia, siedziby i terytorialny zakres działania rejonowych i granicznych lekarzy weterynarii. Wojewoda powołuje i odwołuje wojewódzkiego lekarza weterynarii (w porozumieniu z głównym lekarzem weterynarii) oraz rejonowego i granicznego lekarza weterynarii. Ustawa ta określa również obowiązki i uprawnienia w sprawach dot. transportu zwierząt, zarówno wobec lekarzy weterynarii, jak i samych przewoźników.

¹⁵ art. 1 a, pkt 1 ustawy z dnia 22 marca 1990 r. o terenowych organach rządowej administracji ogólnej (Dz.U. Nr 21, poz. 123; zm.: z 1991 r. Nr 75, poz. 328, z 1995 r. Nr 74, poz. 368, z 1996 r. Nr 106, poz. 498).

¹⁶ patrz przypis nr 4

Między innymi podmioty zajmujące się zarobkowym przewozem zwierząt zostały zobowiązane do zgłaszania właściwemu rejonowemu lekarzowi weterynarii zamiaru rozpoczęcia wymienionych działań co najmniej 7 dni przed ich rozpoczęciem. Podmioty te mogą wykonywać przewozy, jedynie po uprzednim zapewnieniu odpowiednich warunków technicznych, sanitarnych i organizacyjnych.

W razie wykonywania przewozów zwierząt niezgodnie z warunkami weterynaryjnymi, określonymi we wspomnianej ustawie, rejonowy lekarz weterynarii może nakazać usunięcie uchybień (w drodze decyzji administracyjnej) lub wstrzymać działalność przewozową.

1.2. Uregulowania prawno-organizacyjne transportu zwierząt koleją

Działając na podstawie art. 36 ust. 2 pkt. 2 lit. d ustawy Prawo przewozowe, Minister Komunikacji wydał rozporządzenie z dnia 27 listopada 1985 r. w sprawie szczególnych warunków przewozu koleją żywych zwierząt¹⁷. Przepisy tego rozporządzenia ustalają zasady organizacji przewozu zwierząt koleją, tj. sposób zamawiania wagonów, sporządzania listów przewozowych, obowiązki stron przy odprawie i przewozie zwierząt, sposób ładowania i wyładunku.

W § 2 rozporządzenia nałożono na kolej i nadawcę obowiązek sporządzania harmonogramu przewozu zwierząt i określenie w nim stacji nadania zwierząt, sposobu ich przewozu oraz liczby wagonów potrzebnych do transportu. Przepisy rozporządzenia (§3) stanowią, że zwierzęta podlegają badaniu lekarsko weterynaryjnemu w czasie ładowania do wagonu oraz podczas wyładunku w przypadku decyzji terenowego organu administracji państwowej o właściwości szczególnej do spraw weterynarii stopnia wojewódzkiego.

Nadawca składając list przewozowy zobowiązany jest do przedstawienia kolei świadectwa zdrowia zwierząt a przy przewozach kolejowych dodatkowo świadectwa miejsca pochodzenia (§4). Wagony podstawiane do przewozu winny być odpowiednio wyposażone i odkażone (§5). Do obowiązków nadawcy należy napojenie i nakarmienie zwierząt przed załadowaniem oraz zatrudnienie dozorczy, który poi zwierzęta podczas przewozu (§ 7). W § 9 rozporządzenia ustalono sposób postępowania w przypadku ujawnienia choroby zwierząt i zawiadomienia kolei o takim fakcie.

Przesyłki ze zwierzętami kolej wydaje w pierwszej kolejności i w miarę możliwości w ciągu całej doby (§10). Zwierzęta wywożone za granicę podlegają kontroli weterynaryjnej także na stacji granicznej. Zasady wyładowywania, przeładowywania lub doładowywania zwierząt, jak również sposób postępowania w przypadku konieczności wyładowania zwierzęcia padłego lub dobitego z konieczności reguluje § 11 rozporządzenia.

Szczegółowe zasady postępowania przy przewozie zwierząt koleją zawiera Regulamin przewozu przesyłek towarowych przez przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe, wydany

¹⁷ Dz.U. Nr 59, poz. 306.

na podstawie art. 4 ust. 2 ustawy Prawo przewozowe, stanowiący załącznik do obwieszczenia Dyrekcji Generalnej PKP¹⁸.

W Regulaminie tym w rozdziale „Postanowienia dodatkowe dotyczące przewozu żywych zwierząt” zostały określone: normy ładowania zwierząt, sposób ładowania i przewozu oraz zasady współpracy między koleją i nadawcami żywych zwierząt.

Powyższe przepisy regulują organizację przewozu zwierząt, natomiast w niewielkim stopniu uwzględniają te elementy, które mają wpływ na ich ochronę przed niepotrzebnym cierpieniem.

Z dniem 21 stycznia 1995 r. weszła w życie ustawa z dnia 2 września 1994 r. o zmianie ustawy Prawo przewozowe (Dz.U. z 1994 r. Nr 111, poz. 536), która wprowadziła szereg istotnych zmian w systemie polskiego prawa przewozowego, ale nie zmieniła fakultatywnego charakteru przepisów upoważniających Ministra TiGM do określenia warunków przewozu żywych zwierząt w transporcie. Utrzymała również fakultatywny charakter art. 4 stwierdzającego, że „przewoźnik może wydawać regulaminy określające warunki obsługi podróży, odprawy oraz przewozu osób i rzeczy”.

1.3. Przewóz zwierząt innymi środkami transportu

W okresie objętym kontrolą obrót zwierzętami w kraju odbywał się na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Rolnictwa z dnia 22 marca 1928 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Komunikacji o zaopatrywaniu zwierząt w świadectwa miejsca pochodzenia i o badaniu zwierząt na stacjach kolejowych i przystaniach wodnych.¹⁹ Przepisy te nakładają na lekarza weterynarii obowiązek badania zwierząt przeznaczonych do transportu w kraju i poza granicę na stacjach kolejowych i przystaniach wodnych (rozdz. II i III). Wyniki badań powinny być potwierdzone wydaniem świadectwa zdrowia, do którego dołączone muszą być także świadectwa miejsca pochodzenia zwierząt. Zasady wydawania tych ostatnich reguluje rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej z dnia 1 sierpnia 1990 r. w sprawie świadectw miejsca pochodzenia zwierząt²⁰. Świadectwa miejsca pochodzenia wydaje wójt (burmistrz, prezydent miasta) albo z jego upoważnienia sołtys (§ 2 rozporządzenia). Świadectwo, zgodnie z § 4 wspomnianego rozporządzenia powinno umożliwić identyfikację zwierzęcia oraz ustalenie tożsamości jego posiadacza, poprzez wpisanie informacji dotyczących m.in. miejsca pochodzenia, miejsca i celu przemieszczenia zwierząt, jak również stwierdzenie, że zwierzę pochodzi z gospodarstwa wolnego od zaraźliwych chorób. Świadectwo ważne jest 10 dni a jego ważność może być przedłużona o dalsze 10 dni.

¹⁸ Dz.TiZK z 1987 r. Nr 14, poz. 102; z 1988 r. Nr 12, poz. 94, z 1989 r. Nr 1, poz. 2 i Nr 8, poz. 48; z 1990 r. Nr 6, poz. 37, Nr 14, poz. 56, z 1991 r. Nr 1, poz. 4 i 5 i Nr 5 poz. 21.

¹⁹ Dz.U. Nr 42, poz. 408; zm.: 1932 r. Nr 116, poz. 961; z 1953 r. Nr 51, poz. 257.

²⁰ Dz.U. Nr 56, poz. 333; zm.: 1994 r. Nr 54, poz. 222 i Nr 120, poz. 589.

Wobec braku regulacji prawnych dot. transportu zwierząt pojazdami samochodowymi Ministerstwo Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej wydawało różnego rodzaju przepisy wewnętrzne, przeznaczone głównie dla służby weterynaryjnej. Były to takie przepisy jak:

- ♦ wytyczne w sprawie postępowania weterynaryjnego przy eksporcie zwierząt gospodarskich - opracowane przez Departament Weterynarii Nr WET z III 4616/1/87 z dnia 28 stycznia 1987 r.;
- ♦ zalecenia dla międzynarodowego, drogowego transportu: bydła, trzody chlewnej, koni, owiec i kóz - opracowane odrębnie dla każdego gatunku zwierząt.

Przepisy te - nie publikowane - nie wszędzie znane, zawierały ogólne zasady ochrony zwierząt podczas transportu, a więc sposób przygotowania zwierząt do przewozu, wyposażenie punktów ładunkowych w urządzenia za i wyładunkowe, wyposażenie pojazdów transportujących, gęstość ładunku, zasady pojenia, karmienia i sprawowania opieki nad zwierzętami w czasie podróży.

W wytycznych zostały określone warunki, jakim odpowiadać powinny bazy eksportowe dla zwierząt, sposób wystawiania i dane jakie powinny zawierać świadectwa eksportowe oraz sposób przygotowania zwierząt do wysyłki za granicę. W wytycznych tych zawarto również informacje na temat wyposażenia pojazdów do przewożenia zwierząt, normy ładunkowe obowiązujące dla poszczególnych gatunków zwierząt i warunki ich przewozu.

1.4. Regulacje prawne obowiązujące w Unii Europejskiej w sprawie transportu zwierząt

Ochronę zwierząt podczas transportu reguluje Konwencja Europejska o ochronie zwierząt w transporcie międzynarodowym z dnia 13 grudnia 1968 r. obowiązująca we wszystkich krajach Unii Europejskiej. Celem konwencji jest uchronienie zwierząt przed cierpieniem podczas podróży. Zgodnie z jej przepisami wszystkie przewożone zwierzęta podlegają obowiązkowej weterynaryjnej kontroli granicznej. Artykuł 15 Konwencji stanowi, że przy dokonywaniu formalności na granicach priorytet mają przesyłki zwierząt.

W ustawodawstwie Unii Europejskiej istnieją dyrektywy regulujące sprawy warunków przewozu zwierząt, ich kontroli weterynaryjnej, dokumentacji i identyfikacji. Również w państwach członkowskich Unii istnieją przepisy prawne regulujące tę problematykę.

Polska nie przystąpiła do Konwencji Europejskiej o ochronie zwierząt w transporcie międzynarodowym, ale eksportując zwierzęta do krajów Unii Europejskiej polscy przewoźnicy muszą stosować się do przepisów obowiązujących w tych krajach.

W ramach Unii Europejskiej podstawowym aktem prawnym regulującym przewóz zwierząt jest Dyrektywa Rady Nr 91/628/EWG z dnia 19 listopada 1991 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu²¹. Postanowienia dyrektywy dotyczą transportu zwierząt w

²¹ Opublikowana w Dzienniku Oficjalnym Wspólnot Europejskich OJL 340/91, s. 17-27

ramach państw Unii, a także przewozów do i z Unii. Eliminują systematyczne graniczne kontrole pomiędzy krajami Unii, zapewniają pełną ochronę zwierząt i dla ich dobra ograniczają transport na długie odległości.

Wymieniona dyrektywa odnosi się do przewozu zwierząt wszystkimi rodzajami transportu. Zawiera wspólne dla wszystkich przewoźników przepisy dotyczące przewozu oraz postanowienia szczegółowe, dotyczące poszczególnych gałęzi transportu (lądowego, morskiego i lotniczego). Państwa członkowskie Unii miały obowiązek dostosowania do dnia 1 stycznia 1993 r. krajowych przepisów do wymagań tej dyrektywy.

Dyrektywa dotyczy przewozu:

- ♦ domowych zwierząt jednokopytnych i domowych zwierząt z gatunku bydła, owiec, kóz i nierogacizny,
- ♦ drobiu, ptaków domowych i królików domowych,
- ♦ domowych kotów i psów,
- ♦ innych ssaków i ptaków,
- ♦ innych zwierząt kręgowych i zwierząt zimnokrwistych.

Oprócz postanowień wspólnych, dla wszystkich gatunków zwierząt, dyrektywa określa również dodatkowe wymagania dot. transportu poszczególnych gatunków.

Stosownie do postanowień dyrektywy Nr 91/628/EWG transport zwierząt do, na i przez terytorium państw Unii, a pochodzących z państw trzecich (w tym Polski) jest dopuszczony tylko wówczas, gdy przewoźnik:

- ♦ dostarczy pisemne zobowiązanie w sprawie przestrzegania wymagań tej dyrektywy,
- ♦ przedstawi plan trasy, zgodny z wymaganiami dyrektywy.

Kontrola spełnienia wymienionych warunków ma miejsce na przejściu granicznym, zaś lekarz weterynarii znajdujący się na tym przejściu sprawdza dodatkowo zgodność z wymaganiami dot. warunków przewozu zwierząt (karmienie i pojenie zwierząt). Jeśli te ostatnie nie są spełnione, podejmuje kroki zgodne z art. 9 omawianej dyrektywy (zakończenie podróży, powrót, humanitarny ubój - na koszt przewoźnika).

Za nieprzestrzeganie postanowień dyrektywy państwa członkowskie nakładają sankcje na osoby fizyczne i prawne, a w razie powtarzających się naruszeń dyrektywy lub naruszeń, powodujących cierpienia zwierząt, państwa te mogą podejmować niezbędne kroki w celu zaradzenia powstałym nieprawidłowościom, łącznie z zawieszeniem lub cofnięciem upoważnienia dla przewoźnika na przewóz żywych zwierząt.

Dyrektywa Nr 91/628/EWG została zmodyfikowana Dyrektywą Nr 95/29 UE z dnia 29 czerwca 1995 r., która ustaliła nowe maksymalne, zharmonizowane dla wszystkich państw członkowskich okresy podróży i odpoczynku zwierząt, częstotliwość karmienia i pojenia,

normy przestrzenne oraz wymagania w stosunku do środków transportu, używanych do przewozu zwierząt.

Polska podejmuje działania w kierunku dostosowania krajowych przepisów do ustawodawstwa Unii. Pierwszym krokiem w tym kierunku jest uchwalenie ustawy z dnia 23 maja 1997 r. o ochronie zwierząt. Postanowienia tej ustawy określają ogólne warunki dot. transportu zwierząt.

Między innymi, zwierzęta muszą być ulokowane w środkach transportowych w taki sposób, aby mogły leżeć i wstawać w czasie podróży, muszą mieć zagwarantowaną wodę, karmę oraz odpoczynek, a pojazdy powinny zapewniać odpowiednią temperaturę, wentylację i przestrzeń. Zwierzęta wwożone do kraju oraz wywożone za granicę muszą podróżować najkrótszą drogą i bez zbędnych postojów, a ich odprawa graniczna odbywa się poza kolejnością. Zabrania się transportu zwierząt w okresie okołoporodowym oraz młodych zwierząt oddzielonych od matek, niezdolnych do przyjmowania stałych pokarmów. Zabrania się przeładunku zwierząt bez odpowiedniego zabezpieczenia.

Transport zwierząt w warunkach nie odpowiadających przepisom ustawy (art. 23 ust. 1, 2 i 3) stanowi wykroczenie, za które wobec przewoźnika przewidziana jest kara aresztu albo grzywny.

2. Ważniejsze ustalenia kontroli

2.1. Nadzór weterynaryjny nad miejscami skupu i obrotu zwierzętami

2.1.1. Lekarze z większości skontrolowanych WZW nie sprawowali nadzoru weterynaryjnego nad punktami skupu i bazami zbiorczymi w których gromadzono zwierzęta do przewozu, w zakresie określonym w przepisach Rozporządzenia Ministra Rolnictwa z dnia 12 czerwca 1928 r. w sprawie nadzoru weterynaryjnego. Przede wszystkim nie wykonywali oni comiesięcznych kontroli w wymienionych obiektach dot. stanu sanitarnego i zabezpieczeń przed przenoszeniem chorób zakaźnych. Na podstawie sprawozdań statystycznych sporządzanych przez WZW²² ustalono że przedmiotowych kontroli nie przeprowadzano w ogóle lub wykonywano je sporadycznie w 16 spośród 27 skontrolowanych WZW.

- ◆ *WZW w Kaliszu w ciągu 1996 r. w nadzorowanych przez siebie 61 bazach zbiorczych zwierząt, przeprowadził 84 kontrole. Było to ok. dziesięciokrotnie mniej od normy wymaganej w przepisach.*

²² Sprawozdania:

- RGŻ5, z działalności i stanu sanitarnego obiektów w zakresie higieny artykułów żywnościowych pochodzenia zwierzęcego,
- RGŻ3, z działalności państwowej służby weterynaryjnej, gospodarki finansowej oraz kadr, sporządzane na podstawie Zarządzenia Nr 26 Ministra RiGŻ z dnia 26 listopada 1994 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych w zakresie rolnictwa i gospodarki żywnościowej (Dz.Urz. MRiGŻ Nr 7, poz. 10).

- ◆ *Na terenie wszystkich 4 oddziałów rejonowych WZW w Zamościu częstotliwość kontroli w punktach skupu była dziesięciokrotnie mniejsza od wymaganej przepisami. Między innymi w okresie obejmującym 1996 r i I półrocze 1997 r. w 27 punktach skupu zwierząt w Oddziale w Biłgoraju, przeprowadzono średnio po 3 kontrole, zaś w 20 punktach w Oddziale w Hrubieszowie tylko po 2 kontrole.*
- ◆ *WZW we Wrocławiu w okresie objętym kontrolą przeprowadził zaledwie 7 kontrole miejsc zgromadzenia zwierząt. Spośród 6 oddziałów rejonowych tego WZW 5 nie przeprowadziło żadnej kontroli. WZW nie posiadał nawet wiedzy o liczbie podmiotów gospodarczych dokonujących obrotu zwierzętami.*
- ◆ *Bazę eksportową cieląt w Czarnocinie, w latach 1995-1996 WZW w Piotrkowie Trybunalskim kontrolował tylko raz w roku, a bazę eksportową koni w Wolborzu w 1996 r. tylko dwa razy.*

Wyniki kontroli wskazują, że sytuacja w zakresie sprawowania nadzoru weterynaryjnego przez WZW jest gorsza niż to wynika ze sprawozdań statystycznych. Stwierdzono bowiem, że umieszczone w sprawozdaniach liczby dot. nadzorowanych jednostek i dokonanych kontroli, były nierzetelne. Były bowiem z reguły zawyżane i nie miały odzwierciedlenia w dokumentacji źródłowej (np. w protokole z kontroli, czy też adnotacjach o ich przeprowadzeniu w księgach lub zeszytach kontroli na poszczególnych punktach skupu). Informacje do wypełniania sprawozdań zbierane były przez WZW telefonicznie od podległych oddziałów rejonowych, które nie miały jednak pełnego rozeznania, co do liczby punktów skupu zwierząt rzeźnych i hodowlanych oraz baz zbiorczych funkcjonujących na nadzorowanym przez nich terenie.

Informacje zawarte w sprawozdaniu RGŻ-3 za 1996 r. przez WZW w Nowym Sączu zarówno co do liczby nadzorowanych skupów (108) oraz liczby przeprowadzonych kontroli (23) nie miały potwierdzenia w dokumentach. W dokumentacji znajdującej się w rejonowych oddziałach wynika, że w 1996 r. liczba czynnych punktów skupu na terenie całego WZW wynosiła zaledwie kilkanaście sztuk, w tym 4 działały na „dziko”, bez nadzoru weterynaryjnego. Liczby rzeczywiście przeprowadzonych kontroli nie udało się ustalić z uwagi na nie dokumentowanie kontroli zarówno w formie protokołów, jak również wpisów do ksiąg (zeszytów) kontroli w poszczególnych punktach skupu.

Również w odniesieniu do sprawozdania RGŻ-5 z 1996 r., nie istniała na podstawie dokumentów WZW możliwość zweryfikowania liczby kontroli dot. stanu sanitarnego środków transportu. W sprawozdaniu podano bowiem, że ogólnie przeprowadzono 599 kontroli, w wyniku których ujawniono 36 pojazdów nie spełniających wymogów sanitarnych.

Stwierdzono również, iż w razie przeprowadzenia kontroli, ich skuteczność była niewielka. Wynikało to głównie z faktu, iż w przypadkach ujawnienia nieprawidłowości nie sporządzano każdorazowo protokołu kontroli i nie wydawano zaleceń pokontrolnych.

Lekarze WZW w Nowym Sączu sporządzili w 1996 r. 18 protokołów z kontroli punktów skupu zwierząt, w których opisano nieprawidłowości wynikające ze złego stanu sanitarnego. Jednakże tylko w 10 przypadkach wydano zalecenia pokontrolne zmierzające do usunięcia uchybień.

2.1.2. Utrudnieniem w sprawowaniu nadzoru weterynaryjnego były niewystarczające uregulowania prawne. Obowiązujący w okresie wykonywania kontroli podstawowy akt prawny regulujący tą problematykę²³ pochodził sprzed niespełna 70 lat. Przepisy te nie sprawdziły się we współczesnych warunkach. Nie określały one bowiem wymagań weterynaryjnych dot. prowadzenia punktów skupu i baz zbiorczych zwierząt. Nie obligowały do zgłoszenia w WZW podjęcia działalności polegającej na handlu i transporcie zwierząt. Również organizacja służby weterynaryjnej oraz działalność WZW w zakresie nadzoru nad warunkami przewozu zwierząt, nie została uregulowana w powszechnie obowiązującym akcie prawnym. Organizację WZW określały bowiem - w okresie objętym kontrolą - wytyczne Ministra Szefa Urzędu Rady Ministrów (RM-120-1-91 z dnia 3 stycznia 1991 r.).²⁴

Dopiero ustawa z dnia 24 kwietnia 1997 r. (weszła w życie w końcowej fazie kontroli, tj. w dniu 15 grudnia 1997 r.) o zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt, badaniu zwierząt rzeźnych i mięsa oraz o Państwowej Inspekcji Weterynaryjnej nałożyła - na podmioty zajmujące się zarobkowym przewozem zwierząt, organizowaniem lub urządzaniem targów, spędów i wysyłki zwierząt - obowiązek zgłoszenia właściwemu rejonowemu lekarzowi weterynarii zamiaru rozpoczęcia takiej działalności w terminie co najmniej 7 dni przed jej rozpoczęciem. Zobowiązywała również wspomniane podmioty do zawiadomienia właściwego lekarza rejonowego o czasie i miejscu organizowania spędów oraz załadunku i wyładunku zwierząt.

Ustawa uzależniła także prowadzenie działalności polegającej na zarobkowym przewozie zwierząt i organizowaniu skupu zwierząt od uprzedniego zapewnienia warunków weterynaryjnych tj. warunków lokalizacyjnych, technicznych, sanitarnych, technologicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed zagrożeniem epizootycznym lub epidemicznym.

Przepisy ustawy nałożyły także na Ministra RiGŻ obowiązek określenia w drodze rozporządzenia szczegółowych warunków weterynaryjnych przy prowadzeniu działalności polegającej na przewozie zwierząt i organizowaniu ich skupu. Ustawa powołała także Państwową Inspekcję Weterynaryjną (PIW), m.in. w celu nadzorowania punktów skupu baz zbiorczych zwierząt, oraz badania zwierząt w obrocie.

Ustalenia kontroli wskazują, że wdrożenie nadzoru weterynaryjnego nad przewozem zwierząt w oparciu o przepisy nowo uchwalonej ustawy o zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt, badaniu zwierząt rzeźnych i mięsa oraz o Państwowej Inspekcji Weterynaryjnej opóźnione zostało (do czasu zakończenia kontroli) wskutek niewydania przez Ministra RiGŻ dwóch podstawowych przepisów wykonawczych do tej ustawy. Minister nie wykonał bowiem upoważnienia zawartego w art. 5 ust. 4 i nie określił w drodze rozporządzenia warunków weterynaryjnych wymaganych przy prowadzeniu działalności polegającej na zarobkowym przewozie zwierząt oraz organizowaniu lub urządzaniu spędów. Minister RiGŻ nie wykonał

²³ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa z dnia 12 czerwca 1928 r. w sprawie nadzoru weterynaryjnego (Dz.U. Nr 65, poz. 597, Dz.U. z 1932 r. Nr 111, poz. 122).

²⁴ patrz przypis nr 9

także upoważnienia (art. 38 ust. 4) dot. nadania statutu PIW określającego jej szczegółową organizację.

Projekt statutu został przez MRiGŻ skierowany w dniu 6 listopada 1997 r. do uzgodnień międzyresortowych oraz uzgodnień z Krajową Radę Lekarsko-Weterynaryjną. Wg oceny Rady przedstawiony projekt nie kwalifikował się do zaakceptowania. Nie uwzględniał on m.in. powołania Głównego Lekarza Weterynarii, który z mocy omawianej ustawy kieruje PIW. Do czasu zakończenia kontroli (28 listopada 1997 r.) projekt statutu nie został uzgodniony, co uniemożliwiało rozpoczęcie funkcjonowania Państwowej Inspekcji Weterynaryjnej, w ustalonym terminie, tj. z dniem 15 grudnia 1997 r.

Drugą ustawą do której nie zostały przygotowane projekty aktów wykonawczych przez Ministra RiGŻ jest ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt, która weszła w życie w dniu 24 października 1997 r. Do czasu zakończenia kontroli (tj. 28 listopada 1997 r.) nie dokonano w Ministerstwie RiGŻ podziału zadań dot. opracowania tych przepisów pomiędzy odpowiednie departamenty.

Departament Weterynarii Ministerstwa RiGŻ włączył do planu pracy w zakresie legislacji jedynie opracowanie jednego rozporządzenia i współudział w opracowaniu z Ministerstwem TiGM drugiego (w sprawie zasad i warunków transportu), mimo że Sekretarz Stanu uznał, że departament ten powinien opracować 3 akty wykonawcze i wziąć udział w opracowaniu 3 innych aktów, dla których wiodącymi są inne resorty. Z wyjaśnień złożonych w trakcie kontroli wynika, że Departament Weterynarii przystąpił do realizacji przyjętego przez siebie zadania dot. opracowania projektu rozporządzenia dopiero po opracowaniu najpilniejszych przepisów wykonawczych do ustawy z dnia 24 kwietnia o zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt, badaniu zwierząt rzeźnych i mięsa oraz o Państwowej Inspekcji Weterynaryjnej.

2.1.3. Polskie prawo dot. nadzoru weterynaryjnego oraz ochrony zwierząt w transporcie nadal nie jest w pełni zgodne z ustawodawstwem obowiązującym w krajach Unii Europejskiej. Jest to głównie wynikiem niewydania szeregu aktów wykonawczych do dwóch nowo uchwalonych w 1997 r. ustaw, tj. ustawy o zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt, badania zwierząt rzeźnych i mięsa oraz Państwowej Inspekcji Weterynaryjnej oraz do ustawy o ochronie zwierząt.

Spośród czternastu aktów prawnych Unii Europejskiej związanych z ochroną zwierząt w transporcie, tylko z pięcioma polskie regulacje są zbieżne lub całkowicie zgodne, a nawet w jednym przypadku (dot. warunków importu) są bardziej rygorystyczne. Pozostałe akty prawne UE nie mają odzwierciedlenia w polskim prawodawstwie (dwa przypadki) lub obowiązujące dotychczas polskie przepisy będą wymagały gruntownego dostosowania do standardów Unii (7 przypadków).

Zasadnicze rozbieżności pomiędzy przepisami Unii Europejskiej zawartymi głównie w Dyrektywie Rady Nr 91/628/EWG z dnia 19 listopada 1991 r. w sprawie ochrony zwierząt

podczas transportu²⁵ i jej modyfikacjach określonych Dyrektywą Nr 95/29 UE z dnia 29 czerwca 1995 r., a polskim prawodawstwem sprowadzają się głównie do:

- nieustanowienia wspólnych dla wszystkich przewoźników przepisów dotyczących przewozu oraz postanowień szczegółowych, dotyczących poszczególnych gałęzi transportu (lądowego, morskiego i lotniczego),
- nieokreślenia wymagań transportowych wspólnych dla poszczególnych gatunków oraz szczegółowych dla określonych rodzajów,
- zbyt liberalnych warunków kontroli granicznych,
- braku sankcji dla przewoźników naruszających przepisy polegających na cofnięciu upoważnienia na przewóz żywych zwierząt.

2.1.4. Podobne - jak w Ministerstwie RiGŻ - opóźnienia w przygotowaniu aktów wykonawczych do omawianych ustaw miały miejsce w Ministerstwie TiGM. Nie zostały bowiem przygotowane przez Ministra TiGM przepisy wykonawcze do ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt, określające szczegółowe zasady i warunki transportu zwierząt oraz maksymalny czas ich transportu oraz sposób postępowania ze zwierzętami chorymi i padłymi. Wprawdzie art. 42 ustawy o ochronie zwierząt zezwala - do czasu wydania przepisów wykonawczych do tej ustawy, nie dłużej jednak niż przez 12 miesięcy - na stosowanie dotychczasowych regulacji prawnych, jednakże w Polsce nie zostały wydane żadne przepisy określające warunki przewozu zwierząt transportem samochodowym. Prace nad opracowaniem przepisów wykonawczych do ustawy o ochronie zwierząt zapoczątkowane zostały w MTiGM w dniu 30 października 1997 r., w którym powołano międzyresortowy zespół ds. przygotowania projektu tych przepisów.

Nieprzygotowanie omawianych przepisów było jednocześnie niewywiązywaniem się przez Ministra MTiGM ze zobowiązań podjętych na posiedzeniu Komitetu Integracji Europejskiej (KIE) w dniu 3 kwietnia 1997 r. Na posiedzeniu tym (protokół ustaleń nr 3/97) zobowiązano bowiem Ministra TiGM do dostosowania polskiego prawa do przepisów Unii Europejskiej zawartych w Dyrektywie Rady Nr 91/628/EWG z dnia 19 listopada 1991 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu.

Ministerstwo TiGM nie wykonało w omawianym zakresie także wcześniejszych zadań sformułowanych w „Programie dostosowania polskiego systemu transportowego do uregulowań transportowych Unii Europejskiej” z dnia 26 stycznia 1995 r. Przede wszystkim nie opracowano do końca 1997 r. przepisów normujących przewóz zwierząt w międzynarodowym transporcie drogowym. Zadanie to nie zostało w ogóle podjęte, wskutek sporów pomiędzy Departamentem Ruchu Drogowego i Biurem Współpracy z Zagranicą. Departamenty te nie mogły bowiem uzgodnić pomiędzy sobą, który z nich jest właściwy do realizacji tego zadania.

²⁵Patrz przypis nr 16

Również prace nad realizacją pozostałych zadań odnoszących się do transportu zwierząt ujętych we wspomnianym „Programie dostosowania...” nie zostały w MTiGM zapoczątkowane. Dotyczyło to w szczególności następujących zadań:

- ♦ spowodowanie przystąpienia Polski w latach 1995/1996 do Europejskiej Konwencji o Ochronie Zwierząt w Transporcie Międzynarodowym,
- ♦ dostosowanie w 1996 r. przepisów wykonawczych w zakresie transportu kolejowego do postanowień prawa obowiązującego w Unii Europejskiej.

2.1.5. Wyniki kontroli wskazują, że opóźnienia w przygotowaniu i wprowadzaniu w życie wymienionych wcześniej przepisów utrudniają osiągnięcie porozumienia z Unią Europejską w sprawie podpisania umowy weterynaryjnej. Stwierdzono bowiem, że negocjacje w tej sprawie zostały zawieszone wobec braku postępu w dotychczasowych negocjacjach z uwagi na niedostosowanie polskiego prawa i procedur do standardów Unii Europejskiej. Ostatnia runda negocjacji pomiędzy Ministrem RiGŻ, a reprezentantem służb weterynaryjnych Unii Europejskiej odbyła się w listopadzie 1995 r. Od tego czasu negocjacje nie zostały wznowione, mimo że w marcu i czerwcu 1997 r. strona polska zgłosiła konieczność ich wznowienia. Stanowisko Unii Europejskiej nie uległo jednak zmianie.

Sprawą negocjacji umowy weterynaryjnej zajmowało się również Prezydium Kolegium Ministerstwa RiGŻ w dniu 30 kwietnia 1997 r. Kolegium zobowiązało Departament Weterynarii do przygotowania informacji na temat postępu prac. Do dnia zakończenia kontroli (28 listopada 1997 r.) informacja taka nie została opracowana.

W zakresie dostosowania prawa w obszarze weterynarii do standardów Unii Europejskiej Polska ma przede wszystkim opracować akty wykonawcze do ustawy z dnia 24 kwietnia 1997 r. o zwalczaniu chorób zwierząt, badaniu zwierząt rzeźnych i mięsa oraz o Państwowej Inspekcji Weterynaryjnej. W ramach tych prac konieczne jest opracowanie 33 rozporządzeń, 16 instrukcji o zwalczaniu chorób zakaźnych, scharmonizowanie i uaktualnienie 46 istniejących instrukcji. Uzgodnienia i uznania przez Komisję Europejską wymaga kilkadziesiąt certyfikatów weterynaryjnych dotyczących obrotu zwierzętami, produktami pochodzenia zwierzęcego. Ponadto, do najistotniejszych zadań dostosowawczych należą:

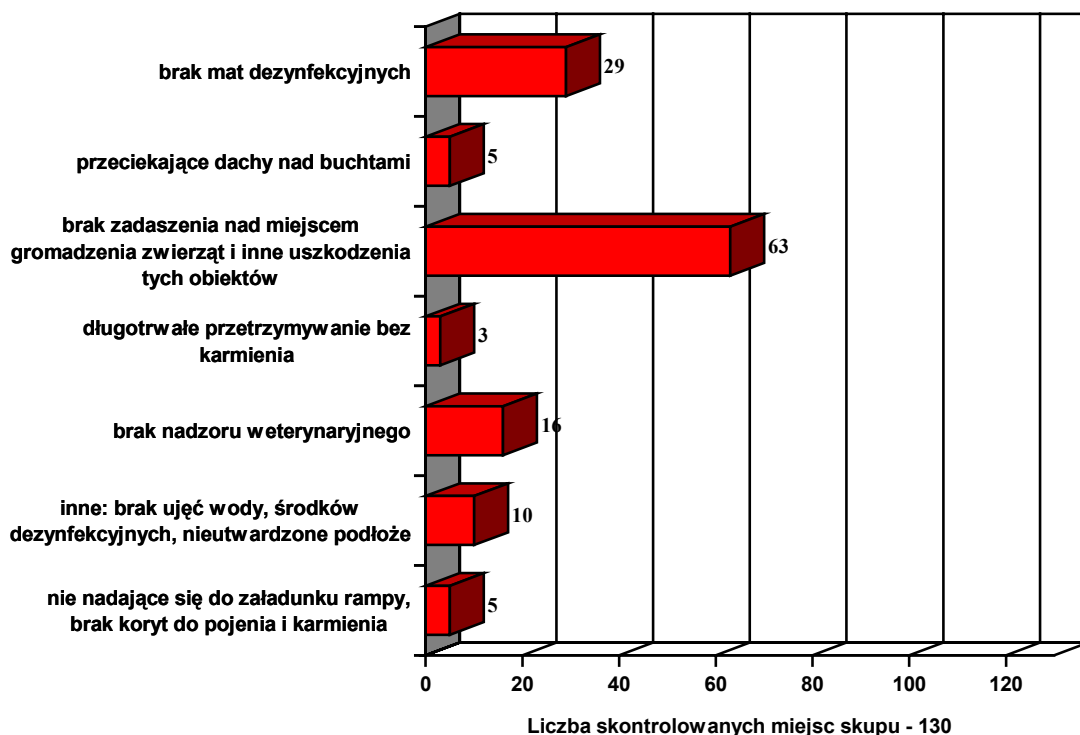
- a) wytypowanie i wyposażenie krajowych laboratoriów spełniających rolę centrów diagnostycznych,
- b) wytypowanie i wyposażenie punktów kontroli granicznych (stosownie do standardów Unii Europejskiej) które zdolne będą do zapobiegania przedostawaniu się chorób na teren kraju,
- c) stworzenie systemu identyfikacji i kontroli przemieszczania się zwierząt,
- d) stworzenie odpowiedniej struktury służb weterynaryjnych oraz systemu informacyjnego zapewniającego współpracę w kontrolowaniu chorób,

e) stworzenie planu działań na wypadek wybuchu epidemii.

Konsekwencją braku umowy weterynaryjnej są utrudnienia w handlu zwierzętami, z krajami Unii, polegające między innymi na wydłużeniu kontroli weterynaryjnej na przejściach granicznych.

2.2. Warunki pobytu zwierząt w punktach skupu i bazach transportowych

2.2.1. Spośród 130 skontrolowanych punktów skupu 60 % z nich nie zapewniało zgromadzonym zwierzętom odpowiednich warunków pobytu. Strukturę ujawnionych nieprawidłowości obrazuje diagram.



Długotrwałe przetrzymywanie zwierząt oczekujących na przetransportowanie (od 2 do 5 dni) bez karmienia ich paszami stwierdzono w 3 punktach skupu (2,3 %). Prowadzenie skupu bez nadzoru weterynaryjnego stwierdzono w 16 miejscach skupu (12,3 %). Ujawniono także zły stan sanitarno-techniczny urządzeń i obiektów punktu skupu, co przejawiało się przede wszystkim w: braku zadaszenia nad stanowiskami gromadzenia zwierząt i szyb w oknach - w 63 punktach (47,7 %), przeciekających dachach nad buchtami - w 5 obiektach (3,8 %), braku mat dezynfekcyjnych w 29 punktach (22,3 %). Ponadto w 5 punktach skupu

(3,8 %) stwierdzono użytkowanie ramp nie nadających się do załadunku (bądź wyładunku), jak również brak koryt do pojenia i karmienia zwierząt oraz brak środków do dezynfekowania pomieszczeń. Do rzadziej (z reguły pojedynczo) występujących usterek należało eksploatowanie obiektów o nieutwardzonym podłożu, bez ujęcia wody i niewyposażenie w odpowiednie bezpieczne dla zdrowia zwierząt przyrządy do poganiania.

- ◆ *W punkcie skupu w Myjomicach, w którym zaopatrywały się Zakłady Mięsne w Kępnie stwierdzono:*
 - a) *zepsute, nie działające ujęcie wody,*
 - b) *niezainstalowanie urządzeń do mycia i dezynfekcji pojazdów, brak wydzielonych miejsc do mycia i odkażania środków transportowych,*
 - c) *zanieczyszczenie podłóg odchodami zwierzęcymi pochodzącymi sprzed kilku dni, jednego z czterech kojców dla trzody chlewnej oraz trzech dla bydła,*
 - d) *uszkodzone ogrodzenie,*
 - e) *brak środków dezynfekcyjnych oraz ściółki,*
 - f) *prowadzenie skupu bez nadzoru weterynaryjnego, ostatni pobyt lekarza weterynarii w punkcie skupu miał miejsce w dniu 9 kwietnia 1996 r. (tj. 17 miesięcy przed oględzinami)*
- ◆ *Oględziny 8 punktów skupu, w których nabywały zwierzęta Zakłady Mięsne „Lubameat” S.A. w Lublinie, wykazały zły stan sanitarny 7 z tych obiektów. W głównej mierze dotyczyło to niesprzątania starej ściółki w pomieszczeniach, w których przetrzymywane były zwierzęta, zanieczyszczenia odchodami zwierzęcymi ścian pomieszczeń i korytarzy. Ponadto w 3 punktach nie było środków dezynfekcyjnych, zaś w 1 ustawiona była pod zbyt ostrym kątem, co utrudniało zwierzętom wejście do samochodu.*
- ◆ *Oględziny 9 punktów, w których skupowano zwierzęta dla Zakładów Mięsnych „BYD-MEAT” S.A. wykazały:*
 - a) *brak mat dezynfekujących - w 8 punktach,*
 - b) *zanieczyszczenie gnojownikami pomieszczeń skupu - w 3 punktach,*
 - c) *niedezynfekowanie 5 punktów,*
 - d) *wystające ostre metalowe końcówki na rampie wyladowczej - w 1 punkcie,*
 - e) *brak elektrycznych poganiaczy lub palek gąbczastych do przepędzania zwierząt - we wszystkich punktach,*
 - f) *wykonywanie skupu bez obecności lekarzy weterynarii - w 4 punktach.*
- ◆ *W punkcie skupu zwierząt w Orlach, w którym dokonywano zakupu zwierząt dla Zakładów Mięsnych „Beef-San” S.A. w Sanoku stwierdzono:*
 - *brudne pomieszczenia, w których przetrzymywano zwierzęta, ponieważ nie usuwano na bieżąco odchodów zwierzęcych, które zalegały grubą warstwą podłogę,*
 - *brak 2 ram okiennych i powybijane szyby w pozostałych oknach pomieszczeń,*
 - *przeciekający dach,*
 - *zniszczone rdzą rynny,*
 - *zerwaną bramę wjazdową do punktu skupu,*
 - *4 kompletnie zdewastowane sanitariaty, brak drzwi, brud,*
 - *pomieszczenia socjalne brudne, ściany pokryte nalotem sadzy,*
 - *nieuporządkowany teren punktu skupu, pokryty grubą warstwą obornika, przerastanego trawą.*
- ◆ *W punkcie skupu zwierząt przy Zakładach Uboju Zwierząt Rzeźnych s.c. w Dobrej, stwierdzono niewłaściwy stan sanitarny i techniczny pomieszczeń, w których przetrzymywano zwierzęta, ponieważ:*
 - *ściany pomieszczeń zabrudzone były obornikiem,*

- w kojcach w których przetrzymywano zwierzęta brakowało ściółki, natomiast na podłodze zalegał stary obornik,
- w oknach pomieszczeń brakowało szyb.

Zakupione zwierzęta (5 sztuk trzody chlewnej i 3 sztuk bydła) nie były zaopatrzone w świadectwa miejsca pochodzenia.

2.2.2. Podobne, jak w punktach skupu nieprawidłowości stwierdzono również w bazach zbiorczych zwierząt. Występowały one w 48% spośród 57 skontrolowanych jednostek i polegały przede wszystkim na:

- ♦ Braku mat dezynfekcyjnych (w 10 bazach, tj. w ponad 17% ogółu zbadanych),
- ♦ Używaniu ramp załadunkowych o złym stanie technicznym (w 10 badanych, tj. również w ponad 17% zbadanych),
- ♦ Złym stanie sanitarnym bazy, wynikającym głównie z niedezynfekowania środków transportowych oraz wydzielonych miejsc do mycia pojazdów samochodowych (w 8 bazach, czyli w 10,5% ogółu skontrolowanych),
- ♦ Funkcjonowaniu 2 baz zbiorczych zwierząt przeznaczonych na eksport, które nie posiadały aktualnego zaświadczenia upoważniającego do prowadzenia działalności gospodarczej w tym zakresie (tj. 3,5% ogółu).

Wyposażenie bazy eksportowej POZH Węgrów w Łochowie, nadzorowanej przez Wojewódzki Zakład Weterynarii w Siedlcach nie odpowiadało wymogom określonym w wytycznych Departamentu Weterynarii MRiGŻ w sprawie postępowania weterynaryjnego przy eksporcie zwierząt gospodarskich. I tak:

- a) brakowało roztworu dezynfekcyjnego w niecce bramy wjazdowej w której dezynfekowano pojazdy,*
- b) maty dezynfekcyjne przy wejściach do pomieszczeń zwierząt nie były nasączone płynem odkażającym,*
- c) w stajni, w której kompletowano konie do wysyłki prowadzone były prace remontowe,*
- d) w pomieszczeniach bazy, hodowano trzodę chlewną i bydło,*
- e) w pomieszczeniach przeznaczonych dla zwierząt zalegała stara ściółka przykryta świeżą.*

2.2.3. Niezapewnienie zwierzętom odpowiednich warunków pobytu w punktach skupu i bazach zbiorczych, w tym wymaganych w „Wytycznych w sprawie postępowania weterynaryjnego przy eksporcie zwierząt gospodarskich wydanych przez Ministra Rolnictwa, Leśnictwa i Gospodarki Żywnościowej z dnia 28 stycznia 1987 r. wynikało ze słabości nadzoru weterynaryjnego (opis w pkt. 2 szczegółowych ustaleń kontroli).

Nieobjęcie kontrolą weterynaryjną wszystkich miejsc gromadzenia zwierząt nie wymuszało na podmiotach zajmujących się omawianą działalnością należytej dbałości o stan techniczny pomieszczeń w których zwierzęta były gromadzone oraz o stan środków transportowych używanych do ich przewozu. Podmioty te nie dbały nawet o wyegzekwowanie - głównie od Spółdzielni „Samopomoc Chłopska” od której wynajmowały obiekty - zobowiązań dotyczących utrzymania punktów skupu i baz w dobrym stanie technicznym.

Niepożądanym skutkiem słabego nadzoru weterynaryjnego było także ujawnienie w toku kontroli działających „na dziko” (tj. bez zgłoszenia działalności gospodarczej i bez zaświadczeń wydanych przez poszczególne WZW) 4 punktów skupu (na terenie woj. bydgoskiego) i 3 baz zbiorczych (na terenie woj. zamojskiego). W miejscach tych proces kompletowania zwierząt do transportu, jak i proces ich załadunku odbywał się bez wiedzy służby weterynaryjnej.

2.3. Wystawianie dokumentów związanych z obrotem zwierzętami.

2.3.1. W 70% skontrolowanych jednostek zajmujących się obrotem zwierzętami stwierdzono nieprawidłowości dot. prowadzenia niezbędnej dokumentacji. Polegały one na:

- ♦ braku świadectw miejsca pochodzenia zwierząt,
- ♦ błędnym wypełnianiu tych świadectw, uniemożliwiającym zidentyfikowanie zwierzęcia i ustalenie tożsamości jego właściciela,
- ♦ wypisywaniu świadectw na kartkach nie będących drukami ścisłego zarachowania.

Skala tego zjawiska dotyczyła od kilkunastu do 100% dostarczanych zwierząt. Tym samym nie przestrzegano przepisów rozporządzenia Ministra RiGŻ z dnia 1 sierpnia 1990 r. w sprawie świadectw miejsca pochodzenia zwierząt²⁶.

Stan ten tolerowany był przez służby weterynaryjne, ponieważ nie egzekwowały one w punktach skupu świadectw, od właścicieli zwierząt będących przedmiotem obrotu lub przemieszczania z jednej miejscowości do drugiej, oraz dopuszczały do obrotu zwierzęta ze świadectwami wypełnionymi niezgodnie z przepisami wspomnianego wyżej rozporządzenia.

- ♦ *Analiza 1036 świadectw miejsca pochodzenia zwierząt wyeksportowanych z terenu woj. tarnowskiego w I półroczu 1997 r. wykazała, że:*
 - 1004 świadectw nie posiadało czytelnych podpisów i imiennych pieczętek osób upoważnionych do wystawiania tych dokumentów, 123 z tych świadectw w ogóle nie było podpisanych,
 - na 404 świadectwach brakowało danych o wieku zwierzęcia,
 - 894 świadectwa nie posiadały wpisanej daty ważności, a ze 142 świadectw na których taka data widniała 61 utraciło ważność w 1995 i 1996 r.,
 - 83 świadectwa nie posiadały daty wystawienia,
 - na 8 świadectwach nie wpisano jakich zwierząt dotyczą,
 - na 12 świadectwach wpisano nazwę gminy inną niż na pieczęci,
 - w 28 świadectwach wpisano odręcznie numery dokumentów.
- ♦ *W WZW Nowy Sącz 35 szt. koni wyeksportowanych w 1996 i 1997 r., z terenu województwa, nie miało świadectwa miejsca pochodzenia. Natomiast na 217 jagniąt wyeksportowanych do Włoch w czerwcu 1997 r. 23 świadectwa wystawione zostały przez sołtysa wsi Maruszyna (gmina Szaflary) na zwykłych kartkach papieru.*
- ♦ *W Zakładach Mięsnych „RESMIĘS” S.A. w Rzeszowie w 1996 r. spośród dostarczonych 6070 szt. trzody chlewnej brakowało 1958 świadectw miejsca*

²⁶ patrz przypis nr 16

pochodzenia, zaś na 580 szt. dostarczonych bydła brakowało 360 szt. tych dokumentów. W I półroczu 1997 r. dla dostarczonych 1709 szt. trzody chlewnej brakowało 652 świadectwa, zaś dla 121 szt. bydła brakowało 63 świadectw.

- ♦ *Z zakupionych w dniach 6, 12, 22 i 28 maja 1997 r. przez Zakłady Mięsne "POZMEAT" w Poznaniu 3598 szt. trzody chlewnej, 1036 szt., tj. 28,8 % nie posiadało świadectwa miejsca pochodzenia. W okresie tym skupiono również 83 szt. bydła, z których 23 szt., tj. 27,4 % również nie posiadało wymaganych dokumentów. Ponadto wśród 184 szt. świadectw wystawionych dla pozostałych zwierząt błędy w ich wypełnieniu polegające na niemożności identyfikacji posiadacza zwierząt, braku podpisu osoby wystawiającej, czy też na wyraźnych śladach poprawiania i przerabiania zapisów) stwierdzono w 57 dokumentach, tj. w 31 % sprawdzonych świadectw.*
- ♦ *Porównanie dokumentacji zakupu zwierząt (kwity dostawy) z liczbą świadectw miejsca pochodzenia zwierząt skupionych w maju 1997 r. przez Zakłady Mięsne w Grodzisku Wielkopolskim pozwoliły ustalić, że na zakupione ogółem 6941 szt. trzody chlewnej i bydła aż 5422 szt. nie posiadało świadectw miejsca pochodzenia. Stanowiło to 78,1 % ogółu zakupionych zwierząt.*

Nieegzekwowanie przez służby weterynaryjne świadectw miejsca pochodzenia zwierząt w praktyce wykluczało możliwość zidentyfikowania właścicieli skupionych zwierząt, w przypadku stwierdzenia chorób poszczególnych zwierząt, w tym zlokalizowania ognisk występowania chorób zakaźnych.

Na podkreślenie zasługuje tolerowanie przez służby weterynaryjne i podmioty dokonujące skupu zwierząt nieposiadania przez rolników świadectw miejsc pochodzenia zwierząt. Z wyjaśnień składanych w toku kontroli wynika, że stan ten spowodowany był konkurencją, jaka wytworzyła się na rynku zwierząt. Szereg podmiotów prowadzących skup w formie "obwoźnej" bez nadzoru weterynaryjnego lub wręcz nielegalnie stanowi istotny element konkurencji powodującej, że podmioty legalnie działające często z konieczności godzą się na zakup zwierząt bez wymaganych dokumentów.

Również pracownicy służb weterynaryjnych znając realne warunki skupu zwierząt w sposób świadomy dopuszczali do obrotu zwierzęta bez tych dokumentów.

W przepisach obowiązujących w okresie przeprowadzenia kontroli służby weterynaryjne nie miały żadnych uprawnień kontrolnych w stosunku do organów wydających świadectwa i jedyną formą zwracania uwagi na te nieprawidłowości, były wystąpienia kierowane przez niektóre WZW do urzędów miast i gmin. O konieczności wprowadzenia nadzoru nad wydawaniem świadectw świadczyć mogły fakty wydawania takich dokumentów nawet osobom przypadkowym.

Urząd Miasta w Nowym Sączu wydał w dniach 2 i 3 października 1997 r. 2 świadectwa miejsca pochodzenia zwierząt lekarzom weterynarii, którzy wystąpili o wydanie takich dokumentów, mimo że nie byli właścicielami żadnych zwierząt hodowlanych. Zamierzali jedynie udowodnić łatwość, z jaką można uzyskać tego rodzaju dokumenty. Świadectwa te zostały im wydane bez sprawdzenia, czy zajmują się oni hodowlą zwierząt. W świadectwach tych, jako

miejsce pochodzenia zwierząt wskazano adresy wnioskodawców, którzy mieszkali w Nowym Sączu w bloku spółdzielczym.

2.3.2. Nieprawidłowości występowały również w dokumentacji sporządzonej przez służby weterynaryjne. Najpoważniejsze dotyczyły niewystawienia świadectw zdrowia zwierzętom przeznaczonym na eksport, co miało miejsce w blisko 10% zbadanych firm. Najczęściej tego typu nieprawidłowości dotyczyły jednostek zlokalizowanych na terenie województw tarnowskiego, nowosądeckiego i szczecińskiego.

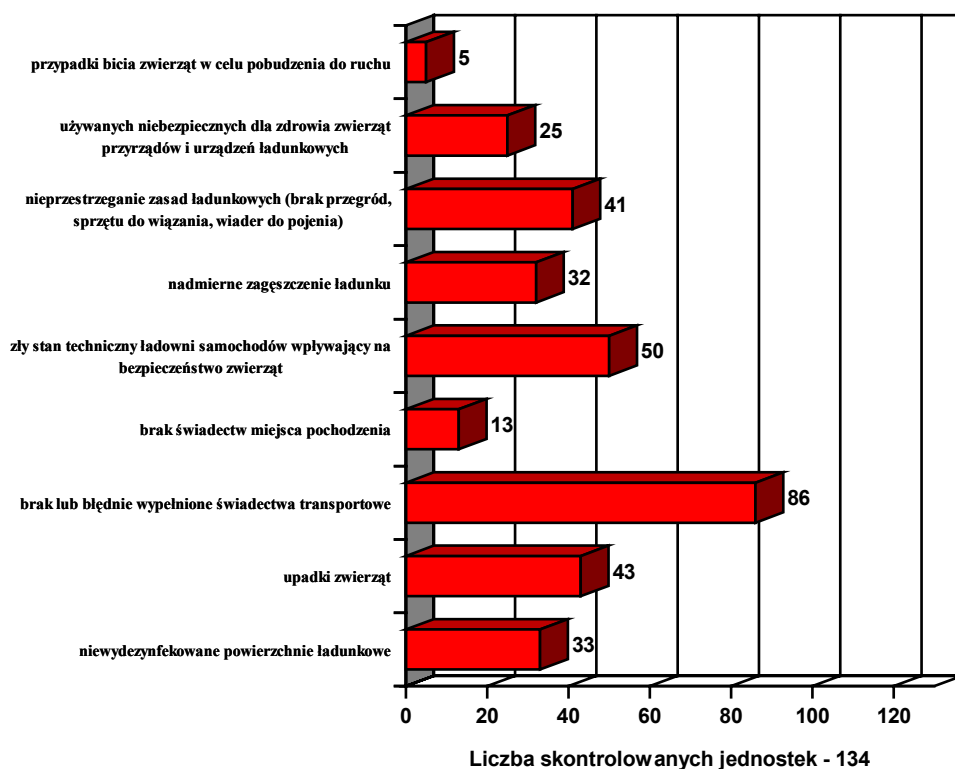
Kolejnym mankamentem w pracy lekarzy weterynarii było wystawianie z błędami zarówno wspomnianych wyżej świadectw zdrowia, jak też międzynarodowych świadectw transportowych (obowiązujących w obrocie z krajami Unii Europejskiej). W międzynarodowych świadectwach transportowych nierzetelnie dokumentowano czynności związane z badaniem zwierząt oraz prawidłowością załadunku. Świadczyło o tym wpisywanie godzin badania i załadunku późniejszych od czasu wyjazdu samochodów. Sytuacje te mogą wskazywać na fikcyjne potwierdzenie badania zwierząt przed podróżą. W wymienionych wyżej dokumentach brakowało również oświadczeń podmiotów eksportujących o napojeniu i nakarmieniu zwierząt przed wyruszeniem transportu. Urzędowe świadectwa zdrowia wystawiano natomiast na liczbę zwierząt niezgodną z faktyczną ilością zwierząt transportowanych. Tego rodzaju nieprawidłowości stwierdzono w co 4 WZW.

- ◆ *W Oddziale Rejonowym WZW w Toruniu na 14 transportów zwierząt rzeźnych wysłanych na eksport w 2 transportach brakowało międzynarodowych świadectw transportowych. Z kolei w 3 transportach potwierdzono badanie zwierząt, a w 6 prawidłowość załadunku o kilka godzin później niż zarejestrowany czas wyjazdu..*
- ◆ *Podczas oględzin 17 przesyłek zwierząt dokonanych na granicznym punkcie odpraw weterynaryjnych w Zebrzydowicach stwierdzono, że w 3 przypadkach transporty wyruszyły z miejsca załadunku przed zbadaniem i potwierdzeniem załadunku. Dotyczyło to między innymi przesyłki 28 koni, załadowanych w dniu 9 października 1997 r. w Rypinie.*
- ◆ *Na przywieziony do Zakładu Przetwórstwa Mięsnego s.c. „Gempol” w dniu 26 września 1997 r. transport 28 szt. zwierząt, w tym 23 szt. tuczników i 2 szt. bydła, urzędowe świadectwo zdrowia wystawione było tylko dla 15 szt. tuczników (tj. o 8 mniej) i 13 szt. bydła (tj. o 12 więcej). W firmie tej było to zjawiskiem nagminnym bowiem np. w maju 1997 r. urzędowych świadectw zdrowia nie uzyskano dla 43% zakupionej trzody chlewnej i 50% bydła.*
- ◆ *W WZW w Bydgoszczy lekarz weterynarii w dniu 13 grudnia 1996 r. wystawił świadectwo zdrowia na eksport do Włoch dla 687 szt. jagniąt rzeźnych. W świadectwach potwierdzono, że zwierzęta te pochodziły z miejscowości Samostrzel, Małocierz, Suchary. Było to niezgodne z prawdą, ponieważ z miejscowości tych pochodziło 507 jagniąt, pozostałe pochodziły z miejscowości: Dębowo, Trzeciwnica, Chrzastowo i Karnówko.*

2.4. Warunki przewozu zwierząt środkami transportu samochodowego

2.4.1. Kontrolą w powyższym zakresie objęto 134 jednostki zajmujące się przewozem, załadunkiem i rozładunkiem przesyłek ze zwierzętami zarówno w celach zarobkowych, jak i na użytek własny, w tym 50 zakładów przetwórstwa mięsnego.

Ogółem oględzinom w tych jednostkach poddano 258 środków transportowych używanych do transportu zwierząt. Skalę i strukturę stwierdzonych nieprawidłowości ilustruje następujący wykres.



Ustalenia kontroli wskazują, że 40% skontrolowanych firm nie zapewniło zwierzętom warunków bezpiecznego - tj. przede wszystkim nie grożącego urazami i okaleczeniem - przewozu. Przede wszystkim wynikało to (w co 4 ze skontrolowanych jednostek) ze złego stanu technicznego taboru. Dziurawe były bowiem podłogi i ściany skrzyni ładunkowych, a z ich powierzchni wystawały ostre krawędzie metalowe. Przeciekały także dachy, które nie zapewniały zwierzętom ochrony przed opadami atmosferycznymi. Nieszczelne konstrukcje pojazdów nie zapewniały również zwierzętom odpowiedniej temperatury podczas przewozu.

Niektóre z poddanych oględzinom pojazdów, były aż w tak złym stanie technicznym, że nie zabezpieczały zwierząt przed wypadnięciem w czasie jazdy. Część pojazdów była niedostosowana do współpracy z rampami załadunkowymi (występowały duże różnice wysokości między poziomem rampy i skrzyni ładunkowej).

- ♦ *Spośród 12 samochodów używanych do przewozu zwierząt z punktów skupu do Zakładów Mięsnych „Byd-Meat” S.A. w Bydgoszcz, w 8 zwierzęta ślizgały się po podłodze wyłożonej gumą. Nie zamontowano bowiem mat antypoślizgowych, bądź poprzecznych listew umożliwiających zwierzętom bezpieczne poruszanie się. Natomiast w 1 samochodzie odstęp pomiędzy klapą rozładunkową a podłogą skrzyni był tak duży, że zwierzęta wpadały w powstałe nieszczelności doznając poważnych urazów kończyn.*
- ♦ *W Sokołowskich Zakładach Mięsnych S.A. jeden z dwóch samochodów, którym dowożono do Zakładów trzodę chlewną był nieprzystosowany do przewozu zwierząt. Przyczepa dołączona do tego pojazdu została przerobiona z metalowego kontenera i miała tak mocno skorodowane ściany boczne, dziurawy i przerdzewiały dach oraz prowizoryczne tylne drzwi, że groziło to wypadnięciem zwierząt w czasie jazdy. W dniu oględzin zestawem tym przywieziono do zakładu 52 sztuk trzody chlewnej.*
- ♦ *Samochód ciężarowy, będący własnością Stadniny Koni Huculskich Gładyszowa sp. z o.o., miał dziurawą plandekę, która nie chroniła zwierząt przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Drewniana podłoga skrzyni ładunkowej nie była wyłożona wykładziną zabezpieczającą przed wyciekami nieczystości.*
- ♦ *W samochodzie i przyczepie będących własnością prywatnej firmy z Zawady Uszewskiej podłogi nie zostały wyłożone materiałami zabezpieczającymi przed wypływem nieczystości. Poszycie skrzyni ładunkowej samochodu było skorodowane i nie gwarantowało właściwego zabezpieczenia zwierząt przed wpływem złych warunków atmosferycznych.*

2.4.2. Z ustaleń kontroli wynika, że w co 4 ze skontrolowanych jednostek nie zapewniano przewożonym zwierzętom odpowiednich warunków sanitarnych. Przede wszystkim w jednostkach tych nie odkażano pojazdów po dokonaniu przewozów. Pojazdy nie były również czyszczone z pozostałości ściółki i innych nieczystości.

- ♦ *W punkcie skupu żywca GS „SCh” w Latowiczu, nadzorowanym przez WZW w Siedlcach, pod załadunek 80 szt. trzody chlewnej podstawione zostały 2 samochody nieprzystosowane do przewozu zwierząt w tym 1 z przyczepą. Załadunek miał odbyć się bez obecności lekarza weterynarii. Zarówno samochody, jak i przyczepa nie miały zadaszenia, były brudne i niewydezynfekowane. Kierowcy samochodów w trakcie oględzin zrezygnowali z załadunku i odjechali z punktu skupu.*
- ♦ *Dwa zestawy samochodowe, będące własnością prywatnej firmy Obrót Zwierzętami Rzeźnymi i Mięsem z Nowego Sącza, używane do przewozu zwierząt, nie były dezynfekowane. Firma nie zlecała wykonanie dezynfekcji, zaś sama nie była wyposażona w stanowiska do mycia i dezynfekowania pojazdów oraz nie miała jakichkolwiek substancji umożliwiających odkażanie.*

2.4.3. Kolejnym przejawem niezapewnienia przez przewoźników odpowiednich warunków transportu było nieprzestrzeganie określonych przez WZW normatywów jednostkowych załadunku zwierząt przypadających na metr kwadratowy powierzchni transportowej środka przewozowego. Przekroczenia norm ładunkowych - w poszczególnych zbadanych transportach - sięgały od kilku przypadków do 95% tych transportów. Nadmierne zagęszczenie, powodowało w skrajnych przypadkach nawet zaduszenie zwierząt w czasie przewozu.

- ◆ *W przedsiębiorstwie Obrotu Zwierzętami Hodowlanymi w Tarnowie, w 1996 r. na 65 transportów wysłanych do Włoch i Francji w 51 przekroczono normy gęstości załadunku zwierząt obowiązujące w krajach Unii Europejskiej. W I półroczu 1997 r. we wszystkich 33 transportach przekroczono ustalone normy. W toku oględzin załadunku koni przeprowadzonych w październiku 1997 r. stwierdzono, że do samochodu, który transportował zwierzęta do Włoch, o powierzchni ładunkowej wynoszącej 14,4 m² załadowano 9 koni (przekroczono normę jednostkową o 0,15 m²) zaś do przyczepy o powierzchni ładunkowej 16,4 m² załadowano 15 źrebiąt do 1 roku życia (przekroczono normę aż o 1,3 m²). W tym samym dniu podobne nieprawidłowości ujawniono przy załadunku do samochodów koni wywożonych do Francji.*
- ◆ *W Zakładach Mięsnych w Grodzisku Wielkopolskim w maju i czerwcu 1997 r. na 212 transportów samochodowych ze zwierzętami w 48 przypadkach, tj. w 22,6% przekroczona została dopuszczalna norma załadunku zwierząt. Przeciętnie przekroczono normę o około 2%. Przykładowo - w dniu 7.05.1997 r. samochód przewoził 31 sztuk trzody chlewnej, gdy ww normy powinny wynosić 25 szt. Normy załadunku ustalone zostały wewnętrznym zarządzeniem dyrektora zakładów w 1991 r. i były zgodne z normami stosowanymi w krajach Unii Europejskiej.*

Innego rodzaju nieprawidłowością wynikającą z nieprzestrzegania zasad ładunkowych było doładowywanie zwierząt do transportów kierowanych na eksport z różnych baz zbiorczych. Kolejne z ujawnionych nieprawidłowości związanych z załadunkiem dotyczyły braku zainstalowania przegród oddzielających zwierzęta dorosłe (powyżej 2 lat) od młodych, braku kółek w burtach pojazdów do przywiązywania dorosłych zwierząt oraz braku podstawowego sprzętu w wyposażeniu osób transportujących zwierzęta (tj. brak wiader do pojenia, postronków do wiązania itp.).

- ◆ *W Okręgowym Przedsiębiorstwie Przemysłu Mięsnego w Białymstoku stwierdzono w toku oględzin, że w samochodzie którym przywieziono 19 sztuk bydła (8 krów, 4 buhaje, 3 cielice i 4 jałówki) nie oddzielono młodych zwierząt od dorosłych oraz zwierząt różnej płci. Żadne z dorosłych zwierząt (krów i buhajów) nie zostało przywiązane do burt samochodu.*
- ◆ *Podczas oględzin w granicznym punkcie kontroli weterynaryjnej w Zebrzydowicach, stwierdzono 3 przesyłki, w których zwierzęta nie były przedzielone ścianami działowymi. Między innymi nie posiadał ścian działowych samochód włoskiego przewoźnika odprawiony w dniu 9 października 1997 r. W samochodzie znajdowało się 10 koni rzeźnych o wadze powyżej 500 kg i 16 źrebaków. Konie dorosłe były przywiązane do kółek, zaś źrebaki transportowano luzem. Eksporterem koni do Włoch była firma „Orfeo” z Krakowa. Z kolei w pojeździe bez ścian działowych z rejestracją warszawską przewożono tranzytem z Białorusi do Włoch 27 koni, w tym 3 ogiery*

powyżej 500 kg i 24 żrebaki. Zarówno ogiery jak i żrebaki transportowano luzem. Mimo tych uchybień odprawa weterynaryjna przesyłki przeprowadzona została w dniu 9 października 1997 r. bez zastrzeżeń. Natomiast w samochodzie z rejestracją województwa zamojskiego w dniu 27 października 1997 r. przewożono 24 konie do Włoch o wadze od 290 kg do 670 kg. Konie nie były przywiązane do kółek i nie były oddzielone od siebie ściankami działowymi, ponieważ pojazd nie był dostosowany do wykonania tych czynności.

Do innych negatywnych zjawisk występujących w trakcie wykonywania czynności ładunkowych należało niezapewnienie bezpiecznych dla zwierząt warunków za i wyładunku. Przede wszystkim rampy załadunkowe nie spełniały stawianych im warunków w zaleceniach dla międzynarodowego drogowego transportu zwierząt wydanych przez Departament Weterynarii Ministerstwa RiGŻ. Rampy nie spełniały parametrów co do: kąta nachylenia, wysokości osłon bocznych, różnic poziomów ziemia - rampa i krawędź rampy - pojazd. Tego typu nieprawidłowości stwierdzono w co 5 jednostce zajmującej się obrotem zwierzętami. W 4 przypadkach w trakcie oględzin - stwierdzono, że załadunek wykonywany był w pośpiechu i zwierzęta w celu pobudzenia do ruchu były kopane lub bite.

- ◆ *Samochód marki Star z przyczepą, będący własnością prywatnej firmy przewozowej z Miejskiej Górki miał zniszczoną gumową wykładzinę podłogi oraz ubytki desek w podłodze. Uszkodzenia te groziły okaleczeniu lub złamaniu nóg zwierząt przewożonych tym środkiem transportu. Pracownik firmy skupującej zwierzęta, podczas rozładunku poganiał je kopiąc w brzuch. Nie używał natomiast poganiacza elektrycznego, mimo że był w niego wyposażony.*
- ◆ *Punkt skupu Zakładów Mięsnych „LUBMEAT” S.A. w Lublinie wyposażony był tylko w rampy rozładunkowe dostosowane do niskich przyczep, jakich używają do przewozu zwierząt rolnicy indywidualni. Dostarczone do punktu skupu - w dniu przeprowadzenia oględzin - tuczniki samochodem dostawczym marki „Żuk”, nie mogły przechodzić z samochodu na rampę, ponieważ odległość pomiędzy pojazdem a rampą wynosiła 50 cm (dopuszczalna dla trzody chlewnej wynosi 12 cm). Każdą sztukę z samochodu wyciągano na rampę za uszy. Punkt skupu nie był wyposażony w pomost przenośny niwelujący ponadnormatywne różnice poziomów i odległości.*
- ◆ *Punkt skupu zwierząt w GS Łubianki, zlokalizowany na terenie działania WZW w Toruniu nie był wyposażony w rampę wyładunkową. Podczas załadunku zwierząt do samochodu, pędzono je metalowym prętem, ciągnięto za uszy i ogony.*
- ◆ *Oględziny bazy zbiorczej zwierząt w miejscowości Wysokie Mazowieckie wykazały, że 1 z 2 ramp ładunkowych pochylona była o 38°. Zbyt strome podniesienie rampy powodowało, że część krów ześlizgiwała się narażając się na urazy.*

2.4.4. Zły stan techniczny pojazdów oraz urządzeń ładunkowych, a także nadmierne zagęszczenie zwierząt w ładowniach samochodów powodowały zarówno śmiertelne upadki zwierząt w czasie przewozu, za i wyładunku, jak też prowadziły do ciężkich urazów (głównie złamań), co z kolei wymuszało tzw. ubój sanitarny.

Najwięcej padnięć w latach 1996 - I półrocze 1997 r. odnotowano w przypadku trzody chlewnej, tj. 1.821 sztuk, co miało miejsce we wszystkich 40 zbadanych przez NIK

jednostkach zajmujących się transportem zwierząt . Bydła padło 33 sztuki (w 11 jednostkach), koni 23 sztuki (w 9 firmach) oraz jagniąt 36 sztuk (w 5 jednostkach).

W Zakładach Mięsnych Byd Meat S.A. w Bydgoszczy od 1 stycznia do 31 października 1997 r. z przewiezionych 109.298 sztuk trzody chlewnej, do przymusowego uboju sanitarnego skierowano 591 sztuki, w tym 85 ze zwichniętymi stawami i złamanymi kończynami (14,4% ogółu skierowanych do uboju sanitarnego). W tym samym okresie spośród przewiezionych 5.705 sztuk bydła, do uboju sanitarnego skierowano 23 sztuki, w tym 10 ze złamanymi kończynami i okaleczeniami.

Wysokość tzw. „wskaźnika upadku” w transporcie w odniesieniu do poszczególnych gatunków zwierząt oscylowała w granicach od 0,005 do 0,87% - odnośnie trzody chlewnej, od 0,006 do 0,83% - w przypadku bydła oraz odpowiednio od 0,06 - 0,82% i 0,11% w przypadku koni i jagniąt.

Większość upadków zwierząt w transporcie zakwalifikowano, jako niezawinione przez osoby transportujące, a za najczęstszą przyczynę padnięć podawano tzw. „stres transportowy”. Tylko w jednym przypadku, tj. z powodu padnięcia 2 sztuk trzody chlewnej, winą obarczono pracownika zakładów mięsnych, na skutek przekroczenia jednostkowych norm załadunku.

2.4.5. Źródłem przedstawionych wyżej nieprawidłowości był także nieprecyzyjny stan prawny, a w szczególności brak powszechnie obowiązujących przepisów (aktów normatywnych) określających sposób przygotowania zwierząt do wysyłki, wyposażenia pojazdów przeznaczonych do przewozu zwierząt, normy ładunkowe obowiązujące dla poszczególnych gatunków i warunki odbywania podróży. Brak wspomnianych regulacji wypełniany był różnego rodzaju niepublikowanymi przepisami wewnętrznymi Ministra RiGŻ i dyrektorów jednostek organizacyjnych tego Ministerstwa oraz Wojewódzkich Lekarzy Weterynarii, a nawet zarządzeniami wydanymi przez kierowników podmiotów zajmujących się obrotem zwierzętami.

Spośród tych przepisów najważniejsze to:

- ♦ wytyczne w sprawie postępowania weterynaryjnego przy eksporcie zwierząt gospodarskich - opracowane przez Departament Weterynarii b. Ministerstwa Rolnictwa, Leśnictwa i Gospodarki Żywnościowej Nr WET III z dnia 28 stycznia 1987 r.
- ♦ zalecenia Ministra RiGŻ dla międzynarodowego drogowego transportu bydła, trzody chlewnej, koni, owiec i kóz - opracowane odrębnie dla każdego gatunku zwierząt.

Wymienione zalecenia i wytyczne - nigdzie nie publikowane - nie były powszechnie znane wśród pracowników firm przewozowych i dlatego ich postanowienia nie mogły być skutecznie wyegzekwowane przez nadzór weterynaryjny.

Również regulacje prawne Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej dotyczące przewozu zwierząt nie były wystarczające. Minister TiGM nie skorzystał bowiem z upoważnienia ustawowego Prawa przewozowego i nie określił warunków przewozu zwierząt dla przewoźników samochodowych, którzy odgrywają podstawową rolę w omawianych przewozach.

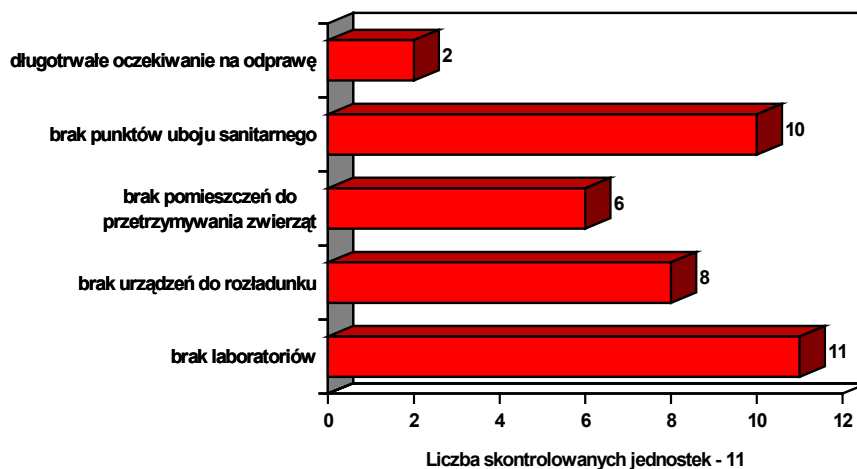
2.5. Przygotowanie granicznych przejść drogowych do wykonania weterynaryjnej kontroli granicznej

2.5.1. Żadne z 11 skontrolowanych granicznych przejść drogowych nie było przystosowane do przeprowadzenia pełnej kontroli weterynaryjnej, polegającej na sprawdzeniu czy:

- ♦ dokumentacja weterynaryjna jest sporządzona prawidłowo i nie posiada braków,
- ♦ w transportach nie ma zwierząt padłych, chorych lub osłabionych,
- ♦ środki transportu, w których znajdują się zwierzęta, są załadowane zgodnie z normami,
- ♦ transport odbywa się odpowiednio przygotowanymi środkami przewozu wyposażonymi w odpowiednie urządzenia zabezpieczające zwierzęta przed urazami,
- ♦ zwierzętom zapewniono na przewidywany czas transportu odpowiednią ilość i jakość ściółki oraz sprzętu do karmienia i pojenia.

Powyższa sytuacja odnosi się również do 9 przejść granicznych, które razem z 8 innymi nie objętymi kontrolą zostały wytypowane przez Ministra RiGŻ do dokonywania weterynaryjnej kontroli granicznej²⁷. Strukturę nieprawidłowości obrazuje niżej zamieszczony wykres

²⁷ Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej z dnia 10 grudnia 1997 r. w sprawie określenia przejść granicznych, na których jest dokonywana weterynaryjna kontrola graniczna (Dz.U. Nr 150, poz. 996).



Żadne przejście graniczne nie było wyposażone w laboratorium do wykonywania badań. Na 8 przejściach z uwagi na brak jakichkolwiek urządzeń niemożliwy był rozładunek przesyłek w celu zbadania, nakarmienia lub pojenia zwierząt, a także odładowania w przypadku choroby lub nadmiernego zagęszczenia. Na 6 przejściach nie było pomieszczeń do przetrzymywania zwierząt w przypadku konieczności dokonania badania lub przechowania po odładowaniu z transportu. Zaledwie jedno przejście graniczne (w Zebrzydowicach) miało warunki do dokonywania w razie konieczności uboju sanitarnego.

- ◆ *Na przejściu granicznym w Chyżnem nie było żadnego miejsca postojowego dla przeprowadzenia odprawy weterynaryjnej. W przypadku cofnięcia transportu z granicy nie było możliwości zawrócenia pojazdów bez konieczności zatrzymania pracy przejścia granicznego.*
- ◆ *Na jedynym drogowym przejściu granicznym z Republiką Litewską w Budzisku, na którym dokonywano odpraw weterynaryjnych nie było rampy ładunkowej ani żadnych innych urządzeń do rozładunku transportów zwierząt. Na przejściu nie było pomieszczeń do przetrzymywania zwierząt oraz laboratorium do wykonywania badań. Nie było również możliwości wydezynfekowania pojazdów. Tylko w tranzycie przez to przejście drogowe odprawiono w 1996 r. 6102 szt. zwierząt, w tym 5024 szt. koni i 1078 szt. bydła, zaś w I połowie 1997 r. 2886 szt. zwierząt, w tym 2245 szt. koni i 641 szt. bydła.*
- ◆ *Na żadnym z 3 przejść drogowych z Ukrainą, wytypowanych do dokonywania weterynaryjnej kontroli granicznej (Dorohusk, Hrebenne, Medyka) nie można było dokonać rozładunku zwierząt i wykonać niezbędnych badań. Na przejściu w Hrebennem i Medyce nie było pomieszczeń do przetrzymywania zwierząt, oraz niezbędnego sprzętu do karmienia i pojenia zwierząt. W latach 1996 - I półrocze 1997 r. przez przejścia te odprawiono łącznie 73 przesyłki z końmi - 364 szt., 39 przesyłek z bydłem - łącznie 1824 szt. oraz 3 przesyłki z owcami - 575 szt.*

2.5.2. Niewłaściwe warunki przewozu zwierząt były również wynikiem długoterminowego oczekiwania na kontrolę weterynaryjną w Granicznym Punkcie Odpraw w Zebrzydowicach w którym w okresie objętym kontrolą odprawiano od 80 do 90% ogółu przesyłek ze zwierzętami.

Oględziny 45 przesyłek w Punkcie Granicznym Odpraw w Zebrzydowicach i na przejściu granicznym Cieszyn - Boguszowice dokonane w dniach 19, 20, 21 i 24 listopada 1997 r. wykazały, że 14 transportów zwierząt oczekiwało na odprawę weterynaryjną i celną od 3 do 10 godz. I tak - samochód o nr rejestracyjnym PG 717559 dotarł do Punktu Odpraw w Zebrzydowicach w dniu 24 listopada 1997 r. o godz. 24³⁰. Na odprawę weterynaryjną zwierzęta oczekiwały 9 godz. Ostatecznej odprawy celnej przesyłki dokonano na przejściu granicznym Cieszyn-Boguszowice o godz. 10³³, tj. po ponad 10 godz. oczekiwania.

Przyczyną długotrwałego przebywania zwierząt w Punkcie Granicznym Odpraw w Zebrzydowicach była niepełnodobowa kontrola weterynaryjna. Wszystkie transporty, które przybywały do Zebrzydowic w godzinach 24⁰⁰ - 8⁰⁰ nie były odprawiane. Działo się tak, pomimo że istniały warunki techniczne do przeprowadzenia kontroli w ciągu całej doby, w tym czasie pracowały bowiem zarówno służby celne, jak i pracownicy Przedsiębiorstwa Usługowo-Spedycyjnego Agrospeed, którzy przeprowadzali wszystkie czynności związane z odprawą zwierząt. Również w ciągu całej doby na terenie Punktu Granicznych Odpraw dyżurowali lekarze weterynarii, upoważnieni do wykonywania kontroli granicznych.

Sytuację na tym przejściu pogarszało nierzetelne wykonywanie kontroli przez służby weterynaryjne. Zezwalano bowiem na załadowanie zwierząt, jak i używanie pojazdów niedostosowanych do przewozu zwierząt. Spośród 6 poddanych oględzinom transportów zwierząt, przewożonych tranzytem - w 2 stwierdzono ww. nieprawidłowości.

- ◆ *Oględziny przesyłki składającej się z 27 koni, w tym 3 ogierów i 24 żrebaków, przewożonych z Białorusi do Włoch, wykazały że zwierzęta te transportowane były, bez rozdzielania ich ściankami działowymi. Transportowane 3 ogiery wykazywały dużą agresywność (gryzły i kopały) wobec znajdujących się w sąsiedztwie żrebaków. Na skutek niewłaściwego załadunku 4 żrebaki miały otarcia skóry, a 1 ogier miał skaleczoną tylną nogę. W transporcie znajdował się również 1 chory żrebak (przykurcz tylnych kończyn).*
- ◆ *Oględziny 20 koni, przewożonych z Litwy do Włoch, wykazały że 1 koń miał silne otarcia skóry. Spowodowane one zostały przez wystającą metalową listwę ze śrubami. W pojeździe nadmiernie(ponad międzynarodowe normy) zagęszczono liczbę przewożonych zwierząt. Pojazd wyposażony był w 1 ścianę działową, gdy zgodnie z normami obowiązującymi w Unii Europejskiej samochód winien posiadać przynajmniej 4 ściany działowe.*

2.5.3. Przyczyną niewłaściwego wyposażenia przejść granicznych, w urządzenia i obiekty niezbędne do prawidłowego dokonywania kontroli weterynaryjnej przesyłek ze zwierzętami, było niewywiązywanie się wojewodów z obowiązku utrzymywania przejść granicznych w stanie umożliwiającym przeprowadzanie tych czynności. Zgodnie bowiem z art. 17 ust. 1

ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej²⁸ organem zobowiązanym do stałego utrzymywania drogowych przejść granicznych w stanie umożliwiającym przeprowadzenie skutecznej kontroli weterynaryjnej jest wojewoda.

- ♦ *Na przejściu granicznym w Medyce, brakowało możliwości wyładowania, napojenia i nakarmienia zwierząt, jak również nie było pomieszczeń do ich przetrzymywania. Budowy potrzebnych obiektów - pomimo zatwierdzenia ich dokumentacji technicznej przez Wojewódzki Zakład Weterynarii w Przemyślu - nie przewidziano w ramach realizacji inwestycji pn.: „Rozbudowa Granicznego Przejścia Drogowego w Medyce etap II”. Dopiero w wyniku kontroli, wojewoda przemyski zobowiązał się do uzupełnienia dokumentacji i wprowadzenia tych obiektów do prowadzonej inwestycji.*
- ♦ *W lipcu 1995 r. Dyrektor Wojewódzkiego Zakładu Weterynarii w Gorzowie Wielkopolskim zgłosił szereg zastrzeżeń do sposobu wykonania inwestycji polegającej na budowie pomieszczeń i innych obiektów służących do wykonywania kontroli weterynaryjnej na przejściu drogowym w Świecku. Do końca października 1997 r. usterki te nie zostały przez wykonawcę usunięte. Należały do nich:*
 - *zbyt wysoka rampa rozładunkowa uniemożliwiająca wyprowadzanie zwierząt z samochodów w celu wykonania badań, pojenia lub karmienia,*
 - *źle wykonane ogrodzenia rampy umożliwiające wydostawanie się małych zwierząt,*
 - *zbyt niska opaska rampy niezapobiegająca wylewaniu się odchodów zwierzęcych na jezdnię, co groziło rozprzestrzenianiem się chorób zwierzęcych,*
 - *brak poidel dla małych zwierząt oraz paśników do zadawania karmy,*
 - *wejście z rampy do pomieszczeń dla zwierząt narażało je na okaleczenia z uwagi na ostro zakończone ościeżnice,*
 - *w pomieszczeniach dla zwierząt brakowało odpowiednich poidel i paśników, a zwierzęta narażone były poparzenia z uwagi na niezabezpieczenie instalacji centralnego ogrzewania,*
 - *w stajni zastosowano niewłaściwe podłoże utrudniające utrzymanie higieny i wykonanie dezynfekcji.*
- ♦ *Usterki te uniemożliwiały we właściwy sposób przeprowadzenie kontroli weterynaryjnej z uwagi na niemożliwość wyładowania zwierząt w celu dokonania badań, ich ewentualnego przechowania oraz napojenia i nakarmienia. Zważywszy na fakt, że najbliższy pkt. kontroli znajduje się w odległości 20 km (Rzepinie) czynny tylko w godz. od 8 do 20, nie było możliwości poza tymi godzinami wykonania wyładunku zwierząt w celu ich zbadania lub przechowania. Mimo nieprzygotowania Oddział ten odprowadzał przesyłki ze zwierzętami, głównie w ruchu przywozowym.*

2.6. Przewóz zwierząt kolejną

2.6.1. Przedsiębiorstwo PKP nie jest przygotowane do wykonywania przewozów zwierząt. Wprawdzie kolej oferuje tego rodzaju usługi na wytypowanych przez siebie 558 stacjach, to jednak faktycznie nie są one przystosowane do transportu zwierząt zarówno pod względem organizacyjnym, jak i technicznym.

Spośród wspomnianych stacji 32 nie posiadały nawet ramp do załadunku zwierząt, a 8 stacji wyposażonych było w rampy nie nadające się do załadunku bądź wyładunku

²⁸ Dz.U. Nr 78, poz. 461 z 1997 r. Nr 6, poz. 31 i Nr 43, poz. 271.

zwierząt. Żadna z 14 stacji PKP poddanych bezpośrednim oględzinom w czasie kontroli, zlokalizowanych na terenie 6 DOKP nie była zdolna do obsługi transportów zwierząt. Powszechnie brakowało bowiem ujęć wody do pojenia oraz urządzeń do załadunku zwierząt do wagonów (zarówno wielo-, jak i jednopodłogowych), zaś rampy załadunkowe przeznaczano na inne cele (np. do przewozów pasażerskich).

- ♦ *Stacja Katowice Zawodzie, w Wykazie Odległości Taryfowych²⁹ wykazana została, jako przygotowana do odprawy żywych zwierząt w wagonach jednopodłogowych. Stwierdzono, że stacja wyposażona była wprawdzie w rampę boczną do za i wyładunku zwierząt jednakże, krawędź rampy była usytuowana znacznie poniżej poziomu podłogi wagonu, co w przypadku załadunku narażało zwierzęta na urazy i okaleczenia. Rampa nie była także wyposażona w ujęcie wody do pojenia. Stacja nie posiadała również pomieszczeń niezbędnych do przetrzymywania zwierząt przed lub po wyładunku.*
- ♦ *Stacja Chabówka, pomimo że w Wykazie Odległości Taryfowych wytypowana była do wykonywania czynności ładunkowych „bez ograniczeń” tzn. możliwy był załadunek i wyładunek do i z wagonów jedno i wielopodłogowych, nie była wyposażona w żadne urządzenia umożliwiające wykonywanie czynności ładunkowych zwierząt do wagonów. Nie było możliwości załadowania zwierząt przy wykorzystaniu istniejącej rampy, gdyż różnica wysokości pomiędzy rampą a podłogą wagonu wynosiła 0,4 m. Stacja Chabówka, jak i pozostałe stacje podległe ROS Chabówka, nie posiadały również urządzeń niezbędnych do załadowania bądź wyładowania zwierząt z wagonów wielopodłogowych.*

PKP nie były przygotowane do przewozu zwierząt również pod względem taborowym. Na koniec 1996 r. kolej dysponowała ok. 11.500 wagonami (tzw. serii 401 Ka i 208 Kf) fabrycznie dostosowanymi do przewozu zwierząt, spełniającymi wymogi § 5, pkt. 1 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 27 listopada 1985 r. oraz § 34, pkt. 2 Regulaminu przesyłek towarowych PKP³⁰. Kontrola przeprowadzona na stacjach wykazała jednak, że stan techniczny ok. 50% ze sprawdzonych wagonów nie odpowiadał stawianym wymaganiom. Stwierdzono w nich bowiem brak izolacji dachu, brak kółek w ścianach oraz wystające ze ścian części metalowe. Uszkodzenia te powstały w wyniku niewłaściwej eksploatacji tego taboru używanego do przewozów innych ładunków.

2.6.2. W wyniku nieprzygotowania kolei do wykonywania przewozów zwierząt, systematycznie utraciła ona swych klientów, którzy powierzyli przewozy zwierząt przewoźnikom samochodowym. Jeszcze w 1990 r. PKP przewiozły wagonami przesyłki ze zwierzętami o wadze 100,1 tys. ton, zaś od 1994 r. nie odnotowano żadnych przewozów.

Nieużywane i niekonserwowane urządzenia do obsługi transportu zwierząt ulegały systematycznie degradacji technicznej, pogarszając zdolność przewozową PKP.

Pomimo całkowitej utraty w ostatnich latach przewozów zwierząt, na rzecz bardziej konkurencyjnego transportu drogowego, PKP nie wykazywały zainteresowania odzyskaniem

²⁹ Zarządzenie nr 64 Dyrektora Generalnego PKP z dnia 21 grudnia 1995 r. w sprawie ustalenia wykazu odległości taryfowych - WOT (Biuletyn PKP Nr 22, poz. 62 ze zm.)

³⁰ patrz przypis nr 14

części utraconego rynku. Wynikiem tego było nieuwzględnienie w rozkładach jazdy od 1992 r. pociągów przeznaczonych do szybkich przewozów zwierząt, jak również - co wcześniej zasygnalizowano - dopuszczenie do degradacji technicznej infrastruktury kolejowej przeznaczonej do transportu zwierząt.

2.6.3. Przyczyną odejścia klientów od PKP były względy organizacyjne oraz ekonomiczne. Organizacyjne, ponieważ firmy samochodowe oferowały znacznie szybszy przewóz. Nie ma też w tym przypadku potrzeby dowozu zwierząt do punktu załadunku kolejowego i przeładowania z samochodu na wagon. W miejscach przeznaczenia osiągane są podobne oszczędności. Sprawność organizacyjna przewoźników samochodowych ma wyraz w efektach finansowych. Wynika to również z faktu, iż możliwości ładunkowe samochodów są około 2,5-krotnie wyższe niż wagonu.

- ♦ *Porównanie możliwości ładunkowych wagonów (w sztukach) i samochodów z naczepami/przyczepami 2-3 podłogowymi przedstawia się następująco:*

	wagon 24 m ²	wagon 33 m ²	samochód z przyczepą/naczepą
<i>konie rzeźne</i>	8 - 10	10 - 12	20 - 23
<i>cielęta do 50 kg</i>	35	50	220
<i>bydło opasowe 200 kg</i>	16	20	80
<i>trzoda chlewna 100 kg</i>	40	60	160-170

- ♦ *Na podstawie obowiązującego w 1996 r. rozkładu jazdy ustalono, że czas dostarczenia kolejną przesyłki do granicy państwa (Zebrzydowice i Międzyzlesie) wynosił przykładowo:*
 - a) *w relacji Skarżysko Kamienna - Międzyzlesie* 433 km
19 godz. 20 min.
 - b) *w relacji Kielce - Zebrzydowice* 280 km
17 godz. 17 min.
 - c) *w relacji Biała Podlaska - Międzyzlesie* 625 km
26 godz. 18 min.
- Oznaczało to, że zakładana w rozkładzie jazdy średnia prędkość transportu zwierząt koleją wahała się od 16 do 23 km/godz.*

Większe możliwości załadunkowe przy znacznie krótszym czasie wykonywania przewozu zwierząt transportem samochodowym miały zasadniczy wpływ na efekty finansowe zarówno przewoźników, jak i nadawców. Opłaty za przewóz 6 tonowej przesyłki zwierząt w wagonie, łącznie z kosztami odkażenia wagonu i opłaty za przewóz konwojenta (bez VAT) wynosiły w 1997 r. na odległość 242 km - 529,10 zł (tj. 2,18 zł/km), na odległość 359 km - 687,77 zł (1,94 zł/km), na odległość 633 km - 742,79 zł (1,17 zł/km).

Natomiast średni koszt przebiegu 1 km samochodu w POZH w Węgrowie w 1996 r. wynosił w przewozach w kraju 1,52 zł/km. Uwzględniając 20 % inflację, koszt przewozu w 1997 r. wynosił około 1,8 zł/km. Z powyższych porównań wynika, że przewóz zwierząt

samochodem, przy uwzględnieniu większych możliwości załadunkowych jest zdecydowanie tańszy od przewozu koleją.

III. OPIS POSTĘPOWANIA KONTROLNEGO i DZIAŁAŃ PODJĘTYCH PO ZAKOŃCZENIU KONTROLI

1. Podpisanie protokółów kontroli

Wszystkie protokoły kontroli zostały podpisane przez kierowników skontrolowanych podmiotów. Nie zgłoszono zastrzeżeń do ustaleń zawartych w protokołach kontroli.

Stosownie do art. 58 ust. 1 ustawy o NIK w 38 skontrolowanych jednostkach - na wniosek kontrolerów - przeprowadzono narady pokontrolne w celu omówienia stwierdzonych nieprawidłowości i podjęcia wniosków wynikających z ustaleń kontroli.

2. Postępowanie pokontrolne i wykonanie wniosków

W związku z ustaleniami kontroli do wszystkich kierowników skontrolowanych jednostek NIK skierowała 68 wystąpień pokontrolnych, zawierających uwagi i wnioski zmierzające do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.

Skontrolowane podmioty poinformowały NIK o stanie realizacji wniosków zawartych w wystąpieniach pokontrolnych.

- Minister TiGM poinformował m.in., że z uwagi na to, iż zagadnienia i problemy dotyczące przewozu zwierząt, które mają być uregulowane rozporządzeniami Ministra TiGM są szczególnie skomplikowane i trudne oraz dotyczą tematyki leżącej także poza zakresem kompetencji Ministra TiGM, nadal przedłuża się okres ich opracowania. Między innymi Ministerstwo wystąpiło do Komitetu Badań Naukowych o zbadanie możliwości zlecenia prac nad opracowaniem projektu rozporządzenia pracownikom z Akademii Rolniczej we Wrocławiu, zajmujących się problematyką ochrony zwierząt. Trwają też konsultacje z zainteresowanymi ministerstwami, tj. Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej oraz Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa.

Minister TiGM poinformował również o wystąpieniu do Ministerstwa RiGŻ o wstępne zajęcie stanowiska w sprawie przystąpienia Polski do Konwencji europejskiej o ochronie zwierząt w transporcie międzynarodowym, mając na uwadze konieczność należytego uzasadnienia wniosku w tej sprawie.

- Minister RiGŻ poinformował, że opracowano harmonogram wydawania przepisów wykonawczych do ustawy z dnia 24 kwietnia 1997 r. Dotychczas wydano

2 rozporządzenia, do końca lutego 1998 r. wydanych zostanie dalszych 5 przepisów, do końca marca 1998 r. dalszych 9. Ministerstwo przewiduje, że do dnia 15 grudnia 1998 r. wydane zostaną wszystkie akty wykonawcze do tej ustawy. Zapowiedziano wystąpienie z wnioskiem do Ministra Spraw Zagranicznych o zainicjowanie procedury dotyczącej podpisania i ratyfikowania przez Polskę sześciu konwencji Rady Europy, w sprawie prawnej ochrony zwierząt. Minister poinformował także, iż w dniach 10-12 grudnia 1997 r. delegacja Polska, pod przewodnictwem Ministra RiGŻ z udziałem Głównego Lekarza Weterynarii, przebywała w Brukseli i ponownie wносиła o wznowienie negocjacji dot. podpisania umowy weterynaryjnej i przedstawiła zaawansowanie prac nad dostosowaniem polskich przepisów weterynaryjnych do uregulowań w Unii Europejskiej. Minister zapowiedział także utworzenie od dnia 1 stycznia 1998 r. zespołu pracowników w Departamencie Integracji Europejskiej i Współpracy z Zagranicą, którego zadaniem będzie monitorowanie działań dostosowujących polskie prawo do systemu prawnego UE.

- Wojewodowie poinformowali o podjętych działaniach mających na celu poprawę warunków wykonywania granicznej kontroli weterynaryjnej. Wojewoda gorzowski zobowiązał się do uzupełnienia dokumentacji technicznej, rozbudowywanego przejścia granicznego w Świecku o obiekty niezbędne do wykonywania kontroli weterynaryjnej.
- Wojewódzcy lekarze weterynarii poinformowali o podjęciu działań dyscyplinujących, w celu wyegzekwowania humanitarnego traktowania zwierząt w trakcie transportu. W związku z kontrolą NIK, ukarano upomnieniami i potrąceniem premii 7 lekarzy weterynarii, zamknięto 2 punkty skupu i 1 bazę eksportową, a warunkowo dopuszczono do dalszej działalności 42 punkty skupu pod rygorem usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Zmieniono również godziny odpraw przesyłek ze zwierzętami w Punkcie Odpraw Granicznych w Zebrzydowicach, w celu umożliwienia wykonywania odpraw przez całą dobę.

3. Realizacja wyników przez współpracujące w kontroli organy inspekcji działające w administracji rządowej

W kontroli uczestniczyła - w trybie art. 12 pkt 3 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli - Państwowa Inspekcja Skupu i Przetwórstwa Artykułów Rolnych (PISiPAR). Pracownicy tej Inspekcji skontrolowali 120 podmiotów gospodarczych na terenie 33 województw, głównie prywatnych, zajmujących się obrotem zwierzętami. Wyniki tych kontroli zostały zrealizowane na podstawie przepisów zawartych w ustawie z dnia 30 czerwca 1970 r. o PISiPAR (Dz.U. Nr 16, poz. 137; z 1975 r. Nr 6, poz. 91).

Warszawa, dnia maja 1998 r.

DYREKTOR DEPARTAMENTU

TRANSPORTU, GOSPODARKI MORSKIEJ I ŁĄCZNOŚCI

KRZYSZTOF WIERZEJSKI

Akceptuję:
WICEPREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI

JACEK UCZKIEWICZ
Warszawa, dnia maja 1998 r.

Zatwierdzam:
PREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI

JANUSZ WOJCIECHOWSKI
Warszawa, dnia 5 maja 1998 r.