

Uniwersytet Warszawski
Wydział Zarządzania

Klaudia Bogusławska

Nr albumu: 376807

Transport drogowy zwierząt

Praca magisterska
Na kierunku: Zarządzanie

Praca wykonana pod kierunkiem
Doc. dr. Macieja Gajewskiego
Uniwersytet Warszawski

Warszawa, wrzesień 2020

Streszczenie

Celem niniejszej pracy jest przedstawienie problematyki transportu zwierząt, jej umiejscowienia w aktach prawnych oraz pojawiających się nieprawidłowości w praktyce transportu zwierząt. Jako jeden z szybko rozwijających się działów gospodarki narodowej, transport z roku na rok powiększa swój udział w produkcie krajowym brutto. Praca przedstawia rodzaje, funkcje oraz znaczenie transportu w gospodarce. Wskazuje również na kierunku rozwoju transportu w Polsce. Na podstawie aktualnych przepisów ukazuje proces uzyskania zezwolenia na transport zwierząt oraz szczegółowo opisuje warunki uzyskania pozwolenia na przewóz zwierząt. W pracy zostały przedstawione wymagane warunki transportu, jakie musi zapewnić przewoźnik podczas wykonywania transportu oraz organy kontroli wraz z zakresem ich odpowiedzialności. Na podstawie studium przypadku i jego analizy wskazuje na pojawiające się nieprawidłowości w transporcie zwierząt oraz proponuje rozwiązania, które wpłynęłyby pozytywnie na przestrzeganie praw zwierząt.

Słowa kluczowe

transport, licencja, zezwolenie, zwierzę, przedsiębiorca, inspekcja, kontrola, przewóz, warunek, nieprawidłowość

Tytuł pracy w języku angielskim

Road transport of animals

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie	4
1 Istota transportu i jego struktura w Polsce	6
1.1 Pojęcie oraz podział transportu	6
1.1.1 Pojęcie transportu	6
1.1.2 Klasyfikacja transportu.....	7
1.2 Znaczenie transportu w gospodarce	11
1.3 Struktura transportu w Polsce.....	14
2 Warunki stawiane przedsiębiorcy podejmującemu działalność transportową.....	21
2.1 Koncesje, zezwolenia, działalność regulowana.....	21
2.2 Warunki uzyskania zezwolenia na świadczenie usług transportowych	22
2.3 Procedura uzyskania zezwolenia na wykonywanie transportu drogowego oraz warunki jego ważności	26
3 Uwarunkowania transportu drogowego zwierząt.....	31
3.1 Ochrona prawna zwierząt.....	31
3.2 Techniczne aspekty przewozu zwierząt	32
3.3 Zezwolenie na transport zwierząt.....	36
3.4 Organy kontroli i dokumentacja przewozu zwierząt.....	40
4 Nieprawidłowości w przewozie zwierząt na wybranym przykładzie	43
4.1 Studium przypadku jako metoda badawcza	43
4.2 Opis zdarzenia	44
4.3 Wykryte nieprawidłowości.....	46
4.4 Wnioski	50
Zakończenie	53
Źródła	55
Spis literatury.....	55
Spis aktów prawnych.....	56
Spis adresów internetowych	57
Inne	58
Spis tabel, rysunków, schematów	58

Wprowadzenie

Dynamiczny rozwój transportu, który jest spowodowany coraz większymi potrzebami przewozowymi wpływa na jego postrzeganie w gospodarce. Niegdyś dział, który nie stanowił większego znaczenia i był traktowany pobieżnie, dzisiaj odgrywa znaczącą rolę i spaja ze sobą wszystkie segmenty gospodarki. Aby dostrzec znaczenie transportu wystarczy spojrzeć na otaczające nas przedmioty i zastanowić się jak do nas dotarły. Bez transportu większość z tych przedmiotów nie mogłaby się znaleźć w naszym posiadaniu.

Aktywność podmiotów transportowych wskazuje na stan gospodarki narodowej. Wzrost masy przewożonych ładunków świadczy o wzroście produkcji, eksportu oraz konsumpcji. Dynamicznie rozwijająca się infrastruktura transportowa, w której skład wchodzi nie tylko drogi ale również porty, punkty przeładunkowe, czy centra logistyczne, wskazuje na stale rosnące potrzeby transportowe.

Jednak transport to nie tylko środki transportowe, to również ludzie. W miarę upływu lat nastąpiły ogromne zmiany technologiczne mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa osobom wykonującym transport oraz przewożonym towarom. Stale pojawiające się innowacje pozwalają na minimalizowanie kosztów transportu oraz zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Transport w znaczny sposób wpływa na lokalne pogorszenie warunków życia (hałas, naruszenie estetyki środowiska, lokalne zanieczyszczenie środowiska), jak również wywołuje międzynarodowe skutki np. kwaśne deszcze oraz wpływa na globalne problemy takie jak globalne ocieplenie¹. Jednym z poważnych kroków było wprowadzenie w Unii Europejskiej europejskiego standardu emisji spalin, dzięki czemu producenci pojazdów są zobowiązani do stałego ulepszania układu spalania, tak aby nowe pojazdy miały jak najmniejszy negatywny wpływ na środowisko naturalne.

Z upływem lat aktywiści i działacze na rzecz ochrony środowiska i przyrody wywierają coraz większy wpływ na polskie ustawodawstwo. Domagają się oni zwiększenia środków z budżetu na działania poprawiające jakość środowiska naturalnego oraz mające pozytywny wpływ na faunę i florę w nim występujące. Skupiają się również na poprawie czystości powietrza, ochronie dzikich zwierząt, jak również na przestrzeganiu praw zwierząt. Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej przyniosło pozytywne zmiany w przepisach prawnych koncentrujących się na obszarach związanych z ochroną środowiska naturalnego.

¹ I. Fechner, M. Fertsch, „Podstawy logistyki: podręcznik do kształcenia w zawodzie technik logistyk”, Poznań : Instytut Logistyki i Magazynowania 2006, str. 119.

Prawa zwierząt zostały oficjalnie wprowadzone do polskiego systemu prawnego dnia 21 sierpnia 1997 r. wraz z wejściem w życie ustawy o ochronie zwierząt. Ustawa uregulowała stosunki pomiędzy człowiekiem a zwierzęciem, wykazała czyny niedozwolone wobec zwierząt oraz określiła minimalne warunki bytowe potrzebne do prawidłowego rozwoju zwierząt. Ustawa przypieczętowała odpowiedzialność karną w przypadku nieprzestrzegania praw zwierząt. Kolejno wprowadzane akty prawne, tak krajowe, jak i unijne, zwiększały obszar odpowiedzialności, nie tylko osób fizycznych, ale również przedsiębiorstw, za dobrostan zwierząt, a powołana Inspekcja Weterynaryjna miała zapewnić ochronę zdrowia zwierząt.

Rozdział pierwszy niniejszej pracy opisuje strukturę transportu w Polsce, jego cechy, funkcje oraz znaczenie w gospodarce narodowej. Corocznie powiększający się udział transportu w PKB pokazuje, iż jest to dziedzina, która stale się rozwija. Transport łączy wszystkie działy gospodarki oraz wszystkie podmioty w niej funkcjonujące. Transport wpływa również pozytywnie na wymianę handlową pomiędzy państwami.

Transport jest jednym z działów gospodarki objętym reglamentacją. Niniejsza praca w dużej części skupia się na warunkach jakie musi spełnić przedsiębiorca ubiegający się o zezwolenie na wykonywanie transportu oraz o pozwolenie na przewóz zwierząt. Akty prawne krajowe oraz unijne szczegółowo określają wymogi stawiane przewoźnikom. Transport zwierząt jest odpowiedzialnym zadaniem, ponieważ przewożone są istoty żyjące. W związku z tym przewoźnik bierze odpowiedzialność nie tylko za bezpieczeństwo w ruchu, ale również za stan zdrowia każdego z przewożonych zwierząt.

Analiza studium przypadku zawarta w ostatnim rozdziale pozwala na wykazanie najczęstszych nieprawidłowości w transporcie zwierząt oraz opisuje propozycje rozwiązań, które wpłynęłyby pozytywnie na przestrzeganie przepisów o ochronie zwierząt w transporcie.

Praca w większości opiera się na aktach prawnych, ponieważ temat transportu zwierząt jest rzadko opisywany w literaturze przedmiotu. Głównymi fachowymi źródłami wiedzy są specjalistyczne artykuły, dlatego mam nadzieję, że niniejsza praca pozwoli na dogłębne poznanie i zrozumienie problematyki transportu zwierząt.

1 Istota transportu i jego struktura w Polsce

1.1 Pojęcie oraz podział transportu

Stale rozwijająca się technologia wpływa na rozwój pojęcia transportu oraz jego klasyfikację. Niniejszy podrozdział przybliży ujęcie transportu w literaturze, podstawowe pojęcia z nim związane oraz jego podział ze względu na określone kryteria. Omawia podstawowe cechy oraz funkcje gospodarcze oraz przedstawia strukturę transportu w Polsce.

1.1.1 Pojęcie transportu

Literatura przedmiotu przedstawia wiele definicji transportu. W klasycznym oraz najszerszym ujęciu został on zdefiniowany przez I. Tarskiego jako „proces technologiczny wszelkiego przenoszenia na odległość, czyli przemieszczania osób, przedmiotów lub energii”². Jest to znaczenie czynnościowe, które wskazuje nie tylko na zarobkowy przewóz rzeczy lub osób przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwa transportowe, ale również na transport jako działalność pomocniczą w firmach nietransportowych oraz transport indywidualny, czyli taki który zaspokaja potrzeby konkretnych osób i nie wiąże się z wykorzystaniem transportu zbiorowego.

Transport może być również przedstawiony w ujęciu podmiotowym jako „technicznie, organizacyjnie i ekonomicznie wydzielone z innych czynności, celowe przemieszczanie wszelkich ładunków i osób”³. Ta definicja wskazuje na ścisły związek transportu z infrastrukturą transportu (aspekt techniczny), który stanowią między innymi drogi, czy środki transportu. Transport jest również wyodrębniany organizacyjnie, ponieważ przyczynia się do powstawania podmiotów gospodarczych świadczących usługi przewozu w celu zarobkowym. Wynik działalności przedsiębiorstw transportowych wskazuje na aspekt ekonomiczny, który jest podkreślony poprzez wyodrębnienie w gospodarce narodowej działu transportu.

Kolejną definicją transportu, choć w węższym ujęciu gdyż odnosi się ona tylko do transportu towarowego, posłużył się J. Neider. Według niego transport towarowy jest świadczeniem usług polegających na przemieszczaniu ładunków, bądź wykonywaniu usług dodatkowych bezpośrednio z tym związanych⁴. Czynnością podstawową jest przewóz towaru

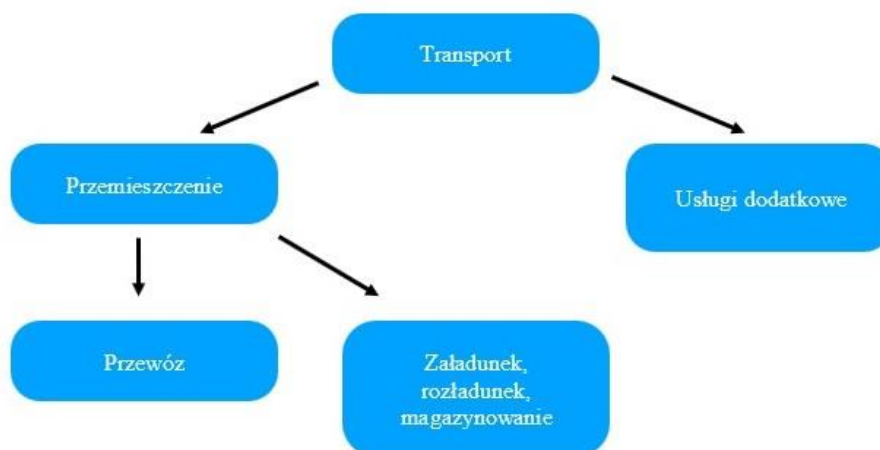
² I. Tarski, „Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego”, PWE, Warszawa 1993, s. 11.

³ M. Madeyski, E. Lissowska, J. Marzec, „Wstęp do nauki o transporcie”, SGPiS, Warszawa 1971, s. 10.

⁴ J. Neider, „Transport międzynarodowy”, PWE, Warszawa 2008, s. 11.

oraz jego załadunek, rozładunek i przechowywanie, które składają się na przemieszczenie towaru, natomiast czynności dodatkowe stanowią między innymi usługi logistyczne, spedycyjne, celne.

Schemat 1. Elementy transportu



Źródło: J. Neider, „Transport międzynarodowy”, PWE, Warszawa 2008, s. 12.

Podsumowując, transport stanowi działalność podmiotów, mającą na celu przemieszczenie towarów, bądź osób przy użyciu wszelkich dostępnych środków.

1.1.2 Klasyfikacja transportu

Klasyfikacji transportu możemy dokonać w układzie pionowym lub poziomym.

W układzie pionowym podstawowym kryterium jest środowisko, w którym wykonywany jest transport. Za pomocą tego kryterium wyodrębnia się:

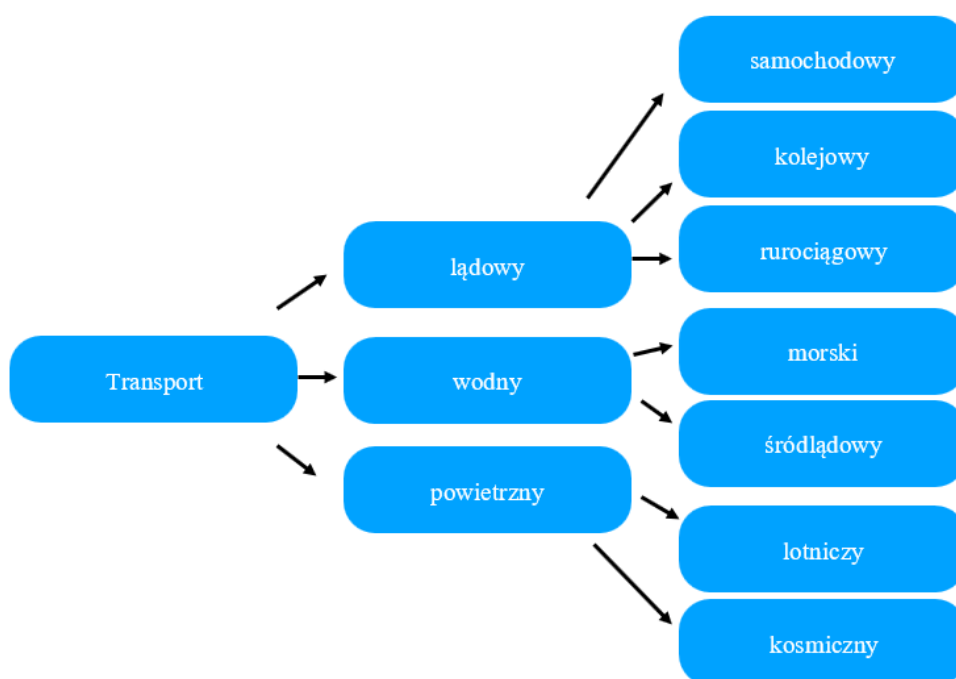
- transport lądowy,
- transport wodny,
- transport powietrzny.

Dokonując kolejnego podziału, który uwzględnia specyfikę drogi transportowej oraz środki transportu, wyodrębniamy sześć podstawowych gałęzi transportu⁵:

- transport samochodowy,
- transport kolejowy,
- transport lotniczy,
- transport morski,
- transport śródlądowy,
- transport rurociągowy.

Każda z wymienionych gałęzi charakteryzuje się odmiennymi parametrami technicznymi, technologicznymi, organizacyjnymi oraz ekonomicznymi.

Schemat 2. Klasyfikacja pionowa transportu



Źródło: A. Koźlak, „*Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*”, WUG, Gdańsk 2008, s. 13.

⁵ A. Koźlak, „*Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*”, WUG, Gdańsk 2008, s. 13.

Klasyfikacja w układzie poziomym dzieli transport na rodzaje ze względu na przyjęte kryterium⁶:

- **przedmiot przewozu:**
 - transport osób,
 - transport ładunków,
- **kryterium geograficzne:**
 - transport krajowy,
 - transport międzynarodowy,
- **odległość przewozu:**
 - transport bliskiego zasięgu,
 - transport średniego zasięgu,
 - transport dalekiego zasięgu,
- **względny organizacyjno-funkcjonalny:**
 - transport regularny - realizowany według rozkładu jazdy,
 - transport nieregularny - realizowany w momencie wystąpienia zapotrzebowania na przewóz,
- **ciągłość procesu transportowego:**
 - transport bezpośredni - przewóz z użyciem jednego środka transportu, „od drzwi do drzwi”,
 - transport pośredni - przewóz z użyciem wielu środków transportu, w tej kategorii wyróżniamy:
 - A. *transport łamany* - przewóz przy pomocy co najmniej dwóch środków transportu z tej samej gałęzi,
 - B. *transport multimodalny* - przewóz przy użyciu co najmniej dwóch gałęzi transportu,
 - C. *transport intermodalny* - przemieszczanie ładunku w tej samej jednostce ładunkowej np. kontener, przy użyciu różnych gałęzi transportu,
 - D. *transport kombinowany* - zaliczany do transportu intermodalnego, w którym jednostka ładunkowa na zasadniczej trasie przewożona jest transportem

⁶ Ibidem, s. 14-17.

kolejowym, morskim lub żegluga śródlądową, a czynności dowozowo-odwozowe odbywają się transportem samochodowym,

- **dostępność dla użytkownika:**

- publiczny - dostępny dla każdego, kto opłaci ustaloną opłatę taryfową,
- branżowy - wykonywany przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwa transportowe, z użyciem odpowiedniego taboru, dla określonej branży,
- własny - wykonywany nieodpłatnie na potrzeby własne przedsiębiorstwa lub odpłatnie w ramach działalności dodatkowej (gospodarczy), bądź identyfikowany z motoryzacją indywidualną (indywidualny),

- **forma własności:**

- państwowy,
- komunalny,
- spółdzielczy,
- prywatny.

Pozostając przy tematyce klasyfikacji transportu warto wspomnieć o Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD)⁷. Jest to symbol informujący o rodzaju prowadzonej działalności, który każdy przedsiębiorca musi wskazać podczas zakładania firmy (minimum jeden). Działalności transportowej została poświęcona sekcja H - Transport i gospodarka magazynowa⁸, składająca się z pięciu działów:

- dział 49 - Transport lądowy oraz rurociągowy,
- dział 50 - Transport wodny,
- dział 51 - Transport lotniczy,
- dział 52 - Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport
- dział 53 - Działalność pocztowa i kurierska.

⁷ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24.12.2007 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD), (Dz. U. z 2007 r. Nr 251, poz. 1885, z 2009 r. Nr 59, poz. 489 oraz z 2017 r. poz. 2440, z 2020 poz. 1249).

⁸ <https://www.biznes.gov.pl/pl/klasyfikacja-pkd>, 22.04.2020 r. Sekcja ta obejmuje: działalność związaną z przewozem osób lub towarów realizowaną przez transport kolejowy, rurociągowy, drogowy, wodny lub powietrzny, działalność wspomagającą przewozy świadczoną przez stacje, porty, dworce kolejowe, autobusowe itp. terminale w zakresie kontroli ruchu, obsługi pasażerów, bagażu i ładunków, wynajem sprzętu transportowego z kierowcą lub załogą oraz działalność pocztową i kurierską.

Każdy z działów składa się z klas oraz podklas, które pozwalają bardziej szczegółowo określić rodzaj wykonywanej działalności.

1.2 Znaczenie transportu w gospodarce

Transport to dział gospodarki, który w znaczący sposób wpływa na pozostałe działy oraz powoduje znaczny wzrost i rozwój gospodarczo-społeczny regionu, a jednocześnie całego państwa. Transport komunikuje ze sobą wszystkie sfery gospodarcze, w szczególności handel, przemysł, rolnictwo czy budownictwo.

Podaż usług transportowych wymusza tworzenie określonych procesów transportowych. Proces transportowy to sekwencja następujących po sobie czynności, w wyniku których ładunek zostaje w jak najkrótszym czasie dostarczony do odbiorcy. Proces ten jest zróżnicowany ze względu na: przedmiot przewozu, zasięg transportu, wymogi nadawcy oraz odbiorcy, sposób przewozu lub gałąź transportu, ilość zaangażowanych podmiotów⁹.

Potrzeby transportowe wynikają ze wzajemnego oddziaływania na siebie, rozmieszczonych w przestrzeni, sfer osadnictwa oraz produkcji. Czterema wyraźnie wyodrębnionymi źródłami zapotrzebowania na usługi transportowe są¹⁰:

1. Potrzeby transportowe wynikające z rozmieszczenia osadnictwa, a co za tym idzie koniecznością komunikacji oraz wymiany informacji, jak również dóbr niezbędnych do życia mieszkańców.
2. Potrzeby transportowe powstające w obrębie terenów przemysłowych, co wiąże się z koniecznością transportowania surowców, materiałów potrzebnych do wytworzenia produktów lub usług.
3. Potrzeby transportowe wynikające z połączeń pomiędzy sferą osadnictwa oraz produkcji, związane z koniecznością dojazdów do pracy i z pracy.
4. Potrzeby powstające na styku sfery produkcyjnej i osadniczej wynikające z konieczności przetransportowania wytworzonych dóbr do konsumentów.

Na podstawie dostępnej literatury możemy określić pewne cechy (właściwości) transportu, takie jak¹¹:

⁹ T. Szczepaniak, „Transport i spedycja w handlu zagranicznym”, Warszawa 2002, s. 243.

¹⁰ Ibidem, s. 20.

¹¹ Ibidem, s. 21-25.

- Wtórny charakter zapotrzebowania na usługi transportowe. Popyt na usługi transportowe jest zawsze wywoływany poprzez popyt pierwotny. W przypadku przewozu towarów, najpierw pojawia się popyt na określone dobro, które w kolejnym kroku musi zostać przetransportowane. W przewozie osób, początkowo powstaje potrzeba na znalezienie się w konkretnym miejscu i czasie, a następnie potrzeba skorzystania z usługi transportowej.
- Kreowanie użyteczności miejsca oraz użyteczności czasowej przewożonych dóbr. Przez kreowanie użyteczności miejsca rozumiemy zmianę w wartości dobra, która powstaje w skutek przetransportowania z miejsca gdzie ma ono małą użyteczność, do miejsca w którym ta użyteczność wzrasta. Mówiąc prościej, jest to różnica ceny dobra w miejscu wytworzenia, a ceny w miejscu dostawy. Użyteczność czasową uzyskujemy poprzez transport osób lub rzeczy do miejsca ich przeznaczenia, wynikający z określonej potrzeby. Dzięki tej właściwości dobra stają się dostępne wtedy, kiedy ich potrzebujemy lub kiedy musimy je skonsumować.
- Zwiększenie przestrzennego zasięgu rynku zbytu produktów. W prosty sposób można to tłumaczyć jako pokonanie przez transport bariery odległości. Zakłady produkcyjne nie muszą być zlokalizowane w okolicach miejsc konsumpcji oferowanego produktu, ale mogą powstawać w miejscach optymalnych pod względem warunków ekonomicznych i technicznych.
- Oddziaływanie na podział pracy i specjalizację produkcji. Transport pośredniczy w poszukiwaniu efektywności produkcji (tania siła robocza lub dostępność podstawowych surowców w miejscu wytwarzania minimalizuje koszty produkcji).
- Oddziaływanie na skalę produkcji oraz dystrybucję dobra. Wynika ona pośrednio z dwóch poprzednich cech i wiąże się z możliwością koncentracji produkcji i uzyskaniu efektu skali.
- Oddziaływanie na rozwój gospodarczy. Transport oddziałuje bezpośrednio poprzez otwarcie nowych obszarów gospodarczych oraz łagodzenie bariery odległości. Pośrednio, poprzez inwestycje na infrastrukturę, wpływa na rozwój terenów przemysłowych.
- Jednoczesność produkcji oraz konsumpcji usługi transportowej. Usługi te nie mogą być magazynowane, nie można wytworzyć ich „na zapas”, dlatego też środki transportowe oraz infrastruktura muszą być w gotowości eksploatacyjnej.

Transport pełni kluczową rolę w rozwoju i funkcjonowaniu państw. Pozwala on na zbliżenie rynków odległych od siebie nawet o tysiące kilometrów. W gospodarce narodowej transport jest nie tylko dawcą ale również biorcą. Jako dawca spełnia on następujące funkcje¹²:

- Transport jest instrumentem technicznym pozwalającym na wymianę dóbr i usług. Pozwala on na kooperację wewnątrzkrajową (przepływy między podmiotami krajowymi) oraz międzynarodową (komunikowanie z rynkami zagranicznymi).
- Transport bierze udział w tworzeniu produktu krajowego brutto (w 2017 r. w Polsce udział ten wyniósł 6,00% PKB) oraz towarzyszy powstawaniu wartości dodanej innych działów gospodarki. Produkt krajowy brutto to jeden z mierników ogólnej aktywności gospodarczej obejmujący produkcję wytworzoną w określonym czasie (najczęściej w ciągu roku kalendarzowego) przez czynniki wytwórcze znajdujące się na terenie danego kraju¹³.
- Transport jest czynnikiem zagospodarowania obszarów, lokalizacji produkcji i osadnictwa. Transport pozwala na ulokowanie ośrodków przemysłowych w miejscach najbardziej opłacalnych pod względem np. surowców, siły roboczej. Co więcej, transport jest jednym z czynników sprzyjających osiedlaniu się ludności.
- Transport zaspokaja indywidualne i zbiorowe potrzeby komunikacyjne ludności, przez co przyczynia się do pogłębiania więzi społecznych i produkcyjnych.
- Transport realizuje wiele celów o znaczeniu ogólnospołecznym, a w szczególności:
 - sprzyja aktywizacji gospodarczej oraz społeczno-kulturalnej w słabiej rozwiniętych regionach,
 - pozwala na utrzymanie ładu politycznego i administracyjnego państwa oraz na sprawne nim kierowanie, jak również utrzymanie porządku społecznego i publicznego,
 - jest elementem obronności kraju,
 - umożliwia wyrównanie poziomu kulturalnego całej ludności,
 - ułatwia rozwój nauki i techniki,
 - umożliwia rozwój turystyki.

¹² W. Grzywacz, J. Burnewicz, „Ekonomika transportu”, WKŁ, Warszawa 1989, s. 43-44.

¹³ A. Z. Nowak, T. Zalega, „Makroekonomia”, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, 2015, str. 47.

W roli biorcy transport przejawia się poprzez konsumpcję efektów produkcyjnych i możliwości społecznych gospodarki narodowej. Jest on konsumentem maszyn i sprzętu, energii oraz obiektów transportowych. Ponadto, w celu efektywnego działania transport angażuje znaczną ilość siły roboczej.

Podsumowując, transport spełnia rozmaite funkcje. Są to¹⁴:

- funkcja konsumpcyjna - transport zaspokaja potrzeby konsumpcyjne,
- funkcja produkcyjna - transport jest stymulatorem działalności gospodarczej, pozwala na funkcjonowanie rynków i wymianę pomiędzy nimi,
- funkcja integracyjna - transport stwarza warunki potrzebne do integracji państwa i społeczeństwa oraz umożliwia realizację procesów decyzyjnych w zakresie gospodarczym i społecznym.

1.3 Struktura transportu w Polsce

Wymienione w podrozdziale 1.1.2 klasyfikacje transportu pokazują, iż jest to zjawisko bardzo rozbudowane, a dzięki rozwojowi techniki usługi transportowe mogą być bardzo precyzyjnie dostosowywane do przewożonego ładunku, tak aby został on przetransportowany bezpiecznie, w najkrótszym czasie oraz przy najniższych kosztach.

Niestety, nie wszystkie gałęzie transportu mogą być wykorzystywane w danym państwie lub ich rozwój może być utrudniony, a wynika to z następujących czynników¹⁵:

- przyrodniczych - rzeźba terenu, położenie geograficzne, wielkość terytorialna,
- gospodarczych - poziom uprzemysłowienia, poziom techniki, metoda polityki gospodarczej, wielkość dochodu narodowego,
- demograficznych - poziom urbanizacji, przyrost naturalny, struktura demograficzna,
- społeczno-socjalnych - poziom potrzeb społecznych, poziom stopy życiowej,
- politycznych - system zarządzania państwem, system obronności kraju.

¹⁴ Ibidem, s. 46.

¹⁵ Ibidem, s. 66.

Każda gałąź transportu ma właściwy zakres i zasięg działania. Niekiedy transport może być wykonywany wyłącznie w ramach jednej gałęzi (żaden inny sposób transportu w danych warunkach nie jest możliwy), a w innych przypadkach przewóz może się odbyć przy użyciu różnych, substytucyjnych rodzajów transportu. Zależy to od następujących czynników¹⁶:

- technicznych - wynikające z cech geograficznych terenów, warunków klimatycznych, infrastruktury transportowej, dostępności użytkowników do poszczególnych gałęzi transportu,
- eksploatacyjnych - wynikające z odległości, terminowości przewozu oraz wielkości ładunku,
- gospodarczych - wynikające z nakładów inwestycyjnych i kosztów eksploatacyjnych w danej gałęzi transportu,
- pozagospodarczych - wynikające z obronności kraju, względów administracyjnych, estetycznych, sanitarno-higienicznych,
- transportowych - wynikające z dostępności do istniejących środków transportu oraz ich potencjału przewozowego.

Należy również pamiętać, iż wybór odpowiedniego środka transportu jest zależny od takich czynników jak: szybkość, częstotliwość, niezawodność, wydolność, dostęp oraz koszt transportu. Wybór ten ma wpływ na cenę produktu, terminowość dostaw, stan towarów w magazynach, a to bezpośrednio przekłada się na zadowolenie klienta¹⁷.

W Polsce dominującą gałęzią transportu jest transport samochodowy zarówno w przewozie ładunków, jak i osób. W 2018 roku wszystkimi rodzajami transportu przewieziono łącznie 2.191,90 mln ton ładunków (18,72% stanowiły przewozy międzynarodowe), z czego 1.873,00 mln ton zostało przewiezionych właśnie transportem samochodowym. Kolejną ważną gałęzią transportu w Polsce są koleje. Tym typem transportu przewieziono w 2018 roku 249,3 mln ton ładunków. W porównaniu do roku 2017 przewieziono o 6,8% ton ładunków więcej, co pokazuje, iż potrzeby transportowe stale wzrastają¹⁸.

¹⁶ Ibidem, s. 47.

¹⁷ P. Kotler, „Marketing. Analiza, planowanie, wdrażanie i kontrola”, Gebethner & Ska, Warszawa 1994, str. 542.

¹⁸ GUS, „Transport - wyniki działalności w 2018 r.”, Warszawa, Szczecin 2019, s. 16, 27, 37.

Tabela 1. Struktura przewozu ładunków w 2018 r.

	Przewozy ładunków w tys. ton	Udział w przewozach ładunków w %
Ogółem	2 191 890	100,000%
Transport samochodowy	1 873 022	85,452%
Transport kolejowy	249 260	11,372%
Transport rurociągowy	55 287	2,522%
Żegluga morska	9 149	0,417%
Żegluga śródlądowa	5 108	0,233%
Transport samolotowy	64	0,003%

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS, „Transport - wyniki działalności w 2018 r.”, Warszawa, Szczecin 2019.

Z najnowszych danych opublikowanych przez Główny Urząd Statystyczny wynika, iż w 2019 roku został zanotowany kolejny wzrost przewozu ładunków ogółem o 1,3% w stosunku do roku 2018¹⁹. W latach 2010-2019 można zauważyć stały wzrost ilości przewożonych ładunków. W 2010 roku ilość przewiezionych ładunków wynosiła 1.795.573 tys. ton, w 2015 - 1.803.818 tys. ton, w 2017 - 2.053.245 tys ton, w 2018 - 2.191.890 tys. ton, a w 2019 - 2.220.678 tys. ton²⁰. Struktura udziału poszczególnych rodzajów transportu w przewozach ładunków jest niezmienna. Pozycję dominującą od lat zajmuje transport samochodowy. Najmniejszym udział stanowi transport samolotowy, jednak można zauważyć coroczny wzrost ilości przewiezionych ładunków tym rodzajem transportu.

Z transportu samochodowego w 2018 roku skorzystało 336,5 mln pasażerów, natomiast z transportu kolejowego 309,7 mln. Ogółem wszystkimi rodzajami transportu przewieziono w 2018 roku 663 mln osób (z pominięciem transportu miejskiego). W porównaniu do roku 2017 przewóz osób środkami publicznego transportu zbiorowego zmniejszył się o 4,8%, co może wskazywać wzrost znaczenia transportu indywidualnego²¹.

¹⁹ GUS, „Przewozy ładunków i pasażerów w 2019r.”, 20.05.2020r., s. 1.

²⁰ GUS, „Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej”, Warszawa 2019, s. 534.

²¹ Ibidem, s. 16, 37.

Tabela 2. Struktura przewozu pasażerów w 2018 r.

	Przewozy osób w tys.	Udział w przewozach osób w %
Ogółem	663 013	100,00%
Transport samochodowy	336 511	50,75%
Transport kolejowy	309 722	46,71%
Transport samolotowy	13 850	2,09%

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS, „Transport - wyniki działalności w 2018r.”, Warszawa, Szczecin 2019.

W latach 2010-2018 odnotowywano stały spadek liczby pasażerów. W roku 2010 liczba pasażerów wynosiła 838.024 tys., w 2015 - 703.742 tys., w 2017 - 696.178 tys., a w roku 2018 - 663.013 tys.²². Według najnowszych danych w 2019 roku ogółem przewieziono 684.840 tys. osób. W stosunku do roku 2018 jest to wzrost o 3,3%²³. Największy wzrost w skali roku odnotowano w transporcie lotniczym i wyniósł on aż 58% w stosunku do roku 2018. Od kilku lat obserwowany jest stały wzrost przewozów w transporcie kolejowym. W przewozie osób, tak jak w przewozie ładunków, czołową pozycję zajmuje transport samochodowy.

Dominująca pozycja transportu samochodowego w Polsce wynika przed wszystkim z uwarunkowań geograficznych. Tereny nizinne stanowią około 75% całego terytorium kraju. Klimat jest określany jako umiarkowany przejściowy, nie występują mroźne, śnieżne zimy, które utrudniałyby przemieszczanie się po drogach. Kolejnym czynnikiem jest rozciągłość geograficzna Polski (południkowa wynosi około 649 km, natomiast równoleżnikowa około 689 km), która może być pokonana transportem samochodowym w jeden dzień. Brak dużych rzek, jak również niebezpośredni dostęp do oceanów stanowi barierę dla rozwoju żeglugi śródlądowej i morskiej. Co więcej, geograficzne położenie Polski w Europie sprawia, iż polskie przedsiębiorstwa transportowe są swoistą klamrą, która spina interesy gospodarcze Europy Zachodniej z Wschodnią oraz Europy Północnej z Południową²⁴.

Kolejnym czynnikiem przewagi transportu samochodowego nad innymi gałęziami transportu jest infrastruktura drogowa. Długość dróg o twardej nawierzchni na dzień 31 grudnia

²² Ibidem, s. 537.

²³ GUS, „Przewozy ładunków i pasażerów w 2019r.”, 20.05.2020r., s. 5.

²⁴ W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, „Transport”, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997, str. 383.

2018 r. wyniosła 303 956,9 kilometrów, z czego drogi krajowe stanowiły 6,38%, drogi wojewódzkie 9,51%, drogi 37,79%, drogi gminne 46,32%. Udział autostrad i dróg ekspresowych nadal jest dość niski i w sumie wynosi 1,22%²⁵. Polska leży na szlaku przecinających się ciągów komunikacyjnych Europy tworzących korytarze transportowe. Można zauważyć, iż główne ośrodki przemysłowe, jak również urbanizacyjne znajdują się właśnie na terenach korytarzy transportowych.

Rysunek 1. Korytarze transportowe w Polsce



Źródło: A. Grzeszczak, „Tiry narodowe”, „Polityka” nr 6 (2793), 5 lutego 2011, s. 32.

Analiza dynamiki i struktury transportu w latach 2010-2018 wskazuje na stale powiększający się udział transportu samochodowego z przewożeniem ładunków. Stałe inwestycje w infrastrukturę drogową, która obejmuje nie tylko drogi, ale również punkty transportowe, magazyny, punkty przeładunkowe oraz ciągłe ulepszanie środków transportowych pozwala na szybkie i bezpieczne przemieszczanie ładunków oraz osób w przestrzeni. Transport samochodowy pozwala na dostosowanie ładowni do przewożonego ładunku (np. chłodnie do produktów mrożonych, cysterny do przewozu paliw) oraz umożliwia sprawne rozwiezienie ładunku do wielu punktów odbioru. Transport samochodowy cechuje się wysoką dostępnością oraz szybko reaguje w razie pojawienia się popytu na usługi transportowe. Co więcej, ten rodzaj transportu dociera do miejsc, które nie są w zasięgu innych gałęzi transportowych, co świadczy

²⁵ GUS, „Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej”, Warszawa 2019, s. 73.

o jego wysokiej użyteczności. Niskie wymagania prawne, dostępność do środków transportu oraz rozwinięta infrastruktura drogowa sprzyjają powstawaniu nowych przedsiębiorstw zajmujących się transportem samochodowym.

Na polskim rynku usług transportowych znaczącą pozycję posiadają firmy międzynarodowe. To one narzucają standardy jakościowe i organizacyjne oraz mają wpływ na szybki postęp technologiczny na polskim rynku²⁶.

W 2019 roku Rada Ministrów przyjęła „Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” przedłożoną przez Ministra Infrastruktury²⁷. Dokument ten zawiera główne cele, które mają służyć poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu, zwiększeniu dostępności transportowej kraju oraz poprawieniu efektywności transportu. Strategia została podzielona na 6 spójnych obszarów:

1. budowa zintegrowanej sieci transportowej;
2. poprawa organizacji oraz zarządzania systemem transportowym;
3. zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
4. podniesienie bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
5. ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
6. efektywne wykorzystanie publicznych środków na wsparcie transportu.

Według prognoz ujętych w ww. strategii wolumen ładunków przewiezionych wszystkimi rodzajami transportu w latach 2015-2030 ulegnie zwiększeniu o 13-27%. Analogicznie, szacuje się, że sumaryczna wielkość ruchu pasażerskiego wzrośnie o 21-27%. Jednocześnie mocno została podkreślona asymetria polegająca na dominacji transportu drogowego nad pozostałymi gałęziami transportu, która w ciągu kolejnych lat nadal będzie się pogłębiać.

Wszystkie projekty strategiczne opisane w dokumencie wpisują się w wizję Polski charakteryzującej się nowoczesnym systemem transportowym pozwalającym na zwiększenie dostępności transportowej. Efektem działań będzie powstanie zintegrowanej sieci transportowej obejmującej wszystkie gałęzie transportu. Pozwoli to na zwiększenie jakości usług transportowych, zmniejszenie jednostkowych kosztów transportu, poprawę

²⁶ A. Lorenc, „Konkurencyjność polskiego transportu drogowego na rynku europejskim”, *Ekonomiczne Problemy Usług* nr 130, str. 85.

²⁷ Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku" (M.P. 2019 poz. 1054).

bezpieczeństwa przewozu osób oraz towarów, zwiększenie dostępności transportowej w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym oraz na ograniczenie zanieczyszczenia środowiska.

2 Warunki stawiane przedsiębiorcy podejmującemu działalność transportową

Zakładanie działalności gospodarczej wiąże się z koniecznością spełnienia szeregu wymagań określonych przez organy państwowe. Niektóre rodzaje działalności są szczególnie przez prawo polskie obostrzane z uwagi na ich większy stopień oddziaływania na bezpieczeństwo obywateli, środowisko czy interes publiczny. Działalność gospodarcza, której podjęcie zależne jest od spełnienia szczególnych warunków to działalność reglamentowana.

Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej rozpoczął się proces harmonizacji przepisów dotyczących transportu drogowego. Niniejszy rozdział przedstawia szczegółowe warunki uzyskania zezwolenia na wykonywanie działalności transportowej oraz proces jego udzielania.

2.1 Koncesje, zezwolenia, działalność regulowana

W każdym systemie gospodarczym możemy wyróżnić obszary, które różnią się stopniem swobody działalności gospodarczej. Jednym z nich jest obszar wolnej działalności gospodarczej polegającej na prowadzeniu działalności na zasadach swobodnego uznania przez każdy zainteresowany podmiot, po uprzednim jej zalegalizowaniu w formie rejestracji lub ewidencji. Drugim, przeciwnym obszarem jest reglamentacja działalności gospodarczej, w którym działalność może być prowadzona przez dany podmiot, tylko po uprzedniej zgodzie organu władzy publicznej²⁸. Reglamentacja działalności gospodarczej obejmuje trzy rodzaje uprawnień: koncesje, zezwolenia oraz działalność regulowaną.

Uzyskanie koncesji jest wymagane w przypadku wykonywania działalności posiadającej szczególne znaczenie dla bezpieczeństwa państwa i obywateli lub innego ważnego interesu państwowego. Udzielenie, zmiana, zawieszenie czy cofnięcie koncesji odbywa się w drodze decyzji organu administracji właściwego ze względu na przedmiot działalności. Wszelkie warunki potrzebne do uzyskania koncesji określają odrębne przepisy. Organ wydający koncesję jest uprawniony do kontroli pod względem: zgodności aktywności gospodarczej z udzieloną koncesją, przestrzegania warunków prowadzonej działalności gospodarczej, a także pod względem obronności i bezpieczeństwa kraju i obywateli²⁹.

²⁸ M. Gajewski, J. Kuryło, S. Piątek, I. Postuła, „Podstawy prawa w gospodarce”, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2011, str. 111-112.

²⁹ Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców (tekst jed. Dz.U. 2019 poz. 1292), art. 37-40.

Przykładowymi działalnościami podlegającymi koncesjonowaniu są: przewozy lotnicze, prowadzenie kasyna gier, transport paliw, wytwarzanie broni i amunicji.

Kolejną formą reglamentowania działalności gospodarczej jest zezwolenie. Organ właściwy udziela zezwolenia na prowadzenie działalności po uprzednim wykazaniu przez przedsiębiorcę, iż spełnia wymagane prawem warunki. Organy zezwalające oraz szczegółowe warunki udzielania zezwoleń są określone w odrębnych przepisach³⁰. Jeżeli przedsiębiorca spełnia wymagania organ jest zobowiązany do udzielenia zezwolenia. Działalność gospodarcza, która podlega konieczności uzyskania zezwolenia to między innymi: sprzedaż napojów alkoholowych, prowadzenie schronisk dla zwierząt, transport drogowy rzeczy.

Ostatnią i najmniej wymagającą formą reglamentacji działalności gospodarczej jest działalność regulowana. Przedsiębiorca jest zobowiązany do spełnienia określonych w przepisach warunków jej prowadzenia (wnioskodawca zobowiązany jest do złożenia oświadczenia o spełnieniu warunków) oraz do uzyskania wpisu do rejestru działalności regulowanej. Organ prowadzący rejestr może odmówić wpisu do rejestru gdy:

- zostało wydane prawomocne orzeczenie, które zakazuje przedsiębiorcy wykonywania działalności objętej wpisem,
- w przypadku gdy w okresie 3 lat poprzedzających złożenie wniosku, organ prowadzący rejestr wydał decyzję o zakazie wykonywania przez przedsiębiorcę działalności objętej wpisem,
- w innych przypadkach określonych odrębnymi przepisami³¹.

Przykładowe rodzaje działalności, które podlegają wpisowi do rejestru działalności regulowanej są: usługi detektywistyczne, prowadzenie indywidualnej praktyki pielęgniarek, prowadzenie stacji kontroli pojazdów.

2.2 Warunki uzyskania zezwolenia na świadczenie usług transportowych

Wymagania, które muszą zostać spełnione aby uzyskać zezwolenie na świadczenie usług transportowych wynikają z ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jed. Dz.U. 2019 poz. 2140) oraz z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. (Dz. U. L 300 z 14.11.2009) i obejmują:

³⁰ Ibidem, art. 41-42.

³¹ Ibidem, art. 43.

- posiadanie stałej, rzeczywistej siedziby na terenie jednego z państw członkowskich,
- posiadanie dobrej reputacji,
- posiadanie odpowiedniej zdolności finansowej,
- posiadanie wymaganych kompetencji zawodowych.

Rzeczywista siedziba to miejsce na terenie państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca prowadzi główną działalność oraz przechowuje dokumenty księgowe, akta pracownicze oraz inne dokumenty związane z wykonywanym transportem. Miejsce siedziby powinno być oznaczone tablicą informacyjną oraz musi osiadać bazę eksploatacyjną, która ma zapewnić poprawę świadczonych usług, poprawę bezpieczeństwa drogowego, jak również pozwolić na kontrolę pojazdów³². Po wydaniu zezwolenia, przedsiębiorca musi posiadać choć jeden pojazd zarejestrowany w danym państwie członkowskim, którego jest właścicielem, bądź posiadać prawo do jego użytkowania (np. na podstawie umowy leasingu, dzierżawy) oraz w sposób ciągły i rzeczywisty, przy jego użyciu oraz przy użyciu odpowiednich urządzeń technicznych, prowadzić działalność transportową³³.

Wymóg dobrej reputacji uznaje się za spełniony jeżeli przedsiębiorca, zarządzający transportem lub inne osoby określone przez państwo członkowskie, nie posiadają wyroków skazujących w dziedzinach: prawo handlowe, upadłościowe, o ruchu drogowym, płace i warunki zatrudnienia w zawodzie, odpowiedzialność zawodowa, handel ludźmi bądź narkotykami. Naruszenia przepisów w obrębie: czasu pracy kierowców oraz instalacji i używania urządzeń kontrolnych, masy i wymiarów pojazdów użytkowych w ruchu międzynarodowym, kwalifikacji oraz kształcenia kierowców, badań technicznych w celu dopuszczenia pojazdów użytkowych do ruchu, dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy lub osób, bezpieczeństwa w drogowym przewozie towarów niebezpiecznych, instalacji i używania ograniczników prędkości w niektórych rodzajach pojazdów, praw jazdy, dostępu do zawodu, transportu zwierząt³⁴, mogą skutkować utratą dobrej reputacji, a co za tym idzie cofnięciem zezwolenia na wykonywanie usług transportowych.

³² J. Wyród-Wróbel, G. Biesok, „Wymogi prawne związane z zawodem przewoźnika drogowego w świetle nowych przepisów”, *Logistyka* 5/2012, str. 236.

³³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. U. L 300 z 14.11.2009) r. II, art. 5.

³⁴ Ibidem, r. II, art. 6.

Według rozporządzenia nr 1071/2009 wymóg zdolności finansowej jest spełniony, gdy przedsiębiorca w każdym momencie roku finansowego jest w stanie pokryć swoje zobowiązania. W tym celu musi on wykazać, iż posiada kapitał i rezerwy w wysokości 9 000 EUR w przypadku wykorzystywania jednego pojazdu do działalności transportowej i 5 000 EUR na każdy kolejny posiadany pojazd. Określone kwoty wykazywane są na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę. Zdolność finansowa może być również wykazana poprzez gwarancję bankową lub ubezpieczenie³⁵.

Przedsiębiorca przed uzyskaniem zezwolenia na wykonywanie usług transportowych musi posiadać certyfikat, który stanowi potwierdzenie posiadania wymaganych kompetencji zawodowych. Aby go zdobyć należy zdać egzamin organizowany przez Instytut Transportu Drogowego. Egzamin składa się z części testowej oraz części otwartej i obejmuje zagadnienia z zakresu:

- prawa cywilnego,
- prawa handlowego,
- prawa socjalnego,
- prawa podatkowego,
- zarządzania przedsiębiorstwem,
- dostępu do rynku,
- technicznych aspektów działalności transportowej,
- bezpieczeństwa drogowego³⁶.

W przypadku posiadania dyplomu ukończenia: studiów drugiego stopnia, jednolitych studiów magisterskich lub studiów podyplomowych, potwierdzającego zdobycie wiedzy z wyżej wymienionych dziedzin, kandydat może zostać zwolniony z części lub całości egzaminu³⁷.

³⁵ Ibidem, r. II, art. 7.

³⁶ Ibidem, zał. I, część I.

³⁷ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jed. Dz.U. 2019 poz. 2140), art. 38a.

Rysunek 2. Certyfikat kompetencji przewoźnika



Źródło: Zasoby własne.

W procesie wnioskowania o zezwolenie przedsiębiorca musi wskazać zarządzającego transportem. Jest to osoba, która w sposób ciągły i rzeczywisty zarządza operacjami transportowymi w danym przedsiębiorstwie, a jednocześnie jest w rzeczywisty sposób powiązana z tym przedsiębiorstwem³⁸. Taka osoba musi również posiadać miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty³⁹. Zarządzający transportem podlega pod wymóg posiadania dobrej reputacji oraz wymaganych kompetencji zawodowych. Co więcej, mikroprzedsiębiorca może bez wyznaczania zarządzającego transportem, w drodze umowy wyznaczyć osobę fizyczną, która będzie w jego imieniu wykonywać zadania zarządzającego transportem, jednak taka osoba może jednocześnie wykonywać takie zadania w maksymalnie czterech przedsiębiorstwach lub zarządzać flotą o maksymalnej wielkości 50 pojazdów⁴⁰.

Dodatkowy wymóg nakłada na przedsiębiorcę ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Mówi on, iż udziela się zezwolenia na wykonywanie zawodu

³⁸ P. Stolarski, „Nowe realia dla zarządzającego transportem”, Truck&Business nr 62, 2018, str. 68.

³⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. U. L 300 z 14.11.2009) r. I, art. 4.

⁴⁰ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jed. Dz.U. 2019 poz. 2140), art. 7c.

przewoźnika, jeżeli nie wydano zakazu wykonywania zawodu kierowcy osobom zatrudnionym w przedsiębiorstwie na stanowisku kierowcy lub innym osobom niezatrudnionym, lecz osobiście wykonującym przewozy na rzecz wnioskującego przedsiębiorcy. Przedsiębiorca może zatrudnić kierowców, którzy:

- ukończyli odpowiedni wiek do otrzymania kwalifikacji zawodowej,
- posiadają uprawnienia do kierowania pojazdem,
- nie mają przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania zawodu kierowcy,
- uzyskali kwalifikację wstępną, bądź ukończyła szkolenie okresowe⁴¹.

2.3 Procedura uzyskania zezwolenia na wykonywanie transportu drogowego oraz warunki jego ważności

Organem właściwym to udzielenia, zmiany, zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia, bądź licencji wspólnotowej jest:

- w przypadku krajowego transportu rzeczy (zezwolenie) - właściwy starosta,
- w przypadku międzynarodowego transportu rzeczy (licencja wspólnotowa) - Główny Inspektor Transportu Drogowego.

Zezwolenie jest udzielane w drodze decyzji administracyjnej. Udziela się go na wniosek przedsiębiorcy złożony w formie pisemnej, który zawiera:

- oznaczenie przedsiębiorcy oraz adres jego siedziby,
- informację o wpisie do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej lub numer w Krajowym Rejestrze Sądowym,
- numer identyfikacji podatkowej,
- rodzaj transportu drogowego,
- liczbę i rodzaj pojazdów, które będą wykorzystywane do operacji transportowych,

⁴¹ Ibidem, art. 39a.

- dane osoby zarządzającej transportem (imię, nazwisko, adres, numer certyfikatu kompetencji zawodowych),
- liczbę wypisów z zezwolenia lub licencji,
- czas, na który ma być udzielona licencja wspólnotowa (zezwolenie jest udzielane na czas nieokreślony).

Do wniosku o wydanie zezwolenia przedsiębiorca dołącza:

- oświadczenie osoby zarządzającej transportem wraz z kopią certyfikatu kompetencji zawodowych,
- dokumenty poświadczające spełnienie warunków finansowych,
- oświadczenie o posiadaniu bazy eksploatacyjnej oraz wskazanie jej adresu,
- oświadczenie o zamiarze zatrudnienia kierowców, bądź współpracy z osobami niezatrudnionymi przez przedsiębiorcę lecz wykonującymi osobiście przewozy na jego rzecz, wobec których nie zastosowano zakazu wykonywania zawodu ,
- dowód uiszczenia opłaty za wydanie zezwolenia oraz wypisów z zezwolenia,
- informację z Krajowego Rejestru Karnego o niekaralności za przestępstwa lub poważne naruszenia określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 dotyczące osoby będącej członkiem zarządu spółki, osoby prowadzącej działalność, osoby zarządzającej transportem.

Do wniosku o udzielenie licencji wspólnotowej dołącza się:

- kopię zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika,
- zaświadczenie o liczbie pojazdów, dla których spełniony jest wymóg finansowy,
- dowód uiszczenia opłaty za wydanie licencji oraz wypisów z licencji.

Po uzyskaniu zezwolenia przedsiębiorca zobowiązany jest przedłożyć listę pojazdów zawierających szczegółowe informacje na ich temat m. in. rok produkcji, numer VIN⁴². Na każdy pojazd, na który został udokumentowany wymóg finansowy jest wydawany wypis z licencji. Podczas wykonywania przewozu wypis musi znajdować się w kabinie pojazdu, a kierowca podczas kontroli musi go okazać. Posiadanie większej ilości wypisów niż

⁴² Ibidem, art. 7a pkt. 7.

udokumentowanych pojazdów jest zabronione. Każdy nadliczbowy wypis powinien być zwrócony do organu, który go wydał w ciągu 7 dni od dnia, w którym liczba wypisów przekroczyła liczbę pojazdów⁴³. Wszelkie inne zmiany mające wpływ na treść zezwolenia lub licencji muszą być zgłaszane organowi wydającemu w ciągu 28 dni od wystąpienia zdarzenia⁴⁴.

Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego pozwala na wykonywanie usług transportowych wyłącznie na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, natomiast licencja wspólnotowa pozwala na międzynarodowy oraz krajowy transport drogowy. Zezwolenie lub licencja nie mogą być odstąpione osobie trzeciej, jak również nie można przenosić na osobę trzecią uprawnień z nich wynikających⁴⁵.

Rysunek 3. Zezwolenie na krajowy przewóz rzeczy



Źródło: Zasoby własne.

Przedsiębiorca wykonujący transport drogowy może zawiesić działalność na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy. W ciągu 14 dni, od momentu zawieszenia działalności:

⁴³ Ibidem, art. 11a.

⁴⁴ Ibidem, art. 14, pkt. 1.

⁴⁵ Ibidem, art. 12, art. 13 pkt. 1.

- zawiadamia organ, który wydał zezwolenie, o zawieszeniu działalności transportowej, podaje okres zawieszenia oraz liczbę pojazdów, którymi zaprzestano prowadzenia transportu (możliwe jest zawieszenie częściowe),
- zwraca wszystkie, bądź część wypisów z licencji/zezwolenia (w zależności czy zawiesza działalność całkowicie, czy częściowo).

Organ wydający zwraca wypisy przedsiębiorcy w ciągu 7 dni przed upływem okresu zawieszenia działalności lub w przypadku gdy wykonywanie transportu zostało zawieszone na okres dłuższy niż 3 miesiące, w ciągu 14 dni (w tym wypadku możliwy jest również częściowy zwrot opłat poniesionych na wydanie licencji oraz wypisów z licencji)⁴⁶.

Zezwolenie lub licencja mogą zostać cofnięte w przypadku gdy przedsiębiorca:

- otrzyma prawomocne orzeczenie o zakazie wykonywania transportu drogowego,
- nie podjął działalności w ciągu 6 miesięcy od wydania zezwolenia lub licencji,
- nie spełnia wymagań, które uprawniają go do wykonywania usług transportowych,
- rażąco naruszył warunki pozwalające uzyskać licencję, określone w przepisach prawnych, jak również rażąco naruszył przepisy o czasie pracy kierowców, kwalifikacji kierowców, masie oraz wymiarach pojazdów,
- udostępnił licencję lub wypis z licencji osobie trzeciej,
- posiada zaległości celne, podatkowe, wobec kontrahenta, stwierdzone prawomocnym orzeczeniem,
- samowolnie zmienia lub usuwa dane znajdujące się w tachografie cyfrowym bądź na karcie kierowcy lub karcie przedsiębiorstwa, jak również samowolnie wpływa na rejestrowanie danych na urządzeniach pomiarowo-kontrolnych w pojeździe

Po cofnięciu zezwolenia przedsiębiorca może starać się o ponowne przyznanie zezwolenia po upływie 3 lat, od dnia w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna⁴⁷.

Zezwolenie na wykonywanie transportu drogowego wygasa w razie:

- gdy przedsiębiorca zrzeknie się zezwolenia,

⁴⁶ Ibidem, art. 14a.

⁴⁷ Ibidem, art. 15.

- likwidacji bądź ogłoszenia upadłości przedsiębiorcy,
- nałożenia na przedsiębiorcę prawomocnego zakazu wykonywania transportu drogowego.

Licencja wspólnotowa wygasa w razie:

- zrzeczenia się jej,
- upływu czasu, na który została wydana,
- śmierci jej posiadacza,
- likwidacji bądź ogłoszenia upadłości przedsiębiorcy,
- wygaśnięcia zezwolenia na wykonywanie działalności transportowej.

W przypadku śmierci osoby fizycznej, która posiadała zezwolenie na wykonanie działalności transportowej, organ na wniosek osoby, która nabyła spadek (złożony w ciągu 6 miesięcy od śmierci posiadacza), może wyrazić zgodę na wykonywanie uprawnień, które wynikają z zezwolenia, na czas nie dłuższy niż 18 miesięcy od śmierci posiadacza zezwolenia⁴⁸.

Co więcej, organ który udzielił zezwolenia może stwierdzić niezdolność zarządzającego transportem do prowadzenia operacji transportowych w razie:

- utraty dobrej reputacji określonej w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009,
- wydania prawomocnego orzeczenia zakazującego prowadzenia operacji transportowych.

Warto wspomnieć, że każdy przedsiębiorca musi wskazać osobę zarządzającą transportem. W przypadku, gdy wobec wskazanej osoby zostanie stwierdzona niezdolność do kierowania operacjami transportowymi, przedsiębiorca musi wskazać inną osobę spełniającą warunki dla zarządzającego transportem.

⁴⁸ Ibidem, art. 16 pkt. 1,2,5.

3 Uwarunkowania transportu drogowego zwierząt

Transport drogowy jest dominującym rodzajem transportu w Europie Zachodniej. Dominującą pozycję posiada transport samochodowy, na co wpływ miał nie tylko szybki rozwój tej gałęzi, ale również ograniczenia rozwoju transportu kolejowego oraz żeglugi śródlądowej⁴⁹. Dzięki stałemu rozwojowi technicznemu, środki transportu są coraz bardziej dostosowywane do rodzajów i specyficznych parametrów przewożonego ładunku. Przewozy niektórych towarów są na tyle specjalistyczne oraz wymagające od przedsiębiorcy szczególnej ostrożności, iż zostały one ujęte w osobnych aktach prawnych oraz podlegają stałej kontroli. Takimi przewozami są między innymi: transport paliw, transport produktów spożywczych, transport odpadów oraz transport zwierząt.

3.1 Ochrona prawna zwierząt

Problematyka transportu drogowego zwierząt niestety nadal nie jest dostatecznie opisana w literaturze fachowej. Głównymi źródłami wiedzy są akty prawne, które w większości powstały w latach 1997-2005.

Przełomowym źródłem prawa dotyczącym zwierząt jest ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (tekst jed. Dz.U. 2020 poz. 638). Ustawa nadaje zwierzętom prawa, wykazuje zachowania niedozwolone wobec zwierząt oraz określa minimalne warunki bytowe, jakie człowiek musi im zapewnić. Zwierzę nie jest rzeczą. Jest istotą żyjącą, która odczuwa cierpienie, a człowiek musi mu zapewnić szacunek, opiekę oraz ochronę. Warunki bytowania muszą być zgodne z potrzebami danego gatunku. Organy administracji publicznej, które zostały powołane do działania na rzecz ochrony zwierząt, powinny współpracować z odpowiednimi instytucjami oraz organizacjami krajowymi, jak również międzynarodowymi w tym zakresie⁵⁰. Przepisy ustawy odnoszą się nie tylko do zwierząt hodowlanych, ale również do zwierząt domowych, co oznacza, iż każda osoba, która ma pod swoją opieką jakiekolwiek zwierzę jest zobowiązana do jego humanitarnego traktowania pod groźbą kary więzienia lub grzywny.

Ustawa zabrania zabijania zwierząt za wyjątkiem (m. in.):

- uboju zwierząt gospodarskich w celu pozyskania mięsa,

⁴⁹ A. Szczepańska, „Aspekty logistyczne w obszarze transportu zwierząt żywych na przykładzie przewozu koni”, Logistyka 5/2011, str. 926.

⁵⁰ Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (tekst jed. Dz.U. 2020 poz. 638), art. 1.

- połowu ryb zgodnie z przepisami dotyczącymi rybołówstwa i rybactwa śródlądowego,
- ograniczania populacji zwierząt łownych.

Co więcej, ustawa zabrania znęcania się nad zwierzętami, czyli świadomego zadawania bólu lub cierpienia, poprzez (m.in.):

- umyślne okaleczanie zwierzęcia (np. skracanie psom ogonów),
- znakowanie zwierząt przez wypalanie lub wymrażanie,
- używanie do pracy zwierząt zbyt młodych lub zbyt starych,
- bicie, przeciążanie lub porzucanie zwierząt,
- utrzymywanie zwierzęcia bez odpowiedniego pokarmu oraz wody,
- utrzymywanie zwierzęcia w nieodpowiednich warunkach bytowania,
- transport zwierząt powodujący ich cierpienie i stres⁵¹.

Ustawa w sposób szczegółowy przedstawia warunki opieki nad zwierzętami domowymi, gospodarskimi, dzikimi, zwierzętami wykorzystywanymi do celów rozrywkowych, widowiskowych, jak również warunki, które muszą zostać spełnione podczas transportu zwierząt.

3.2 Techniczne aspekty przewozu zwierząt

Ogólne oraz szczegółowe warunki jakie musi zapewnić przedsiębiorca podczas przewozu zwierząt zostały opisane w Rozporządzeniu Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz.U. L 3 z 5.1.2005). Transport zwierząt może odbywać się drogą lądową, morską lub powietrzną. W niniejszym podrozdziale skupię się na przepisach dotyczących transportu drogowego, gdyż to właśnie ten rodzaj transportu jest najczęściej wykorzystywany do przewozu zwierząt w Polsce.

⁵¹ Ibidem, art. 6.

Zabroniony jest przewóz zwierząt (oraz zlecanie przewozu) w sposób, który może powodować okaleczenie lub cierpienie. Podczas planowania transportu należy wziąć szczególnie pod uwagę następujące wymogi:

- działania mające na celu maksymalne skrócenie czasu trwania przewozu,
- stan zdrowia zwierząt i ich zdolność do przetransportowania,
- spełnienie technicznych warunków, którym podlegają środki transportu przeznaczone do przewozu danego rodzaju zwierząt,
- zapewnienie odpowiednich urządzeń do załadunku i rozładunku zwierząt,
- przeszkolenie oraz kompetencje osób sprawujących opiekę nad zwierzętami podczas transportu,
- punktualność i płynność przewozu, jak również stałą kontrolę warunków dobrostanu zwierząt,
- dopasowanie środków transportu (rodzaj podłogi, wysokość, wyposażenie) do rodzaju przewożonych zwierząt,
- zapewnienie odpowiedniej ilości paszy, wody, jak również odpoczynku podczas transportu⁵².

Przepisy techniczne stanowiące załącznik I do Rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sposób szczegółowy przedstawiają warunki przewozu zwierząt. Zabroniony jest transport zwierząt zranionych lub słabych fizjologicznie, a w szczególności:

- niezdolnych do poruszania się bez bólu i bez pomocy,
- posiadających poważną ranę otwartą,
- samic w okresie minimum 90% ciąży,
- nowonarodzonych ssaków.

Zwierzęta zranione, bądź chore mogą być transportowane w przypadku, gdy:

⁵² Rozporządzeniu Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz.U. L 3 z 5.1.2005), art. 3.

- transport nie powoduje dodatkowego cierpienia (może być wymagana decyzja lekarza weterynarii),
- jeżeli choroba jest częścią programu badawczego,
- są transportowane pod nadzorem weterynaryjnym lub w celu diagnozy lub po leczeniu weterynaryjnym, a transport nie wywołuje dodatkowego cierpienia,
- po zabiegach weterynaryjnych (np. kastracja, usuwanie rogów), jeżeli rany całkowicie się zagoiły.

Jeżeli zwierzę ulegnie chorobie bądź zranieniu podczas transportu, musi niezwłocznie otrzymać odpowiednią opiekę weterynaryjną oraz musi zostać oddzielone od pozostałych transportowanych zwierząt⁵³. Jeżeli okaże się to konieczne, zwierzę może zostać poddane ubojowi.

Podczas transportu dozwolone jest stosowanie środków uspokajających tylko w przypadku, gdy jest to konieczne dla utrzymania dobrostanu zwierząt, a środki takie mogą zostać zastosowane tylko pod kontrolą weterynaryjną⁵⁴.

Rozdział II załącznika I do Rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. szczegółowo opisuje warunki jakie muszą panować w środkach transportu używanych do transportu zwierząt. Mianowicie, środki te muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby podczas przewozu nie powodowały powstawania urazów oraz nie powodowały niepotrzebnego cierpienia zwierząt. Warunek ten jest stawiany również wszelkim instalacjom znajdującym się wewnątrz środka transportowego oraz kontenerom do przewozu zwierząt. Pojazd musi być wyposażony w podłogę antypoślizgową, dodatkowo minimalizującą wyciek moczu i odchodów. Pojazd musi chronić zwierzęta przed niesprzyjającymi warunkami meteorologicznymi oraz musi pozwalać na utrzymanie czystości oraz dezynfekcję. Użyte zabezpieczenia muszą chronić przed ucieczką, bądź wypadnięciem zwierząt pod wpływem nacisku ich ciężaru podczas jazdy. Przedziały stosowane do oddzielenia zwierząt muszą zapewniać odpowiednią ilość miejsca, która nie krępuje ich naturalnych ruchów, jak również zapewnia odpowiednią wentylację. Pojazd musi być skonstruowany tak, aby zapewnić zwierzętom dostęp do wody w ilości odpowiadającej transportowanemu gatunkowi.

⁵³ B. Widzicka, K. Głodek, J. Caban, P. Kordos, K. Wrotkowski, „Logistyka transportu drogowego zwierząt w Polsce”, *Logistyka* 3/2015, str. 4908-4909.

⁵⁴ P. Dobrzański, M. Dobrzańska, M. Klisko, „Problematyka prawna przewozu zwierząt”, *Logistyka* 4/2012, str. 893-894.

Dodatkowo, pojazd musi zapewniać odpowiednią ilość miejsca oraz oświetlenia do przeprowadzenia kontroli oraz sprawowania opieki nad zwierzętami podczas całego procesu transportu.

W przypadku przewożenia zwierząt dzikich lub innych niż zwierzęta gospodarskie, w pojeździe powinny znajdować się dokumenty informujące o tym, iż zwierzęta są dzikie, bojaźliwe lub niebezpieczne oraz zawierające informacje na temat pojenia, karmienia oraz szczególnej opieki nad przewożonym gatunkiem zwierząt.

Dodatkowo, podczas wykonywania drogowego transportu zwierząt, pojazd musi być oznaczony w taki sposób, aby wyraźnie informował o przewożonych zwierzętach⁵⁵. Musi on również posiadać odpowiednie wyposażenie do załadunku oraz wyładunku zwierząt.

Niekiedy zwierzęta są przewożone na środkach transportu w specjalnych kontenerach. Tak jak w przypadku środków transportu drogowego, muszą być one oznaczone, a ich konstrukcja musi zabezpieczać przed swobodnym przemieszczaniem się zwierząt podczas jazdy.

Rysunek 4. Naczepa do przewozu drobiu wyposażona w kontenery i wózek widłowy



Źródło: <https://samochody-specjalne.pl/2016/11/30/optimalizacja-kosztow-uzytowania-i-wlasnoscipojazdow/>

⁵⁵ K. Hantz, K. Żukowska, A. Grieger, „Wymagania stawiane środkom transportu przy przewożeniu zwierząt żywych”, Autobusy 8/2016, str. 237.

Szczegółowe warunki rozładunku, załadunku oraz rozdzielania zwierząt podczas transportu zostały opisane w rozdziale III załącznika I do Rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. W trakcie wykonywania czynności załadunkowych i rozładunkowych zabrania się uderzania zwierząt, ciągnięcia oraz stosowania nacisku na części ciała, stosowania poganiaczy (również nie powinno się stosować urządzeń wykorzystujących wstrząsy elektryczne). W przypadku transportu zwierząt dzikich należy zwrócić szczególną uwagę na aklimatyzację zwierzęcia do środka transportu. Zwierzęta różnych gatunków, o różnej płci, wielkości oraz wieku, bądź wrogo do siebie nastawione muszą być transportowane oddzielnie.

Według rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 26 kwietnia 2004 r. w sprawie szczegółowych wymagań weterynaryjnych dla prowadzenia działalności w zakresie zarobkowego przewozu zwierząt lub przewozu zwierząt wykonywanego w związku z prowadzeniem innej działalności gospodarczej (Dz.U. 2004 nr 100 poz. 1012) każdy środek transportu:

- musi być zabezpieczony przed wypadnięciem odchodów zwierzęcych, paszy oraz ściółki,
- musi zostać oczyszczony i odkażony po każdym transporcie zwierząt.

Przepisy prawne szczegółowo opisują techniczne parametry, które muszą być spełnione podczas transportu zwierząt. Znajdziemy tam między innymi obligatoryjne normy w zakresie maksymalnego zagęszczenia powierzchni ładownej, czy minimalne wymiary środków transportu pozwalające na bezpieczny transport zwierząt. Na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Weterynarii znajdują się instrukcje dotyczące przygotowania zwierząt do transportu, załadunku oraz wyładunku zwierząt oraz dobrych praktyk podczas wykonywania transportu zwierząt. Transport drogowy, samochodowy stanowi najdogodniejszy rodzaj transportu w przewozach zwierząt, ponieważ pozwala na maksymalne skrócenie czasu trwania przewozu oraz minimalizuje ilość załadunków i rozładunków⁵⁶.

3.3 Zezwolenie na transport zwierząt

Działalność transportowa specjalizująca się w przewozie zwierząt wymaga od przedsiębiorcy spełnienia ogólnych warunków standardowo wymaganych dla uzyskania

⁵⁶ A. Marczyk, *Transport zwierząt na tle wymagań Unii Europejskiej*, Inżynieria Rolnicza 2005, R. 9, nr 8, str. 220.

pozwolenia na wykonywanie działalności transportowej, wymienionych w podrozdziale 2.2, jak również dodatkowych warunków określonych przez Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 oraz przez Głównego Lekarza Weterynarii.

Zezwolenie jest wymagane w przypadku wykonywania przewozów zwierząt, które bezpośrednio lub pośrednio wiążą się z osiągnięciem korzyści finansowych, czyli przewozów, które posiadają charakter zarobkowy. Mogą być to transporty zwierząt do rzeźni, na targi i wystawy, do schronisk lub ogrodów zoologicznych.

Zezwolenie nie jest wymagane w przypadku:

- transportu, który nie jest związany z działalnością gospodarczą (np. przewóz zwierząt domowych w trakcie podróży),
- transportu na zlecenie lekarza weterynarii do lub z lecznic weterynaryjnych,
- transportu na maksymalną odległość 65 kilometrów w jedną stronę,
- transportu zwierząt dokonywany przez rolników w celu sezonowego wypasu, gdy warunki geograficzne wymagają takiego transportu,
- transportu zwierząt przez rolników na odległość mniejszą niż 50 kilometrów od gospodarstwa przy użyciu własnych środków transportu⁵⁷.

Obecnie obowiązują dwa rodzaje pozwolenia na zarobkowy przewóz zwierząt:

- zezwolenie Typu 1 - zezwolenie na przewozy do 8 godzin,
- zezwolenie Typu 2 - zezwolenie na długotrwałe przewozy, powyżej 8 godzin.

Na wniosek przedsiębiorcy zamierzającego prowadzenie zarobkowego przewozu zwierząt, powiatowy lekarz weterynarii, właściwy ze względu na siedzibę przedsiębiorcy, wszczyna postępowanie administracyjne. Wnioskodawca podaje we wniosku:

- imię, nazwisko, numer PESEL i adres zamieszkania lub nazwę firmy, numer NIP i adres siedziby firmy,

⁵⁷ Instrukcja Głównego Lekarza Weterynarii Nr GIWpr-02010-13/2019 z dnia 2 grudnia 2019 r. w sprawie postępowania powiatowych lekarzy weterynarii przy: zatwierdzaniu przewoźników oraz środków transportu drogowego wykorzystywanych do przewozu zwierząt, kontroli przewoźników, przeprowadzaniu kontroli wykonywania transportu drogowego zwierząt pod względem ich dobrostanu oraz w sprawie raportowania z przeprowadzonych w tym zakresie kontroli, r. II, ust. 13, 14.

- rodzaj i zakres działalności nadzorowanej, którą zamierza prowadzić wnioskodawca,
- lokalizację miejsc, w których będzie prowadzona działalność nadzorowana oraz planowany czas jej prowadzenia (data planowanego rozpoczęcia działalności nie powinna być krótsza niż 30 dni przed datą złożenia wniosku).

Po otrzymaniu wniosku powiatowy lekarz weterynarii przeprowadza kontrolę formalną wniosku oraz kontrolę spełnienia warunków pozwalających na wykonywanie zarobkowego przewozu zwierząt⁵⁸.

Kontrola dokumentacji dołączonej do wniosku obejmuje:

- odpis z Krajowego Rejestru Sądowego lub Centralnej Ewidencji Działalności Gospodarczej, bądź ewidencji producentów rolnych,
- dokument poświadczający, iż przedsiębiorca posiada odpowiednią ilość sprzętu, personelu oraz procedury stosowane w przypadku nieprzewidzianych okoliczności podczas transportu,
- oświadczenia o niekaralności w dziedzinie ochrony zwierząt w ciągu trzech poprzednich lat lub zaświadczenia z krajowego rejestru karnego,
- licencje kierowców na przewóz zwierząt oraz osób obsługujących pojazdy, które są używane do transportu zwierząt.

W przypadku ubiegania się o zezwolenie Typu 2 kontroli podlegają również:

- świadectwa zatwierdzenia środków transportu używanych do przewozu zwierząt,
- dokumenty, w których zostały opisane procedury śledzenia i kontrolowania ruchu pojazdów, jak również procedury kontaktowania się przedsiębiorcy z konkretnymi kierowcami,
- plan kryzysowy, który określa procedury stosowane w nagłych przypadkach⁵⁹.

Jeżeli podmiot spełnia warunki formalne oraz środki transportu zostaną zatwierdzone, powiatowy lekarz weterynarii, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje pozwolenie na prowadzenie działalności nadzorowanej oraz nadaje przedsiębiorstwu weterynaryjny numer

⁵⁸ Ibidem, r. II, ust. 2.

⁵⁹ Ibidem, ust. 17, 20.

identyfikacyjny. Powiatowy lekarz weterynarii wpisuje podmiot do rejestru działalności nadzorowanej oraz za pośrednictwem wojewódzkiego lekarza weterynarii przekazuje dane przedsiębiorcy do Głównego Lekarza Weterynarii.

Na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Weterynarii są zamieszczone aktualne rejestry przedsiębiorców, którzy uzyskali pozwolenie na transport zwierząt. Zawierają one: nazwę przedsiębiorcy, numer identyfikacyjny, datę wygaśnięcia zezwolenia, numery rejestracyjne zatwierdzonych środków transportu, a w przypadku rejestru dotyczącego zezwoleń Typu 2 zawarte są również: numer świadectwa dopuszczającego środek transportu oraz datę jego wygaśnięcia, jak również gatunek zwierząt, dla przewozu których pojazd jest przeznaczony.

W przypadku, gdy przedsiębiorca nie spełnia warunków określonych w Rozporządzeniu Rady (WE) nr 1/2005, powiatowy lekarz weterynarii wydaje decyzje o odmowie udzielenia pozwolenia na zarobkowy przewóz zwierząt. Dodatkowo wskazuje warunki, które na moment kontroli wynikającej ze złożonego wniosku, nie zostały przez wnioskodawcę spełnione⁶⁰.

Przewoźnik nie może jednocześnie posiadać zezwolenia Typu 1 oraz Typu 2. W przypadku posiadania zezwolenia Typu 2 przewoźnik może wykonywać przewozy trwające do 8 godzin, jak również długotrwałe o czasie powyżej 8 godzin⁶¹. Zezwolenia wydawane są na maksymalny okres 5 lat, natomiast świadectwa zatwierdzenia środka transportu do długotrwałego transportu zwierząt (będące uzupełnieniem do zezwolenia Typu 2) na rok⁶².

Kierowcy oraz osoby obsługujące transport muszą uzyskać licencję na wykonywanie przewozów zwierząt, potwierdzającą zdobycie kwalifikacji w tym zakresie. Jest ona wydawana przez powiatowego lekarza weterynarii, po uprzednim zdaniu egzaminu.

W przypadku wykonywania transportu zwierząt trwającego powyżej 8 godzin wymagane jest stworzenie planu trasy, który musi zostać zatwierdzony przez powiatowego lekarza weterynarii. Zawarte są w nim informacje o postojach na czas pojenia i karmienia zwierząt. Urzędowy lekarz weterynarii potwierdza stemplem wykonane kontrole weterynaryjne w punktach postoju, punktach etapowych, transferowych oraz granicznych⁶³. Wykaz

⁶⁰ Ibidem, r. II, ust. 7,8,9.

⁶¹ Ibidem, ust. 26.

⁶² A. Nieoczym, „Transport zwierząt- wymagania prawne i kontrola”, Logistyka 4/2014, str. 923.

⁶³ B. Madej, J. Michniak, R. Madej, J. Kurcz, „Certyfikat kompetencji zawodowych przewoźnika. Podręcznik przewoźnika oraz osoby zarządzającej transportem”, Warszawa 2017, str. 273.

zatwierdzonych punktów kontroli można znaleźć na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Weterynarii.

3.4 Organy kontroli i dokumentacja przewozu zwierząt

W celu ochrony zdrowia zwierząt oraz bezpieczeństwa produktów pochodzenia zwierzęcego, jak również żywności zawierającej jednocześnie spożywcze środki pochodzenia niezwierzęcego oraz zwierzęcego została powołana Inspekcja Weterynaryjna. Do jej głównych zadań należy m. in.:

- zwalczanie chorób zakaźnych zwierząt,
- badania kontrolne zwierząt oraz badania zwierząt rzeźnych i produktów pochodzenia zwierzęcego,
- przeprowadzanie weterynaryjnej kontroli granicznej, kontroli w handlu i wywozie zwierząt, kontroli hodowców zwierząt,
- sprawowanie nadzoru nad: bezpieczeństwem produktów pochodzenia zwierzęcego, produkcją oraz stosowaniem pasz, stosowaniem produktów leczniczych, przestrzeganiem przepisów dotyczących ochrony zwierząt oraz ich identyfikacji, rejestracji oraz przewozu, spełnianiem wymagań weterynaryjnych przez hodowców zwierząt⁶⁴.

Do organów Inspekcji Weterynaryjnej należą:

- Główny Lekarz Weterynarii, będący centralnym organem administracji podległym ministrowi właściwemu do spraw rolnictwa,
- wojewódzki lekarz weterynarii, kierujący wojewódzką inspekcją weterynaryjną, jednostką rządowej administracji zespolonej w województwie (w zakresie właściwości merytorycznej wojewódzki lekarz weterynarii podlega Głównemu Lekarzowi Weterynarii),
- powiatowy lekarz weterynarii, będący kierownikiem powiatowej inspekcji weterynaryjnej, jednostki niezespolonej administracji rządowej.

⁶⁴ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. o Inspekcji Weterynaryjnej (tekst jed. Dz.U. 2018 poz. 1557), art. 3 pkt. 1, 2.

- graniczny lekarz weterynarii, wykonujący zadania przy pomocy granicznego inspektoratu weterynarii, podlegający Głównemu Lekarzowi Weterynarii.

Zadania określone przez ustawę w ramach działania Inspekcji wykonują lekarze weterynarii bezpośrednio pracujący w Inspekcji Weterynaryjnej, jak również lekarze wyznaczeni do realizacji konkretnych czynności. Zadania o charakterze pomocniczym wykonują osoby niebędące lekarzami weterynarii⁶⁵.

Kontrole przeprowadzane przez Inspekcję Weterynaryjną dotyczą między innymi przedsiębiorstw wykonujących zarobkowy przewóz zwierząt. Kontrole takie dzielą się na kontrole okresowe (określone w planach przez powiatowego lub wojewódzkiego lekarza weterynarii) oraz doraźne (związane ze skargami i wnioskami).

Kontrole środków transportu oraz spełnienia warunków wymaganych do uzyskania zezwolenia wykonywane są jedynie przez służby Inspekcji Weterynaryjnej oraz po uprzednim poinformowaniu przedsiębiorcy. Podczas kontroli pracownik Inspekcji musi posiadać w widocznym miejscu odznakę identyfikacyjną oraz musi być obecny kierownik podmiotu kontrolowanego. Po wykonaniu kontroli zostaje sporządzony protokół, do którego podmiot kontrolowany może w ciągu 7 dni od daty doręczenia wnieść zastrzeżenia lub odmówić podpisania protokołu z wyjaśnieniem przyczyny. Protokół stanowi podstawę po podjęciu dalszych czynności np. wydania zaleceń pokontrolnych, wydania decyzji lub wszczęcia postępowania w razie popełnienia przestępstwa⁶⁶.

Kolejnym organem, który w ramach swoich zadań kontroluje przewoźników zwierząt jest Inspekcja Transportu Drogowego (działająca na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2140). Skupia się ona w szczególności na kontroli:

- dokumentów związanych z wykonywaniem transportu drogowego np. zezwoleń,
- dokumentów przewozowych dotyczących przewożonego ładunku,
- przestrzegania przez kierowców czasu pracy,
- przestrzegania zasad i warunków przewozu zwierząt⁶⁷.

⁶⁵ Ibidem, art. 5, pkt. 1, 2.

⁶⁶ Ibidem, art. 19 pkt 1, art. 19b pkt 1, art. 19c pkt 1, art. 19d, art. 19e, art. 19f.

⁶⁷ A. Szczepańska, „Wymogi dotyczące środków transportowych przy przewożeniu zwierząt żywych”, Logistyka 3/2012, str. 2161.

W celu współpracy Inspekcji Weterynaryjnej oraz Inspekcji Transportu Drogowego powstało porozumienie, które określa organizację wspólnych kontroli, które mają na celu nadzorowanie warunków transportowanych zwierząt w myśl przepisów o ochronie zwierząt. Współdziałanie organów obejmuje:

- wspólne kontrole przeprowadzane w określonym miejscu, terminie i zakresie,
- przekazywanie informacji, raportów oraz wniosków z przeprowadzanych kontroli,
- przekazywanie informacji, które mają istotne znaczenie dla bezpieczeństwa w transporcie drogowym,
- tworzenie i przekazywanie Głównemu Lekarzowi Weterynarii raportów z własnych kontroli przeprowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego dotyczących środków transportu zwierząt oraz wykrytych nieprawidłowości⁶⁸.

Podczas transportu w pojeździe muszą znajdować się:

- odpowiednie zezwolenie (Typu 1 lub Typu 2), w ramach którego wykonywany jest transport zwierząt,
- licencja kierowcy poświadczająca zdobyte kwalifikacje w zakresie przewozu zwierząt,
- świadectwo zatwierdzenia środka transportu (w przypadku przewozu trwającego powyżej 8 godzin),
- dokumenty poświadczające stan zdrowia zwierząt (świadectwo zdrowia zwierząt, orzeczenie lekarza weterynarii, że zwierzęta mogą być transportowane),
- dokumenty identyfikacyjne zwierząt oraz oznakowanie zwierząt,
- dokumenty dotyczące czasu trwania podróży,
- dokumentacja określająca: pochodzenie zwierząt oraz ich właściciela, miejsce wyjazdu oraz przeznaczenia, datę i czas wyjazdu, czas trwania transportu,
- dokument poświadczający wykonaną dezynfekcję środka transportu⁶⁹.

⁶⁸ Porozumienie z dnia 18 sierpnia 2004 r. pomiędzy Głównym Lekarzem Weterynarii a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego o współdziałaniu Inspekcji Weterynaryjnej i Inspekcji Transportu Drogowego, www.gitd.gov.pl, komunikat z dnia 18.08.2004 r.

⁶⁹ A. Nieoczym, „Transport zwierząt- wymagania prawne i kontrola”, Logistyka 4/2014, str. 926-927.

4 Nieprawidłowości w przewozie zwierząt na wybranym przykładzie

4.1 Studium przypadku jako metoda badawcza

Metoda badawcza to sposób pracy badawczej, na który składają się określone czynności, jak również określone narzędzia. Wybór najlepszej metody badawczej, który pozwoli w pełni opisać problem badawczy, stanowi wyzwanie dla naukowca. Hipotezy czysto techniczne, fizyczne są prostsze do rozstrzygnięcia, ponieważ wyniki badań są powtarzalne i cechują się dużą wiarygodnością. Podczas badań z dziedzin społecznych, gospodarczych, bardzo duży wpływ na wynik ma stan otoczenia, który nigdy, podczas wykonywania serii badań, nie będzie taki sam. Niepowtarzalność wyniku wywiera duży wpływ na wiarygodność badania⁷⁰. Opisywanie problemów z dziedziny zarządzania niekiedy wymaga łączenia różnych rodzajów metod w celu uzyskania dokładnych i wiarygodnych wyników oraz często wykorzystywane są metody z innych dziedzin m. in. psychologii, socjologii, statystyki, ekonometrii, bądź ekonomii. W związku z dużymi zmianami zachodzącymi w otoczeniu, metodologia jest stale poszerzana o nowe metody o zróżnicowanej efektywności⁷¹.

Najbardziej rozpowszechnionym podziałem metod badawczych są:

- metody ilościowe,
- metody jakościowe.

Metody ilościowe odpowiadają na pytania „ile?”, „jak często?” i charakteryzują zjawisko poprzez parametry liczbowe. Metody te obejmują gromadzenie oraz analizę danych. Pozwalają one na określenie częstości opisywanego zjawiska oraz na określenie zależności między danymi. Do badań ilościowych zaliczamy między innymi ankiety.

Metody jakościowe odpowiadają na pytania „jak?”, „dlaczego?”. Opierają się one na opisie, poznaniu i zrozumieniu problemu badawczego. Bardzo często dane jakościowe są

⁷⁰ Z. Szyjewski, G. Szyjewski, „Wiarygodność metod badawczych”, *Informatyka Ekonomiczna* 2 (44).2017, str. 119.

⁷¹ H. Dźwigoł, „Założenia do budowy metodyki badawczej”, *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej* 2015, Organizacja i Zarządzanie z.78, str. 100.

niezbędne do interpretacji danych liczbowych. Do badań jakościowych zaliczamy wywiad, obserwację, czy studium przypadku⁷².

Gdy celem badacza jest skonfrontowanie teorii, założeń z rzeczywistością, wtedy dobrą metodą do rozwiązania problemu badawczego jest studium przypadku. Metoda ta jest empirycznym wnioskowaniem, które dotyczy współczesnego zjawiska w jego naturalnym kontekście⁷³. Takie badanie pozwala na dogłębne zrozumienie zjawiska i pozwala odkryć to, co badania ilościowe mogą tylko sugerować.

Źródłem danych przy wykorzystaniu studium przypadku jako metody badawczej może być wywiad, obserwacja, artykuł prasowy lub baza danych. Analiza dostępnych danych jest metodologicznie nieograniczona i wykorzystuje zarówno metody jakościowe, jak i ilościowe.

W mojej pracy postanowiłam wykorzystać tę metodę, aby poprzez analizę bardzo medialnego przypadku transportu tygrysów wskazać na nieprawidłowości nie tylko w warunkach przewożonych zwierząt, jak również niedoskonałości procedur postępowania organów państwowych w takich przypadkach.

4.2 Opis zdarzenia

Dnia 22 października 2019 r. około godziny 19:30 ciężarówka z 10 tygrysami wyruszyła w podróż z miejscowości Latina we Włoszech do miejscowości Dagestan w Rosji. Pierwszego dnia kierowcy zatrzymali się na nocleg w Arezzo we Włoszech, następnie (23 października) przemierzyli Austrię oraz Czechy robiąc po drodze około pięciu kilkunastominutowych przystanków, by zatrzymać się na kolejny nocleg w Polsce w okolicach miejscowości Chałupki. Kolejnego dnia (24 października) ciężarówka zatrzymała się jeszcze czterokrotnie na terenie Polski i około godziny 16:50 dojechała do przejścia granicznego w Terespolu. Transport tygrysów od momentu wyjazdu z Latiny do przyjazdu do przejścia granicznego w Terespolu trwał 46 godzin⁷⁴.

Graniczny inspektorat weterynarii w Koroszczynie 25 października 2019 r. dokonał kontroli transportu tygrysów. Była to jedyna kontrola dobrostanu zwierząt wykonana na trasie Latina - Terespol. Według relacji przewoźnika, następny postój był zaplanowany w

⁷² A. Jądrzyk, „Metody ewaluacji-badania ilościowe i jakościowe”, Publicystyka, 22.11.2010r., <https://publicystyka.ngo.pl/metody-ewaluacji-badania-ilosciowe-i-jakosciowe>.

⁷³ P. Wójcik, „Znaczenie studium przypadku jako metody badawczej w naukach o zarządzaniu”, E-mentor nr 1 (48)/2013, <http://www.e-mentor.edu.pl/artykul/index/numer/48/id/983>, dostęp 23.08.2020r.

⁷⁴ K. Górniak, reportaż „Tygrysy na granicy”, Czarno na białym TVN24, 24.12.2019 r.

miejsowości Briańsk oddalonej o 900 kilometrów od Koroszczyzna. Lekarz weterynarii, który przeprowadził kontrolę ocenił stan zwierząt jako dobry, jednak ocena ta dotyczyła tylko i wyłącznie stanu pozwalającego na dotarcie do kolejnego miejsca postoju tj. Briańska. Podczas kontroli dokumentacji stwierdzono, iż przewoźnik nie posiada oryginałów świadectw weterynaryjnych wymaganych przez władze białoruskie, a co za tym idzie, uprzedzono przewoźnika o możliwych problemach z wjazdem na teren Białorusi. Pomimo ostrzeżeń przewoźnik podjął dalszą podróż. Tego samego dnia transport wrócił do Koroszczyzna. Powodem odmówienia wjazdu na Białoruś przez białorską straż graniczną było nieposiadanie wiz przez dwóch Włochów kierujących pojazdem.

Następnego dnia (26 października) ciężarówka ponownie wyruszyła w stronę Białorusi. Tym razem pojazdem kierował Rosjanin, który nie potrzebował wize. Tego samego dnia około godziny 22:00 ciężarówka po raz drugi wróciła do Koroszczyzna. Białoruska straż graniczna odmówiła im wjazdu, ponieważ kierowcy nie posiadali odpowiednich świadectw weterynaryjnych dla zwierząt.

W niedzielę (27 października) ciężarówka przebywała na terenie Koroszczyzna. Według Głównego Inspektoratu Weterynarii nie było możliwe zorganizowanie odpowiedniego odpoczynku dla zwierząt, ponieważ na posterunku granicznym nie było odpowiedniej infrastruktury do wyładunku dzikich zwierząt. Graniczny Lekarz Weterynarii zapewnił przewoźnikowi wsparcie w postaci pożywienia i akcesoriów do pojenia. Po godzinie 18:00 tego samego dnia Graniczny Lekarz Weterynarii otrzymał informację od Ambasady Włoch (nie od przewoźnika) o padnięciu jednego z 10 tygrysów.

W kolejnych dniach przewoźnik odmówił współpracy i powrotu do Włoch. W tej sytuacji Graniczny Lekarz Weterynarii rozpoczął poszukiwanie miejsca, do którego możliwe było przewiezienie zwierząt. Ogród Zoologiczny w Poznaniu zgodził się na przyjęcie dziewięciu tygrysów. We wtorek (29 października) policja złożyła wniosek do Wójta Gminy Terespol o odebranie zwierząt dotychczasowemu właścicielowi, co umożliwiłoby transport tygrysów do miejsca czasowego odpoczynku. Następnego dnia Wójt Gminy Terespol wydał decyzję o odebraniu zwierząt, a w godzinach popołudniowych transport wyruszył do ZOO w Poznaniu, które przyjęło 7 tygrysów oraz do ZOO w Czulchow, które przyjęło 2 tygrysy⁷⁵.

⁷⁵ <https://www.wetgiw.gov.pl/main/aktualnosci/Podroz-tygrysow-z-Wloch-do-Dagestanu/idn:1134>, Podróż tygrysów z Włoch do Dagestanu, komunikat z dnia 07.11.2019 r.

Z sekcji zwłok padłego tygrysa, która została przeprowadzona przez lekarza weterynarii ogrodu zoologicznego w Poznaniu Jarosława Przybylskiego wynika, iż powodem śmierci zwierzęcia była mechaniczna niedrożność przewodu pokarmowego wynikająca z błędów żywieniowych dokonanych w trakcie transportu. W sekcji wspomniano o ranach oraz otarciach na różnych częściach ciała, jednak ogólny stan zwierzęcia oceniono jako dobry.

Śledztwo prowadzone przez włoską prokuraturę w sprawie transportu tygrysów zostało umorzone. Przedstawiciele włoskiej organizacji LAV mającej na celu ochronę zwierząt odwołali się od tej decyzji. Polska prokuratura postawiła zarzut znęcania się nad zwierzętami dwóm włoskim kierowcom oraz rosyjskiemu organizatorowi transportu. Polski lekarz graniczny jest podejrzany o niedopełnienie obowiązków. Według prokuratury niewłaściwie zajmował się tygrysami w czasie ich pobytu na terytorium Polski.

4.3 Wykryte nieprawidłowości

Niezgodności, które pojawiły się podczas transportu tygrysów można podzielić na trzy obszary ze względu na osoby, które tych nieprawidłowości dokonały. Są to:

- włoskie organy inspekcji weterynaryjnej,
- firma dokonująca transportu,
- polskie organy inspekcji weterynaryjnej.

Pierwszym, najważniejszym błędem popełnionym przez włoskie organy było pozwolenie przewoźnikowi na wykonanie transportu. Firma, która dokonywała przewozu zajmowała się transportem koni i nie posiadała zezwolenia na przewóz tygrysów. Co więcej, środek transportu, którym były przewożone tygrysy tj. ciężarówka do przewozu koni, nie była w żaden sposób przystosowana do przewozu dzikich zwierząt, a jednak została przez włoskie organy zatwierdzona do wykonania przewozu.

Rysunek 5. Ciężarówka, którą przewożono tygrysy

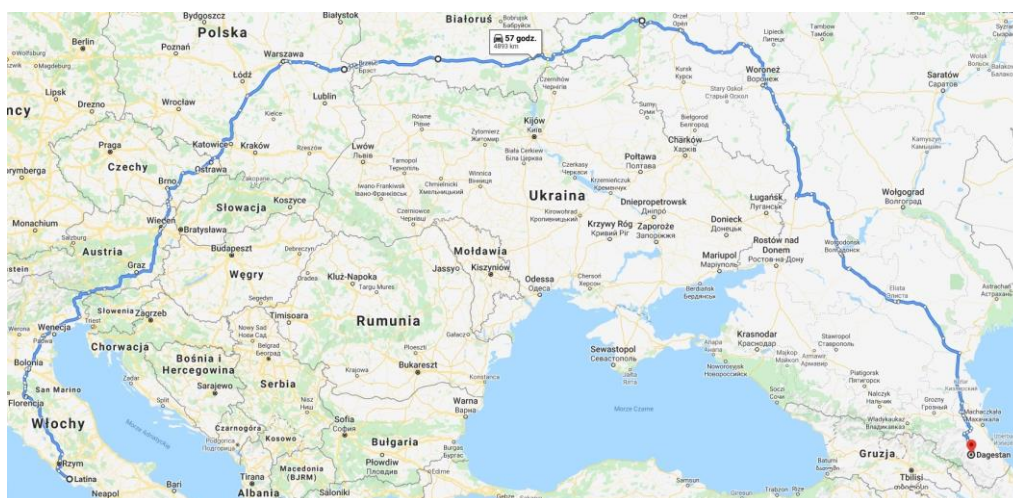


Źródło:

<https://fakty.interia.pl/polska/news-organizator-transportu-tygrysow-zostal-aresztowany,nId,3311732>

Z przedstawionych przez przewoźnika dokumentów wynikało, iż podróż z Latiny do Dagestanu miała trwać niecałe 21 godzin, co jest fizycznie niemożliwe przy przemieszczaniu się pojazdem samochodowym, jednak również w tym przypadku włoskie organy nie miały wątpliwości. Transport tylko z Latiny do Terespolu trwał 46 godzin.

Rysunek 6. Czas przejazdu z Latiny do Dagestanu bez postojów



Źródło: <https://www.google.com/maps/>

Włoski Inspektorat Weterynarii nie dopilnował również dokumentacji, ponieważ kierowcy posiadali tylko kopie świadectw zdrowia zwierząt. Osoby wydające takie świadectwa powinny być świadome, jakie rodzaje dokumentów są wymagane w przewozie międzynarodowym zwierząt, w tym przy przewozie do krajów trzecich. Niedopilnowanie tego wymogu ze stron organów spowodowało zatrzymanie transportu na granicy polsko-białoruskiej. Najprawdopodobniej żaden lekarz weterynarii nie widział tygrysów przed wyjazdem z Włoch i nie ocenił, czy nadają się do transportu.

Włoskie organy złamały podstawowe przepisy Rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. dotyczące zatwierdzania przewoźników, środków transportu, jak również kontroli organizacji transportu. Należy nadmienić, iż przewóz zwierząt szczególnie niebezpiecznych w prowizorycznych klatkach oraz pojeździe niedostosowanym do przewozu dzikich zwierząt, stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa człowieka.

Wiele nieprawidłowości można też zauważyć podczas trwania transportu. Pierwszą i zasadniczą kwestią jest niedostosowanie pojazdu do przewozu tygrysów. Przewoźnik podjął się wykonania transportu za pomocą ciężarówki dla koni. Pojazd nie posiadał zabezpieczeń, które powinny pojawić się w przypadku przewozu zwierząt dzikich. Nie został on również odpowiednio oznakowany (na ciężarówce widniał napis „Horses”). Klatki w których przewożono zwierzęta były zbyt małe, przez co naturalne ruchy zwierząt były ograniczone. Na ciele zwierząt można zauważyć liczne, świeże rany i obtarcia, które powstawały w wyniku obijania się o ściany klatek. Kontenery zostały umieszczone jeden za drugim, przez co dotarcie do zwierząt na przodzie ciężarówki było utrudnione i konieczne było przechodzenie po górnych częściach klatek, co powodowało niepotrzebny stres u zwierząt. Ułożenie klatek nie pozwalało również na dokładne ich uprzątnięcie, jak również na dokładną kontrolę stanu zdrowia zwierząt. Należy pamiętać, iż czas transportu z Latiny do Dagestanu wraz z postojami wyniósłby około tygodnia, więc w pojeździe powinien być zapewniony swobodny dostęp do wszystkich zwierząt, który pozwalałby na poprawną opiekę.

Rysunek 7. Warunki panujące w ciężarówce podczas transportu



Źródło:

<https://www.lublin112.pl/tygrysy-z-przejscia-granicznego-ruszyly-w-kolejna-podroz-tym-razem-do-miejsca-gdzie-otrzymaja-opieke/>

Podczas podróży zwierzęta były niewłaściwie karmione. Kierowcy żywili je kurczakami, co było przyczyną śmierci jednego z tygrysów. Osoby opiekujące się zwierzętami podczas transportu nie miały o tym żadnego pojęcia i nie posiadały instrukcji dotyczących opieki nad tygrysami w czasie transportu. Z nadajników GPS wiemy, że ciężarówka wykonywała postoje, natomiast nie wiadomo, czy podczas 46 godzinnego transportu zwierzęta zostały choć raz wyładowane. Z dostępnych zdjęć i nagrań można zauważyć, że zwierzęta są zmęczone i zestresowane. W przypadku padłego tygrysa, nie została mu zapewniona pomoc weterynaryjna.

Przewoźnik złamał przepisy dotyczące dostosowania środków transportu do przewożonego gatunku zwierząt. Nie zapewnił zwierzętom odpowiedniego pożywienia oraz odpowiedniej ilości odpoczynku. Dopuszczał się on również do transportu powodującego stres i cierpienie zwierząt.

Również w przypadku działań polskich organów inspektoratu weterynarii można wskazać na istotne nieprawidłowości. Najważniejszą kwestią jest stwierdzenie przez granicznego lekarza weterynarii dobrego stanu zwierząt i pozwolenie ciężarówce na kontynuowanie przewozu. Wszystkie wymienione wcześniej nieprawidłowości związane z warunkami panującymi w ciężarówce, brakami w dokumentacji oraz stanem zwierząt stanowiły podstawę do zatrzymania transportu. Przeprowadzenie dokładnej kontroli zdrowia zwierząt nie

było możliwe chociażby przez ułożenie klatek, które nie pozwalały na swobodny dostęp do każdego ze zwierząt. W tym miejscu nie wypada nie wspomnieć o głównym celu funkcjonowania Inspektoratu Weterynarii – ochronie zdrowia zwierząt. Kontrola wykonana przez granicznego lekarza weterynarii w tym przypadku była powierzchowna i niedostateczna.

Tygrysy spędziły na terenie Polski 4 dni w oczekiwaniu na rozwiązanie sprawy. Uważam, iż ze względu na ich stan, cała procedura odebrania zwierząt i przeniesienia ich do miejsca czasowego odpoczynku powinna trwać krócej. Rozumiem, że znalezienie bezpiecznego miejsca do wyładowania tygrysów nie jest proste, ale sama procedura wydania decyzji o odebraniu zwierząt trwała 2 dni. Obserwując tą sprawę miałam wrażenie, iż dopiero po interwencji mediów i oburzeniu opinii publicznej organy rozpoczęły intensywną pracę nad uwolnieniem tygrysów z ciasnych klatek, w których ostatecznie spędziły 8,5 dnia.

Transport tygrysów w takich warunkach nigdy nie powinien dojść do skutku. Wszystkie wymienione zaniedbania narażały zwierzęta na stres i cierpienie. Organy, które powinny dbać o ochronę zwierząt, a szczególnie zwierzęta zagrożone wyginięciem, nie wywiązały się ze swoich obowiązków. Co więcej, transport zwierząt niebezpiecznych w takich warunkach poważnie zagrażał bezpieczeństwu ludzi.

4.4 Wnioski

Przedstawiony przypadek przewozu tygrysów jest jednym z wielu przykładów nieprawidłowego przewozu zwierząt występujących w ruchu międzynarodowym oraz krajowym. Przypadek ten jest tym bardziej dramatyczny, gdyż dotyczy zwierząt niebezpiecznych, ale również zagrożonych wyginięciem. Nawarstwiającej się nieprawidłowości i niedopilnowania ze strony organów państwowych oraz przewoźnika z godziny na godzinę wpływały negatywnie na stan zdrowia zwierząt. Aby zapobiegać takim przypadkom trzeba wprowadzić usprawnienia na poziomie administracji, zwiększyć kontrole przewozów oraz ulepszyć proces planowania i akceptacji planu transportu.

W ruchu międzynarodowym pomiędzy państwami członkowskimi UE powinny zostać wprowadzone częstsze kontrole transportów zwierząt na granicach, jak również w punktach kontrolnych. Lekarze weterynarii odpowiedzialni za sprawdzanie stanu zwierząt w czasie transportu muszą zwracać uwagę na warunki w jakich zwierzęta są przewożone oraz na spełnienie warunków transportu określonych w Rozporządzeniu Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. W opisanym przypadku można zauważyć „przepychanie” transportu i

zrzucanie odpowiedzialności z granicznego lekarza weterynarii. To on jest odpowiedzialny za pozwolenie na kontynuowanie transportu, który łamał nie tylko przepisy krajowe ale również unijne. Jako przedstawiciel organu państwowego powinien stać na straży prawa i powinien natychmiast zareagować widząc tak niewłaściwy przewóz zwierząt. W związku z tym graniczny lekarz weterynarii powinien ponieść prawne konsekwencje swoich działań. Konsekwencje prawne powinny również ponieść włoskie organy inspektoratu weterynarii, które zatwierdziły środek transportu, warunki przewozu oraz przewoźnika, który nie posiadał kompetencji do przewozu tego gatunku zwierząt. Za naruszenia w trakcie transportu, które powodowały cierpienie i stres zwierząt, jak również spowodowały śmierć jednego z tygrysów, odpowiedzialność karną powinny ponieść osoby zajmujące się zwierzętami w czasie trwania transportu.

Dnia 19 czerwca 2020 r. Parlament Europejski powołał komisję śledczą w celu zbadania naruszeń w stosowaniu przepisów UE podczas transportu zwierząt w UE i poza nią. Działania komisji będą skupiały się na podejrzeniach dotyczących braku wdrożenia przez państwa członkowskie przepisów Rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w szczególności dotyczących warunków przewozu (odpowiedniej ilości miejsca, postojów, karmienia zwierząt, wentylacji). Członkowie komisji zbadają, w jaki sposób państwa członkowskie zapewniają zgodność z przepisami UE dotyczącymi długich podróży, opóźnień w transporcie zwierząt, przewożenia zwierząt nienadających się do transportu. Komisja zbada również zaniedbania ze strony organów UE oraz organów krajowych w zakresie egzekwowania przepisów dotyczących dobrostanu zwierząt⁷⁶. Powołanie komisji stwarza nadzieję na poprawę warunków przewożonych zwierząt, jak również daje możliwość ukarania państw członkowskich za rażące nieprzestrzeganie przepisów UE, tak jak w przypadku opisywanego transportu tygrysów. Co więcej, uważam, iż w przypadku przewozów zwierząt szczególnie niebezpiecznych powinny zostać zaostrzone przepisy dotyczące warunków przewozu, zatwierdzania środków transportu oraz kontroli w czasie trwania transportu.

Zmiany powinny zostać wprowadzone również na gruncie przepisów krajowych. Aktualnie za znęcanie się nad zwierzętami grozi do 2 lat pozbawienia wolności. W przypadku przewożenia zwierząt bez licencji, świadectw zatwierdzenia pojazdów, czy dokumentów identyfikacyjnych zwierząt, jak również w przypadku przewozów, które nie zapewniają

⁷⁶ <https://www.europarl.europa.eu/news/pl/press-room/20200619IPR81604/protection-of-transported-animals-parliament-establishes-inquiry-committee>, „Protection of transported animals: Parliament establishes inquiry committee”, komunikat z dnia 19.06.2020 r.

zwierzętom warunków określonych w załączniku I do Rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005, przewoźnikowi grozi kara aresztu lub grzywny⁷⁷. Uważam, iż powinna zostać podwyższona odpowiedzialność karna za niestosowanie się do przestrzegania podstawowych praw zwierząt oraz za przyzwalanie na łamanie tych praw.

Dodatkowo, aby skrócić czas postępowania w takich przypadkach, Główny Inspektorat Weterynarii powinien sporządzić instrukcje pozwalające na przyspieszenie procedury odebrania zwierząt i przekierowania ich do miejsca czasowego odpoczynku. Graniczni lekarze weterynarii powinni być wspierani przez lekarzy innych specjalności, tak aby opieka nad zwierzętami była odpowiednia dla danego gatunku. Ważne jest również skoordynowanie pracy różnych organów państwowych – Głównego Inspektoratu Weterynarii, Policji, organów samorządowych – aby proces nie powodował pogarszania się stanu zdrowia zwierząt.

⁷⁷ Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (tekst jed. Dz.U. 2020, poz. 638), art. 35 pkt. 1, 1a, art. 37b pkt. 1.

Zakończenie

Transport to jeden z prężnie rozwijających się działów gospodarki narodowej. Duże inwestycje na infrastrukturę drogową ze strony rządu oraz dążenie do unowocześnienia taboru przez przedsiębiorców wskazują na opłacalność działalności i rosnący popyt na usługi transportowe. Dzięki różnorodności środków transportowych, towary mogą być dostarczone do najbardziej odległych zakątków świata. Nowoczesne systemy wspomagają logistykę transportu i pozwalają w pełni kontrolować przewozy, aby przewożone towary dotarły bezpiecznie do miejsca przeznaczenia.

Transport zwierząt jest konieczny i dokonuje się nieustannie. Na terenie Unii Europejskiej około 70%-80% ogółu przewozów zwierząt, stanowią przewozy zwierząt rzeźnych. Każdy transport naraża zwierzęta na dyskomfort i stres. Odpowiednie warunki przewozu minimalizują ryzyko wystąpienia urazów oraz chronią przed nadmierną utratą energii. Dlatego tak ważne jest, aby osoby zajmujące się zwierzętami podczas transportu posiadały odpowiednie kwalifikacje. Zapewnie odpowiednich warunków przewozu jest ważne ze względu ekonomicznego (np. wpływa na jakość mięsa) oraz społecznego i etycznego (wymagana ochrona praw zwierząt)⁷⁸.

Planowanie i realizacja transportu zwierząt wiąże się z wieloma aspektami. Pod uwagę należy wziąć między innymi: posiadanie odpowiedniej dokumentacji, dostosowanie środka transportu do przewożonego gatunku zwierząt, czy wybór trasy przewozu z uwzględnieniem postojów. Podczas wykonywania transportu przewoźnik odpowiada za zdrowie przewożonych zwierząt. Warunki, które im zapewnia muszą być zgodne z Rozporządzeniem Rady (WE) 1/2005 oraz muszą być dostosowane do przewożonego gatunku. Najczęściej pojawiającymi się nieprawidłowościami są: niekompletna dokumentacja, brak planów awaryjnych, brak 24-godzinnego odpoczynku po podróży, nieodpowiednio wyposażone środki transportu, kierowcy bez kwalifikacji do przewozu zwierząt.

Większość nieprawidłowości wykrywanych jest podczas kontroli w czasie trwania transportu przez Inspekcję Transportu Drogowego. Na podstawie porozumienia raporty z tych kontroli powinny trafić do Głównego Inspektoratu Weterynarii. Niestety pomimo dużych

⁷⁸ A. Grontkowska, A. Gębska, „Wybrane zagadnienia przewozu zwierząt i ich załadunku w gospodarstwie w ocenie rolników”, *Roczniki Naukowe Ekonomii Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich*, T. 104, z. 4, 2017, str. 151-152.

obostrzeń i szczegółowych wymogów wobec przewoźników ilość wykrywanych nieprawidłowości nie maleje.

Według mnie największym problemem na szczeblu krajowym są niedostateczne kontrole ze strony Inspektoratu Weterynarii. Lekarze weterynarii wykonują je powierzchownie, często bez sprawdzenia najważniejszych elementów. Niskie wymiary kar za niedopełnienie obowiązków podczas wykonywania transportu w połączeniu z rzadkimi kontrolami powodują, iż przedsiębiorcom niejednokrotnie opłaca się łamać przepisy, gdyż wartość wykonanych przewozów znacznie przekracza wartość kary.

Kolejnym aspektem jest opieszałość organów unijnych w zakresie sprawdzenia zgodności przepisów krajowych z rozporządzeniami unijnymi odnoszącymi się do transportu zwierząt. Uważam, iż stwarza to poczucie bezkarności nie tylko u przedsiębiorców ale również u weterynaryjnych organów krajowych, które powinny ponosić odpowiedzialność za niedopełnianie obowiązków. Tym bardziej potrzebna jest stanowcza reakcja organów unijnych w stosunku do przewozów, które drastycznie łamią wszelkie przepisy dotyczące wymaganych warunków przewozu i narażają zwierzęta na cierpienie. W takich przypadkach powinno zostać wszczęte postępowanie wyjaśniające, które niosłoby za sobą ukaranie osób, które dopuściły się wykonywania oraz zatwierdzenia nieprawidłowych przewozów.

W celu maksymalnej ochrony przestrzegania praw zwierząt potrzebna jest współpraca organów na szczeblu krajowym i unijnym. Przepisy prawne dotyczące transportu zwierząt powinny zostać odświeżone, a prace nad nimi powinny być prowadzone w porozumieniu z m. in. organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz praw zwierząt. Tylko w ten sposób jesteśmy w stanie zapewnić zwierzętom ich podstawowe prawo - humanitarne traktowanie przez człowieka.

Źródła

Spis literatury

1. P. Dobrzański, M. Dobrzańska, M. Klisko, Problematyka prawna przewozu zwierząt, *Logistyka* 4/2012.
2. H. Dźwigoł, Założenia do budowy metodyki badawczej, *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej* 2015, Organizacja i Zarządzanie z.78.
3. I. Fechner, M. Fertsch, Podstawy logistyki : podręcznik do kształcenia w zawodzie technik logistyk, Poznań : Instytut Logistyki i Magazynowania 2006.
4. M. Gajewski, J. Kiryło, S. Piątek, I. Postuła, *Podstawy prawa w gospodarce*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2011.
5. A. Grontkowska, A. Gębska, Wybrane zagadnienia przewozu zwierząt i ich załadunku w gospodarstwie w ocenie rolników, *Roczniki Naukowe Ekonomii Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich*, T. 104, z. 4, 2017.
6. A. Grzeszczak, Tiry narodowe, „*Polityka*” nr 6 (2793), 5 lutego 2011.
7. W. Grzywacz, J. Burnewicz, *Ekonomika transportu*, WKŁ, Warszawa 1989.
8. GUS, Przewozy ładunków i pasażerów w 2019r., 20.05.2020r.
9. GUS, *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2019.
10. GUS, *Transport - wyniki działalności w 2018 r.*, Warszawa, Szczecin 2019.
11. K. Hantz, K. Żukowska, A. Grieger, Wymagania stawiane środkom transportu przy przewozie zwierząt żywych, *Autobusy* 8/2016.
12. A. Jądrzyk, Metody ewaluacji-badania ilościowe i jakościowe, *Publicystyka*, 22.11.2010r.
13. P. Kotler, *Marketing. Analiza, planowanie, wdrażanie i kontrola*, Gebethner & Ska, Warszawa 1994.
14. A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, WUG, Gdańsk 2008.
15. A. Lorenc, Konkurencyjność polskiego transportu drogowego na rynku europejskim, *Ekonomiczne Problemy Usług* nr 130.
16. B. Madej, J. Michniak, R. Madej, J. Kurcz, *Certyfikat kompetencji zawodowych przewoźnika. Podręcznik przewoźnika oraz osoby zarządzającej transportem*, Warszawa 2017.
17. M. Madeyski, E. Lissowska, J. Marzec, *Wstęp do nauki o transporcie*, SGPiS, Warszawa 1971.
18. A. Marczuk, Transport zwierząt na tle wymagań Unii Europejskiej, *Inżynieria Rolnicza* 2005, R. 9, nr 8.

19. J. Neider, Transport międzynarodowy, PWE, Warszawa 2008.
20. A. Z. Nowak, T. Zalega, Makroekonomia, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne 2015.
21. A. Nieoczym, Transport zwierząt- wymagania prawne i kontrola, Logistyka 4/2014.
22. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Transport, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1997.
23. P. Stolarski, Nowe realia dla zarządzającego transportem, Truck&Business nr 62, 2018.
24. T. Szczepaniak, Transport i spedycja w handlu zagranicznym, Warszawa 2002.
25. A. Szczepańska, Aspekty logistyczne w obszarze transportu zwierząt żywych na przykładzie przewozu koni, Logistyka 5/2011.
26. A. Szczepańska, Wymogi dotyczące środków transportowych przy przewożeniu zwierząt żywych, Logistyka 3/2012
27. Z. Szyjewski, G. Szyjewski, Wiarygodność metod badawczych, Informatyka Ekonomiczna 2 (44).2017.
28. I. Tarski: Ekonomia i organizacja transportu międzynarodowego. PWE, Warszawa 1993.
29. B. Widzicka, K. Głodek, J. Caban, P. Kordos, K. Wrotkowski, Logistyka transportu drogowego zwierząt w Polsce, Logistyka 3/2015.
30. P. Wójcik, Znaczenie studium przypadku jako metody badawczej w naukach o zarządzaniu, E-mentor nr 1 (48)/2013.
31. J. Wyród-Wróbel, G. Biesok, Wymogi prawne związane z zawodem przewoźnika drogowego w świetle nowych przepisów, Logistyka 5/2012.

Spis aktów prawnych

1. Instrukcja Głównego Lekarza Weterynarii Nr GIWpr-02010-13/2019 z dnia 2 grudnia 2019 r. w sprawie postępowania powiatowych lekarzy weterynarii przy: zatwierdzaniu przewoźników oraz środków transportu drogowego wykorzystywanych do przewozu zwierząt, kontroli przewoźników, przeprowadzaniu kontroli wykonywania transportu drogowego zwierząt pod względem ich dobrostanu oraz w sprawie raportowania z przeprowadzonych w tym zakresie kontroli.
2. Porozumienie z dnia 18 sierpnia 2004 r. pomiędzy Głównym Lekarzem Weterynarii a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego o współdziałaniu Inspekcji Weterynaryjnej i Inspekcji Transportu Drogowego.
3. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. U. L 300 z 14.11.2009).

4. Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz.U. L 3 z 5.1.2005).
5. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24.12.2007 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD), (Dz. U. z 2007 r. Nr 251, poz. 1885, z 2009 r. Nr 59, poz. 489 oraz z 2017 r. poz. 2440, z 2020 poz. 1249).
6. Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku" (M.P. 2019 poz. 1054).
7. Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (tekst jed. Dz.U. 2020 poz. 638).
8. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jed. Dz.U. 2019 poz. 2140).
9. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. o Inspekcji Weterynaryjnej (tekst jed. Dz.U. 2018 poz. 1557).
10. Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców (tekst jed. Dz.U. 2019 poz. 1292).

Spis adresów internetowych

<https://www.biznes.gov.pl/pl/klasyfikacja-pkd>

<https://samochody-specjalne.pl/2016/11/30/optimalizacja-kosztow-uzytowania-i-wlasnosci-pojazdow/>

<https://www.wetgiw.gov.pl/main/aktualnosci/Podroz-tygrysow-z-Wloch-do-Dagestanu/idn:1134>

<https://fakty.interia.pl/polska/news-organizator-transportu-tygrysow-zostal-aresztowany,nId,3311732>

<https://www.google.com/maps/>

<https://www.lublin112.pl/tygrysy-z-przejscia-granicznego-ruszyly-w-kolejna-podroz-tym-razem-do-miejsca-gdzie-otrzymaja-opieke/>

<https://www.europarl.europa.eu/news/pl/press-room/20200619IPR81604/protection-of-transported-animals-parliament-establishes-inquiry-committee>

Inne

K. Górniak, reportaż *Tygrysy na granicy*, Czarno na białym TVN24, 24.12.2019 r.

Spis tabel, rysunków, schematów

Tabele

Tabela 1.	Struktura przewozu ładunków w 2018 r.	16
Tabela 2.	Struktura przewozu pasażerów w 2018 r.	17

Rysunki

Rysunek 1.	Korytarze transportowe w Polsce	18
Rysunek 2.	Certyfikat kompetencji przewoźnika	25
Rysunek 3.	Zezwolenie na krajowy przewóz rzeczy	28
Rysunek 4.	Naczepa do przewozu drobiu wyposażona w kontenery i wózek widłowy	35
Rysunek 5.	Ciężarówka, którą przewożono tygrysy	47
Rysunek 6.	Czas przejazdu z Latiny do Dagestanu bez postojów	47
Rysunek 7.	Warunki panujące w ciężarówce podczas transportu.....	49

Schematy

Schemat 1.	Elementy transportu (bez kropki na końcu).....	7
Schemat 2.	Klasyfikacja pionowa transportu	8