

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Rolnictwa
i Rozwoju
Wsi**

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
DOBROSTANU ZWIERZĄT GOSPODARSKICH
I OCHRONY PRODUKCJI ZWIERZĘCEJ
W POLSCE ORAZ ZWALCZANIA CHORÓB
ZAKAŹNYCH ZWIERZĄT
(NR 2)
z dnia 7 maja 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Rozwoju Wsi

– podkomisji stałej do spraw dobrostanu zwierząt gospodarskich i ochrony produkcji zwierzęcej w Polsce oraz zwalczania chorób zakaźnych zwierząt (nr 2)

7 maja 2024 r.

Podkomisja stała do spraw dobrostanu zwierząt gospodarskich i ochrony produkcji zwierzęcej w Polsce oraz zwalczania chorób zakaźnych zwierząt obradująca pod przewodnictwem poseł **Małgorzaty Tracz (KO)**, przewodniczącej podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie informacji na temat regulacji dot. transportu zwierząt oraz stosunku polskiego rządu i instytucji do planowanych zmian tych regulacji na poziomie UE.

W posiedzeniu udział wzięli: **Wojciech Wojtyra** dyrektor Departamentu Bezpieczeństwa Żywności i Weterynarii Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi wraz ze współpracownikami, **Marek Adamiak** pełniący obowiązki dyrektora Departamentu Rolnictwa i Rozwoju Wsi Najwyższej Izby Kontroli, **Krzysztof Jażdżewski** główny lekarz weterynarii, **Łukasz Korcz-Lewandowski** dyrektor Departamentu Ewidencji Producentów i Rejestracji Zwierząt Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa wraz ze współpracownicą, **Katarzyna Jagoda** specjalista w Biurze Nadzoru Inspekcyjnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, **Barbara Biesiada-Drzazga** członkini Komisji Rewizyjnej Krajowej Rady Drobiarstwa – Izby Gospodarczej wraz ze współpracownikiem, **Jolanta Ciechomska** kierownik systemu QAFP w Unii Producentów i Pracodawców Przemysłu Mięsnego, **Mirosław Dackiewicz** członek prezydium Rady Federacji Rolnej, **Marek Duszyński** przewodniczący Związku Zawodowego Rolników „Samoobrona”, **Iga Głazewska** dyrektorka Humane Society International Polska, **Morgan Janowicz** przedstawicielka Green REV Institute, **Marta Klimczak** i **Hanna Kłosińska** przedstawicielki Eurogroup for Animals, **Michał Korytko** specjalista ds. polityki rolnej w Polskiej Federacji Hodowców Bydła i Producentów Mleka, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Jolanta Nawrocka** członek zarządu Krajowej Rady Izb Rolniczych, **Anna Swacha-Polańska** członek Stowarzyszenia Producentów Ryb Łososiowatych, **Wojciech Wasiewicz** pełnomocnik zarządu ds. weterynaryjnych i dobrostanu zakładu przemysłu mięsnego Biernacki sp. z o.o. oraz **Jacek Zarzecki** prezes Polskiego Związku Hodowców i Producentów Bydła Mięsnego wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Dariusz Myrcha** i **Paulina Przybysz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł **Małgorzata Tracz (KO)**:

Szanowni państwo, witam serdecznie. Bardzo dziękuję za państwa obecność. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw dobrostanu zwierząt gospodarskich i ochrony produkcji zwierzęcej w Polsce oraz zwalczania chorób zakaźnych zwierząt.

Witam państwa posłów i panie posłanki. Witam przedstawicieli Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Witam pana Wojciecha Wojtyrę, dyrektora Departamentu Bezpieczeństwa Żywności i Weterynarii MRiRW. Witam pana Krzysztofa Jażdżewskiego, głównego lekarza weterynarii. Witam także przedstawicieli Agencji Restrukturyzacji

i Modernizacji Rolnictwa, przedstawicielei Najwyższej Izby Kontroli oraz przedstawicielei pozostałych organizacji i wszystkich przybyłych gości.

Porządek dzienny został państwu doręczony. Obejmuje on rozpatrzenie informacji ministra rolnictwa i rozwoju wsi na temat regulacji dot. transportu zwierząt oraz stosunku polskiego rządu i instytucji do planowanych zmian tych regulacji na poziomie UE. Materiały zostały dostarczone do posłów i posłanek. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę.

Przechodzimy zatem do realizacji porządku dziennego. O zabranie głosu i zreferowanie informacji proszę pana dyrektora Wojtyrę.

Dyrektor Departamentu Bezpieczeństwa Żywności i Weterynarii Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi Wojciech Wojtyra:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni panowie posłowie i panie posłanki, szanowni państwo, chciałbym krótko przybliżyć państwu informację, którą przekazaliśmy na ręce pani przewodniczącej. Dotyczy ona regulacji odnośnie do transportu zwierząt i ich dobrostanu podczas transportu. Jak państwo wiedzą, obecnie sprawy dotyczące transportu zwierząt są regulowane zapisami rozporządzenia 1/2005 oraz ustawy z 1997 r. o ochronie zwierząt. Jak widać, są to stare przepisy, które obowiązują już prawie 20 lat. Komisja Europejska opublikowała więc 7 grudnia 2023 r. propozycję nowego rozporządzenia dotyczącego ochrony zwierząt podczas transportu. Jest to jeden z elementów realizacji przez Komisję Europejską zobowiązań w tym zakresie. Przypomnę, że Komisja zobowiązała się, aby dokonać przeglądu wszystkich przepisów z zakresu dobrostanu w ramach strategii „Od pola do stołu”.

Chciałbym powiedzieć też króciutko o zmianach, które Komisja proponuje w przedmiotowym rozporządzeniu. Zmiany te dotyczą m.in. ograniczenia czasu transportu i wprowadzenia więcej przerw na odpoczynek. W przypadku transportu zwierząt przeznaczonych do uboju proponowane jest 9 godzin, a w przypadku transportu zwierząt w celach innych niż ubój zaproponowano 21 godzin. Obejmie to co najmniej jedną godzinę odpoczynku po 10 godzinach. Po tej podróży zwierzętom należy zapewnić 24 godziny odpoczynku poza pojazdem. W czasie odpoczynku zwierzęta muszą oczywiście być karmione i pojone. Po tym 24-godzinym odpoczynku może się odbyć jeszcze jeden etap tej podróży, też 21-godzinny z 1-godzinny odpoczynkiem po 10 godzinach. Projekt rozporządzenia zwiększa też dostępną dla zwierząt w czasie transportu powierzchnię w zależności od wagi i gatunku zwierzęcia. Nastąpi też poprawa warunków wywozu zwierząt poza Unię. Wniosek Komisji zawiera szereg nowych wymogów mających zagwarantować, że zaktualizowane przepisy dotyczące ochrony podczas transportu będą skutecznie stosowane również w przypadku wywozu aż do miejsca przeznaczenia tych zwierząt. W projekcie rozporządzenia proponuje się też uregulowanie temperatur podczas transportu. Wniosek przewiduje ochronę tych zwierząt zarówno w przypadku wysokich temperatur, jak i tych bardzo niskich. Wprowadzono też specjalne przepisy dotyczące zwierząt wrażliwych, takich jak zwierzęta w ciąży, kury nioski po zakończeniu cyklu produkcyjnego czy cielęta nieodsadzone od matki.

W projekcie planuje się też maksymalne wykorzystanie nowych technologii cyfrowych i narzędzi cyfrowych w celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych. Zgodnie z proponowanymi przepisami, podmioty gospodarcze będą miały 5 lat na dostosowanie się do niektórych nowych środków. Będzie to prawdopodobnie wymagało planowania inwestycji. Niektóre firmy transportowe będą musiały zmienić pojazdy lub dokonać ich modernizacji.

Proszę państwa, po przedstawieniu tego projektu przez Komisję, Ministerstwo Rolnictwa podjęło szeroko zakrojone konsultacje tych przepisów, m.in. ze związkami zawodowymi i branżowymi rolników, lecz także z organizacjami, których celem statutowym są działania na rzecz ochrony zwierząt. Ponadto chciałem poinformować, że na wniosek organizacji, których celem jest ochrona zwierząt, 14 maja odbędzie się w ministerstwie spotkanie z 6 organizacjami. Ich uwagi zostaną na nim omówione i przekazane ministerstwu. Chciałem powiedzieć, że otrzymaliśmy chyba ze 100 stron uwag do tego projektu – zarówno ze strony branżowej, czyli ze strony rolników, jak i ze strony

organizacji. Po wstępnym rozpatrzeniu tych uwag przez ministerstwo wyciągnęliśmy wniosek, że nie wydają się one być do pogodzenia. Strona, która reprezentuje dążenia do ochrony zwierząt, chciałaby jeszcze bardziej zaostrzać przepisy tego rozporządzenia. Tymczasem strona rolnicza chciałaby raczej złagodzić proponowane wymogi, ponieważ mogą one wpłynąć na ekonomiczne warunki prowadzenia produkcji zwierzęcej. Obecnie dopiero rozpoczęła się praca nad tym projektem rozporządzenia. W grudniu 2023 r. odbyło się pierwsze spotkanie grupy roboczej Rady do Spraw Zwierząt i Zagadnień Weterynaryjnych. Tam w zasadzie przedstawiono tylko ten projekt. Cała praca jest więc w tej chwili przed nami.

Pani przewodnicząca, chciałbym powiedzieć też parę słów o stanowisku rządu. Stanowisko rządu do projektowanego zarządzenia zostało zajęte dnia 1 marca 2024 r. Rząd podzielił opinię na temat konieczności zapewnienia lepszego dobrostanu zwierząt w transporcie oraz powiązania wymogów z najnowszymi dowodami naukowymi, które przedstawiła FSA. Rada Ministrów generalnie ocenia więc pozytywnie przedłożony projekt. Wskazała natomiast, że niektóre przepisy projektu tego rozporządzenia wydają się zbyt ambitne lub trudne w stosowaniu i egzekwowaniu. Z tego względu konieczne są dalsze prace nad tym rozporządzeniem w celu wypracowania rozwiązań optymalnych dla wszystkich państw członkowskich. Chciałem też podkreślić, że w stanowisku rządu Rada Ministrów wyraziła obawę, iż wyższe koszty transportu wynikające z wyższych wymagań zostaną przeniesione na rolników. Wpłynie to na obniżenie opłacalności produkcji i doprowadzi do mniejszej dostępności cenowej produktów pochodzenia zwierzęcego dla konsumentów. Jak więc państwo widzą, stanowisko Rady Ministrów w tej sprawie jest bardzo ostrożne. Z jednej strony popieramy wszelkie działania, które przyczyniają się do poprawienia dobrostanu zwierząt gospodarskich podczas transportu, a z drugiej strony musimy dostrzegać też koszty, które będą związane z wprowadzeniem tego rozporządzenia. Chciałem również przekazać jeszcze jedną informację. Panie posłanki i panowie posłowie wiedzą pewnie, że na posiedzeniu dnia 20 marca sejmowa Komisja do Spraw Unii Europejskiej przyjęła do wiadomości to stanowisko rządu.

Jeśli można, pani przewodnicząca, to na tym skończę. Oczywiście wraz z moimi ekspertami z departamentu jesteśmy gotowi do udzielenia wszelkich odpowiedzi. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Myślę, że będzie sporo pytań, również takich bardziej szczegółowych – co konkretnie jest najbardziej problematyczne czy które konkretnie są to przepisy.

Najpierw chciałam jednak prosić o zabranie głosu pana Krzysztofa Jażdżewskiego, głównego lekarza weterynarii, by także odniósł się do tego projektu rozporządzenia.

Główny lekarz weterynarii Krzysztof Jażdżewski:

Pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, jako Główny Inspektorat Weterynaryjny reprezentujemy w tym zakresie oczywiście stanowisko rządu. Chciałbym natomiast uzupełnić wypowiedź kolegi o dane, których nie zebraliśmy jeszcze może w pełnym obszarze regulowanym przez nowy projekt rozporządzenia, ale zebraliśmy je chociażby w obszarze transportu drobiu, w tym piskląt jednodniowych. Zebraliśmy dane za rok 2023. Przypomnę jednocześnie, że w samym rozporządzeniu planowane jest skrócenie transportu drobiu do maksymalnie 10 godzin. Ta zasada ma obowiązywać niezależnie od statusu drobiu, czyli niezależnie od tego, czy są to pisklęta jednodniowe, czy drób do rzeźni. Natomiast jeśli chodzi o nasze dane za rok 2023 w zakresie transportu drobiu, to średni szacunkowy czas transportu niosek poprodukcyjnych z państw członkowskich do naszych rzeźni wynosił ok. 12 godzin. Raz zdarzyło się, że czas był przekroczony, było to powyżej 30 godzin, konkretnie 31 godzin. To są jednak ekstrema. Należy je oczywiście odrzucić w tym zakresie. W 2023 r. odbyło się 2 920 przesyłek kur niosek do polskich rzeźni, czyli przesyłek z innych państw członkowskich do Polski. Zanotowano natomiast 23 przesyłki z Polski do rzeźni w Niemczech oraz w Holandii. Ich średni szacowany czas wynosił ok. 9,5 godziny. Jeśli więc chodzi o transporty z Polski do niemieckich rzeźni, to nie przekraczano zasadniczo tych 10 godzin.

Z analizy danych za ten sam rok dotyczących transportu piskląt jednodniowych wynika, iż takich transportów załadowanych w Polsce i przetransportowanych do innych państw członkowskich oraz krajów trzecich było 1 554. Średni czas transportu wynosił 13 godzin. Oczywiście należy tutaj uwzględnić, iż najdłuższe transporty piskląt odbywały się do takich krajów jak Bangladesz (5 przesyłek) i Cypr (7 przesyłek). Taka przesyłka na Cypr mogła być transportowana nawet ok. 60 godzin. Poza tym były to przesyłki na Białoruś, było to 40 przesyłek. W tym przypadku oczywiście po przekroczeniu granicy odnotowywaliśmy pewne opóźnienia wynoszące nawet do 40 godzin. Poza tym były to transporty do Grecji i Hiszpanii, gdzie transporty 11 przesyłek oscylowały między 26 a 35 godzin transportu. Jeśli zaś chodzi o 2023 r. i przywóz do Polski piskląt jednodniowych, to takich transportów odbyło się 4 952. Średni szacowany czas transportu również wynosił ok. 13 godzin. Maksymalny czas podróży w niektórych przypadkach wynosił natomiast nawet do 30 godzin. Tak jak należało się tego spodziewać, te transporty, które szły najdłużej, pochodziły z Hiszpanii (7 przesyłek) i Francji (56 przesyłek). Mamy jednak oczywiście także odnotowane transporty z Bułgarii, które również zabrały nieco więcej czasu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Bardzo dziękuję za przedstawione informacje. Myślę, że przykład piskląt też daje nam pewien obraz sytuacji i wyobrażenie o tym, ile średnio trwają te transporty i jak dużo było ich w 2023 r.

Pozwolę sobie otworzyć teraz dyskusję. Zaczniemy od możliwości udzielenia głosu posłom lub posłankom, jeśli jest taka chęć. Jeśli nie, to bardzo proszę o zgłaszanie się do zabierania głosu.

Bardzo proszę. Proszę o przedstawienie się.

Członkini Komisji Rewizyjnej Krajowej Rady Drobiarstwa – Izby Gospodarczej Barbara Biesiada-Drzazga:

Prof. dr hab. Barbara Biesiada-Drzazga, Krajowa Rada Drobiarstwa. Chciałam powiedzieć, że z naukowego punktu widzenia nie ma żadnych przesłanek, aby ograniczać taki czas transportu, jaki jest w tej chwili. To, jak długo i skąd przewożymy w tej chwili pisklęta, nie powinno być podstawą do skrócenia czasu przewozu piskląt jednodniowych ani kur. Nie ma więc tutaj żadnego uzasadnienia naukowego. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Dziękuję. Mam wrażenie, że unijne przepisy są jednak tworzone w oparciu o badania eksperckie.

Członkini Komisji Rewizyjnej KR D – IG Barbara Biesiada-Drzazga:

Możemy dyskutować, natomiast tak jak powiedziałam, nie ma naukowego uzasadnienia. Na pewno natomiast nie ma już naukowego uzasadnienia do ograniczenia go do 10 godzin.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Dziękuję. Proszę o wyłączenie mikrofonu. Zachęcam inne osoby do zabrania głosu.

Bardzo proszę.

Prezes Polskiego Związku Hodowców i Producentów Bydła Mięsnego Jacek Zarzecki:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Jacek Zarzecki, Polski Związek Hodowców i Producentów Bydła Mięsnego.

Szanowni państwo, różnica między teorią i praktyką jest taka, że w teorii nie ma różnic między teorią a praktyką, a w praktyce jest. Tak samo jest z tym projektem rozporządzenia odnoszącego się do transportu zwierząt. Nie chcę się odnosić do tego, co mówił pan dyrektor i pan główny lekarz weterynarii. Chciałbym jednak zwrócić państwa uwagę na jedną kwestię. W projekcie rozporządzenia jest mowa o transporcie cieląt i zakazie transportu cieląt poniżej 5 tygodnia życia. To powoduje nie tylko podniesienie kosztów transportu. To powoduje, że rolnicy będą musieli znaleźć dodatkowe miejsca, żeby utrzymywać te cielęta do skończenia przez nie 5 tygodni. Nie będą mieli tych miejsc, bo mają określoną powierzchnię obór. Wtedy trzeba szukać środków finansowych na moderniza-

cję gospodarstw rolnych, na nowe inwestycje... Szanowni państwo, nie ma co ukrywać tego, co powtarzam z uporem maniaka – Polska jest dzisiaj liderem w zakresie dobrostanu zwierząt. Pokazuje to liczba wniosków, które polscy rolnicy złożyli w ramach krajowego planu strategicznego, w ramach ekoschematu „Dobrostan Zwierząt”. Było to blisko 100 tys. wniosków, które objęły ponad 40% bydła, trzody chlewnej czy drobiu. Musimy zwrócić uwagę na jedną rzecz – podstawowym warunkiem jest zapewnienie ekonomicznego funkcjonowania tych gospodarstw. Ten projekt rozporządzenia niestety ogranicza to funkcjonowanie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Dziękuję bardzo. Czy są inne osoby chętne do zabrania głosu? Bardzo proszę.

Specjalista ds. polityki rolnej w Polskiej Federacji Hodowców Bydła i Producentów Mleka Michał Korytko:

Dzień dobry. Michał Korytko, Polska Federacja Hodowców Bydła i Producentów Mleka. W załączniku nr 1 do projektu rozporządzenia unijnego, w rozdziale nr 7 pkt 2, jest określona dopuszczalna powierzchnia na zwierzę. W przedstawionym projekcie przestrzeń dla bydła zwiększa się o ok. 30% w porównaniu do obecnego stanu. W przypadku bydła w transporcie drogowym dotychczasowy wymóg dla osobnika o wadze 550 kg wynosił od 1,3 m² do 1,6 m² powierzchni na zwierzę. Natomiast w nowym rozporządzeniu na taką jednostkę ma przypadać 2,28 m². Oznacza to, że do przewozu potrzebne będzie znacznie więcej pojazdów i wymagać będzie to zdecydowanie więcej czasu. Więcej pojazdów prowadzi bezpośrednio do większej liczby przewozów. Mniej zwierząt w części ładownej pojazdu może skutkować również ich przeziębieniem. Trudno jest utrzymać stałą temperaturę we wszystkich częściach pojazdu. W trakcie hamowania pojazdu zbyt duża przestrzeń między zwierzętami może również zwiększyć ryzyko złamania kończyn. Należy również zwrócić uwagę na to, iż proponowane przepisy nie przewidują rozróżnienia dla wymogów minimalnej przestrzeni bytowej zwierząt w różnych środkach transportu, tak jak jest to ujęte w ustawodawstwie krajowym. Przyjęto jednakowe minimalne wymogi dla transportu morskiego, drogowego, czy też kolejowego.

W załączniku nr 1 rozdział nr 3 pkt 6-1 mamy regulacje dotyczące wysokości przestrzeni transportowej. Aktualne wymogi krajowe w Polsce określają minimalną przestrzeń 20 cm nad głową zwierzęcia w przedziale transportowym. Nowa regulacja wynikająca z projektu rozporządzenia Unii Europejskiej definiuje wysokość przestrzeni ponad zwierzęciem w sposób bardziej dokładny – w oparciu o wysokość zwierzęcia mierzoną w kłębie. Według takiej kalkulacji przeciętna krowa HF-ka o wzroście 150 cm potrzebuje przedziału o minimalnej wysokości ok. 195 cm. Należy pamiętać, że zbyt dużo wolnej przestrzeni nad głowami zwierząt oznacza możliwość ich wspinania się na siebie, co jest całkowicie normalne. Prowadzi to do zwiększonego ryzyka obrażenia, a tym samym powstania sytuacji będącej zaprzeczeniem dobrostanu. Adaptacja pojazdu do nowych wymogów wymiarowych może skutkować potrzebą odpowiedniej adaptacji sprzętu u odbiorcy – z systemem mycia, ogłuszania itp. – do czego obciąża rozporządzenie. W efekcie stworzy to dodatkowe koszty dla przewoźnika, którymi ostatecznie zostanie obciążony hodowca. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze osoby..? Bardzo proszę.

Członkini Komisji Rewizyjnej KRД – IG Barbara Biesiada-Drzazga:

Szanowni państwo...

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Przepraszam, teraz wskazywałam na panią z tyłu, a później udzielię pani głosu.

Przedstawicielka Green REV Institute Morgan Janowicz:

Bardzo, bardzo dziękuję, szanowna pani przewodnicząca, szanowni przedstawiciele i przedstawicielki Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, szanowne osoby decydenckie, szanowni państwo, Morgan Janowicz, Green REV Institute, koalicja Future Food for Climate. Bardzo dziękuję pani przewodniczącej Małgorzacie Tracz za możliwość

udziału w posiedzeniu i jego organizację. W imieniu Green REV Institute dziękuję też ministerstwu za stanowisko dotyczące wniosku w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu.

W komentarzu chciałabym się skupić na prawach osób konsumenckich i prawie do dostępu do zdrowej żywności. Z zadowoleniem odnotowujemy fakt, że ministerstwo nie pomija w swoim stanowisku jednego z najważniejszych aspektów, czyli zdrowia osób konsumenckich, zwłaszcza w kontekście ostatniego zdarzenia i skandalu dotyczącego mięsa z Polski i kurczaków w Wielkiej Brytanii. Oczekujemy, że ministerstwo w zdecydowany sposób postawi na walkę z antybiotykoopornością na pierwszym miejscu oraz będzie dbać w pierwszej kolejności o bezpieczeństwo żywności. Koszty zdrowotne w kontekście spożycia produktów odzwierzęcych są bardzo wysokie. Tylko w przypadku nowotworów jest to ponad 10 mld złotych rocznie w Polsce. W przypadku antybiotykooporności na szali jest życie osób konsumenckich. Według ONZ antybiotykooporność jest jednym z największych zagrożeń XXI w. Do 2050 r. aż 10 mln osób rocznie będzie umierać z jej powodu. Przypomnę państwu, że Polska nadal nie wdrożyła rozporządzeń Unii Europejskiej w sprawie ograniczenia wykorzystywania antybiotyków w hodowli. Tymczasem według danych Europejskiej Agencji Leków jesteśmy jednym z państw, w których wzrasta sprzedaż antybiotyków. To są przerażające fakty. Tym bardziej cieszy więc fakt, że ministerstwo dostrzega szerszy obraz problemów i konsekwencji związanych z transportem zwierząt. Stanowi to duży krok do przodu.

Nie oczekujemy od sektora hodowlanego, że bez dodatkowych regulacji będzie chciał dokonać transformacji do sektora produkcji etycznej i zdrowej dla ludzi, zwierząt i planety. Oczekujemy jednak od rządzących, że w pierwszej kolejności będą kierować się zdrowiem obywateli i obywaterek, czyli prawami osób konsumenckich. Nie możemy się zgodzić z tym, że przepisy wniosku są ambitne. Niestety takie nie są. Przypomnę, że wniosek jest częścią całości zmian, które miały być wprowadzone dla naszego zdrowia, ochrony środowiska naturalnego oraz bezpieczeństwa żywności i żywnościowego. Niestety, Komisja Europejska wycofała się z wielu zapisów. Nie przedstawiła też precedensowego rozporządzenia dotyczącego zrównoważonego systemu żywności. Z tego powodu to właśnie od państwa oczekujemy ambitnego podejścia.

Ukryte koszty produkcji zwierzęcej, w tym transportów, to koszty związane ze zdrowiem, bezpieczeństwem żywności i żywnościowym, środowiskiem naturalnym oraz cierpieniem i stresem samych zwierząt jako, niestety, obiektów w produkcji żywności. Od nowego rządu oczekujemy nie tylko empatii, lecz także dalekowzroczności politycznej oraz transformacji systemu żywności. Nasz system żywności nie jest zrównoważony. Ministerstwo musi chronić lokalne zielone rolnictwo i wspierać dostęp do lokalnej żywności dla osób konsumenckich. Dodatkowo, na opakowaniach żywności nie ma informacji o drodze, jaką przebyła. To kolejne naruszenia prawa do informacji osób konsumenckich. Kto z nas chciałby kupować żywność, gdyby na opakowaniu były fotografie przedstawiające transport żywych zwierząt i precyzyjne informacje pozwalające na śledzenie, *tracking* drogi od pola do stołu?

Często słyszymy, że osoby konsumenckie tylko na poziomie deklaracji chcą dostępu do zrównoważonej żywności i wyższych standardów dobrostanu zwierząt. Pytanie powinno jednak brzmieć tak – co robi rząd i Unia Europejska, aby ograniczyć finansowanie przemysłu hodowlanego i produkcji zwierzęcej? Czy ministerstwo wspiera prośrodowiskową reformę wspólnej polityki rolnej? Czy jednak troska rządzących o zdrowie i życie ludzi kończy się na deklaracjach, a nie idą za nią rozwiązania systemowe, takie jak ograniczenie i zakończenie finansowania takich gigantów sektora hodowlanego, jak Smithfield, Cargill, Wipasz, Cedrob i inne? Publicznie dostępne są dane dotyczące wsparcia ze środków publicznych dla tych podmiotów. Jest to wsparcie, które powoduje nierówność na rynku żywności i wzmacnianie intensyfikacji oraz uprzemysłowienia produkcji. Zajmujemy się tym w ramach programu Agriwatch. Zwracamy się więc z apelem o ambitną i zdecydowaną ochronę interesów ludzi, obywateli i obywaterek oraz osób konsumenckich i ich podatków przed niezdrową, niezrównoważoną żywnością. Prosimy o ochronę przed pandemią, zoonozami, antybiotykoopornością, chorobami dietozależnymi oraz dezinformacją dotyczącą pochodzenia żywności. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Dziękuję.

Teraz ponownie oddaję pani głos.

Członkini Komisji Rewizyjnej KRД – IG Barbara Biesiada-Drzazga:

Może troszeczkę się mylę, ale... Nie wiem, myślałam, że ta dyskusja będzie bardziej uporządkowana. Nie chcę więc za długo zabierać głosu. Natomiast chcę odnieść się do pana słów dotyczących tej zwiększonej powierzchni. Dotyczy to głównie drobiu. Tutaj też wypisałam sobie pewne zastrzeżenia. Dotyczyły one przede wszystkim zwiększenia powierzchni w kontenerach, w których przewozi się drób, nawet o 30%. Przy czym to, co jest zawarte w rozporządzeniu, nie precyzuje tego do końca. Są tam podane tylko wagi. Nie precyzuje to rasy, wieku, stanu upierzenia, czy to jest brojler, czy kura... To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz jest taka, że bardzo bym chciała zastanowić się nad tym, że zwiększenie obsady... Wiemy przecież o tym, że podczas transportu nie jest zachowany behavior. Choćbyśmy stworzyli nie wiem, jakie warunki, to nie zapewnimy ptakom możliwości normalnego behavioru, naturalnych zachowań. Natomiast to, co dotyczy cieląt, będzie dotyczyło także drobiu. Zbyt luźna przestrzeń, zwłaszcza na proponowanej chropowatej podłodze, nie jest, moim zdaniem, do końca trafionym pomysłem. Możemy się oczywiście zastanawiać nad powierzchnią, natomiast nie powinna ona być na pewno aż o tyle większa. To jest to, co sobie zapisałam odnośnie do powierzchni. Szczególnie dotyczy to paragrafu... Państwo to doskonale wiedzą, więc nie będę cytowała. Dotyczy to zwłaszcza rozdziału nr 2 pkt 1 ppkt 1, czyli tej powierzchni antypoślizgowej. Wszelkie hamowania będą powodowały zadrapania, złamania kończyn... Nie mówię o ściskaniu ptaków, ale niestety zastanowiłabym się nad tą powierzchnią.

Kolejna rzecz. Mówimy o różnych tematach, więc nie wiem...

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Proszę kontynuować. Taka jest idea posiedzenia Komisji, żeby państwo z sali zadawali pytania ministerstwu.

Członkini Komisji Rewizyjnej KRД – IG Barbara Biesiada-Drzazga:

Dobrze. W takim razie kolejna uwaga, którą sobie zanotowałam, dotyczy nadzoru nad załadunkiem. Szanowni państwo, utrudni to zadanie lekarzom weterynarii. Wiadomo, że załadunki odbywają się przeważnie w nocy i nad ranem. Jak więc lekarze weterynarii ustawią sobie pracę? Tym bardziej, że uważam, że załadunek jest już tak zautomatyzowany... Robią to specjalistyczne ekipy. W dodatku stado wyjeżdża z zaświadczeniem o stanie zdrowotności. Wydaje mi się więc, że dodatkowa wizyta lekarza weterynarii nie jest do końca uzasadniona, tym bardziej, że lekarz wita stado w ubojni. Jest więc też ta kwestia.

Z następną kwestią też nie mogę się zgodzić, napisałam wręcz, że należy ją usunąć bez uzasadnienia. Chodzi o żywienie i pojenie drobiu w czasie transportu. Uważam, że nie ma praktycznej możliwości, by żywić drób w czasie transportu. Nawet gdybyśmy skonstruowali... Uważam, że nie ma takiej potrzeby. Mało tego, to nie będzie zgodne z fizjologią. Musimy głodzić ptaki przed transportem z uwagi na salmonellę i różne inne przypadłości tego typu. Nie mówię już o nawet o infekcjach *Campylobacter* i czystości upierzenia. Taki jest więc powód.

Co tu jeszcze sobie zaznaczyłam? Przepraszam, nie chcę pomylić niektórych punktów. Można się oczywiście zastanowić nad szerszym wykorzystaniem GPS w transporcie drobiu i synchronizacją. Tak może być, oczywiście. Jednak czas 9 godzin przy załadunku i wyładunku ptaków jest właściwie nie do przyjęcia. To jest nie do przyjęcia. Uważam, że to jest zbyt krótki czas.

To chyba będzie tyle, tak w pierwszej kolejności. Jeszcze odniosę się do tego transportu. Szanowni państwo, przecież współczynnik upadków w czasie transportu jest mniejszy niż 0,3-0,4%. Przepraszam, że tak krytykuję, ale akurat w przypadku drobiu nie jest to tak bardzo uzasadnione. Na razie tyle. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Dobrze, dziękuję. Proszę kolejne osoby o zabranie głosu. Bardzo proszę.

Przewodniczący regionu kujawsko-pomorskiego Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Grzegorz Chełminiak:

Dzień dobry. Witam panią przewodniczącą, witam wszystkich państwa.

Przepraszam, że tak personalnie odniosę się do pań, ale dotknęło mnie to osobiście. Drogie panie, 34 lata wykonuję transport żywych zwierząt. Drogie panie, mam córki w podobnym wieku, zaznaczę, że również takie, które w ogóle nie jedzą mięsa, nawet ryb i jaj. Uwierzcie mi, to jest obraźliwe. Nikomu z nas nigdy się nie zdarzyło, ani wcześniej, ani później... Mamy tu z tyłu pana doktora, który przez czas, w którym piastuje swoje stanowisko, poznał doskonale większość firm. Ja chyba zostałem już ostatni z tamtej ekipy, która wie, w jakim warunkach wcześniej były przewożone zwierzęta. a w jakich są przewożone dzisiaj. To jest po prostu nieporównywalne. Są stworzone takie warunki, że pewnie w czasie niektórych wycieczek z ludźmi przepisy nie są tak ściśle zachowane, jak w czasie transportu żywych zwierząt. Każdorazowo, kiedy ładujemy warchlaków w Danii, jest przy tym lekarz. Lekarz zawsze to sprawdza. Podczas załadunku również jest lekarz, który monitoruje załadunek, monitoruje przestrzeń oraz wagę.

Odniosę się do tego, co wygłosił pan dyrektor, czyli tych nowych przepisów. Trudno to nawet nazwać przepisami. Nie wiem, z kim było to uzgadnianie. Przy limicie 10 godzin potrzebne będą w tym momencie 3 dni na dojechanie z transportem z Danii. Drodzy państwo, Polska importuje z Danii ok. 6,5 mln warchlaków, może nawet i więcej. Jeżeli się mylę, to może ktoś mnie poprawi. To znaczy, że dziennie importuje się 18-20 tys. warchlaków. Kto i gdzie stworzy takie bazy? Proszę mi powiedzieć. Chodzi o hotele, w których te zwierzęta muszą zostać rozładowane, nakarmione, napojone... One zresztą cały czas mają dostęp do cieczy. Mają również prysznice, żeby były schłodzone. Na naczepach mamy również zastosowane ogrzewanie. Wentylacja jest, że tak powiem, wzmożona. Nie wiem, skąd takie pomysły po prostu przyszły komuś tam do głowy. Uważam, że można to sprawdzić, również u odbiorców – czy upadki wynoszą u nas więcej, niż nie wiem, 0,2%? Mówiła o tym pani profesor. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Dziękuję. Czy są inne osoby chętne do zabrania głosu? Bardzo proszę.

Przedstawicielka Eurogroup for Animals Marta Klimczak:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, Marta Klimczak, Eurogroup for Animals. Jestem lekarką weterynarii. Chciałabym odnieść się do komentarzy na temat dostępnej powierzchni i wysokości w pojazdach. Oceniamy zapisy jako pozytywne, ponieważ są zbliżone do rekomendacji zawartych w opiniach naukowych EFSA. Zwiększenie dostępnej przestrzeni jest niezwykle istotne w kontekście dobrostanu zwierząt, gdyż zbyt duża gęstość załadunku i zbyt mała wysokość przedziałów są jednymi z najczęściej występujących problemów w transportach zwierząt. Przykładowo, na blisko 750 przejazdów skontrolowanych w latach 2011-2020 przez organizację Animal Welfare Foundation działającą również na terenie Polski, problem zbyt gęstego załadunku dotyczył aż 41% ciężarówek przewożących bydło oraz 68% ciężarówek przewożących owce lub jagnięta. W przypadku 20% ciężarówek transportujących bydło i 57% ciężarówek przewożących owce lub jagnięta stwierdzono niewystarczającą wysokość przedziałów, która skutkowałą m.in. ranami na grzbietach zwierząt, a także problemami z wentylacją. Były to jedne z problemów, które organizacja zgłaszała najczęściej właściwym organom. Jest absolutnie kluczowe dla zachowania dobrostanu zwierząt, aby przedstawione w projekcie rozporządzenia przepisy dotyczące dostępnej przestrzeni zostały uwzględnione w finalnym tekście rozporządzenia. Właściwa gęstość załadunku i wysokość przedziałów mają szczególnie duże znaczenie w przypadku długotrwałych transportów. Wpływa to na możliwość prawidłowej wentylacji, co zmniejsza ryzyko wystąpienia stresu cieplnego, a także decyduje o tym, czy wszystkie zwierzęta mogą przyjąć naturalną pozycję ciała, położyć się i mieć dostęp do podłogi.

Chciałam również odnieść się do komentarza na temat procentu upadków podczas transportu drobiu. Rocznie transportowane są miliardy zwierząt, więc to 0,5% upadków to bardzo wiele osobników. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Dziękuję.

Czy są jeszcze jakieś głosy w dyskusji? Bardzo proszę.

Przedstawicielka Eurogroup for Animals Hanna Kłosińska:

Dzień dobry, szanowni państwo. Z ramienia strony społecznej chciałabym przede wszystkim bardzo podziękować pani przewodniczącej za zorganizowanie tego posiedzenia, jako że temat jest bardzo ważny i aktualny. Chciałabym też złożyć na ręce pana dyrektora Wojciecha Wojtyry nasze podziękowania dla ministra Jacka Czerniaka za włączenie głosu społeczeństwa obywatelskiego do konsultacji publicznych omawianego projektu rozporządzenia.

Jako organizacja Eurogroup for Animals, która od ponad 40 lat działa na rzecz dobrostanu zwierząt w Unii Europejskiej, chcielibyśmy zaadresować aspekt ekonomiczny, który był już wiele razy wspominany dzisiaj na tej sali. Chcielibyśmy wskazać, że jest alternatywa i odpowiedź na wątpliwości w tym zakresie. Jest to zmiana w kierunku transportu mięsa zamiast transportowania żywych zwierząt. Zgodnie z zaleceniami Komisji ANIT Parlamentu Europejskiego, jak również rekomendacjami Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, przechodzenie na transport mięsa i tusz zamiast przewożenia żywych zwierząt powinno stać się jednym z głównych priorytetów nowego ustawodawstwa. W swoim przeglądzie Trybunał Obrachunkowy zwrócił uwagę na wyniki badań porównujących wpływ środowiskowy transportu mięsa i tusz z wpływem transportu żywych zwierząt. Badania te wykazały, że przewożenie tusz i mięsa jest bardziej zrównoważone z punktu widzenia ochrony środowiska i klimatu. Natomiast Parlament Europejski podkreślił, że Unia Europejska musi pracować nad stworzeniem niezbędnych warunków umożliwiających sprawiedliwy i odpowiedni okres przechodzenia do bardziej wydajnego, oszczędnego i etycznego systemu transportu, w którym w miarę możliwości preferowany będzie transport nasienia lub zarodków zamiast transportu stada hodowlanego, a także transport tusz i mięsa zamiast przewożenia zwierząt przeznaczonych do uboju.

Co więcej, Parlament Europejski zaapelował do Komisji o pilne, bo nie późniejsze niż do roku 2023, przedstawienie planu działania. W tym planie Komisja jasno określi czynniki decydujące o transporcie zwierząt i zawrze propozycje konkretnych działań, w tym działań regulacyjnych, oraz ustanowi dokładny harmonogram i najważniejsze etapy w celu osłabienia tych czynników i ograniczenia potrzeby transportu żywych zwierząt poprzez zastąpienie go w jak największym stopniu transportem mięsa, tusz i materiału genetycznego. Co więcej, PE przypomniał również, że należy zminimalizować społeczno-gospodarcze skutki takiej zmiany poprzez przeznaczenie na ten cel różnych funduszy, w tym oczywiście funduszy ze Wspólnej Polityki Rolnej. Poza tym ma się do tego przyczynić zapewnienie odpowiednich zachęt do transformacji dla rolników i przewoźników oraz umożliwienie im skutecznego jej przeprowadzenia. Chcielibyśmy w związku z tym wskazać, że zwierzęta powinny trafiać do możliwie jak najbliższej rzeźni, zamiast odbywać długotrwałe podróże. Mobilne czy lokalne ubojnie powinny być silnie promowane w Unii Europejskiej jako alternatywa dla transportu zwierząt.

Co więcej, raport opublikowany w zeszłym roku przez instytut badawczy Human Behaviour Change for Life wykazał, że przejście z handlu żywymi zwierzętami na handel tuszami i mięsem zapewnia aż 2,5 razy większą opłacalność w przeliczeniu na kilogram. Był tam badany przypadek transportu z Portugalii do Izraela. Jeśli chodzi o zwierzęta żywe, było to 3,94 euro na kilogram, a w przypadku tusz – 1,65 euro. Mamy więc tutaj różnicę 2,29 euro. Przynosi to więc znaczne korzyści dla środowiska. Co więcej, mamy wtedy mniejszą emisję dwutlenku węgla i prawie 7-krotnie mniejsze zużycie paliwa. To, rzecz jasna, przekłada się na zmniejszenie kosztów. Jest to logiczne, chociażby w związku z tym, ile tusz mieści się do ciężarówki, a ile mieści się żywych zwierząt.

Przyjęcie takiego kierunku rozwoju w naszej ocenie stanowiłoby możliwość na zwiększenie konkurencyjności Polski i opłacalności branży w tym zakresie. Modernizacja sprzętu i samochodów dostawczych oraz zmiany logistyczne w celu dostosowania do nowych wymogów przewidzianych w rozporządzeniu mogą wymagać od polskich podmiotów gospodarczych zajmujących się transportowaniem żywych zwierząt dodatkowych nakładów finansowych. Jesteśmy tego oczywiście świadomi. Natomiast jest tak, jak wskazujemy – rozwiązaniem bardziej opłacalnym ekonomicznie, jak i bardziej korzystnym dla środowiska i dobrostanu zwierząt, jest inwestycja w kierunku transportowania mięsa i tusz. Wskazują na to zarówno Parlament Europejski, jak i ciała naukowe. Wpłynęłoby to również korzystnie na trudną sytuację epidemiczną w Polsce związaną z występowaniem ASF i ptasiej grypy. Zagwarantowałoby to też lepszą bioasekurację w związku z ubojem zwierząt w kraju pochodzenia i przewozem mięsa. Co więcej, gwarantowałoby to także skuteczniejszą ochronę przed sprowadzeniem innych chorób zakaźnych, w tym zoonoz, na teren Polski. Gwarantowałoby to także mniejsze ryzyko przenoszenia antybiotykooporności.

Chciałabym podkreślić, że model ten pozwoliłby na skrócenie łańcuchów dostaw, co też jest jednym z celów postulowanych przez projekt rozporządzenia. Skrócenie przewozów powodowałoby mniejsze ryzyko zdrowotne, w tym także mniej upadków i mniejszy stres, który jest czynnikiem niezwykle istotnym, co podkreśla chociażby prof. Zygmunt Pejsak. Zdaniem naszej organizacji, a także innych organizacji społecznych zaangażowanych w proces konsultacji społecznych, przedstawione w projekcie rozporządzenia środki sprzyjające lokalnemu ubojowi zwierząt, a tym samym zastępujące transport żywych zwierząt transportem tusz i mięsa, są zdecydowanie niewystarczające, aby osiągnąć cel stawiany w projekcie. Tym celem jest wzmocnienie zasady krótkich łańcuchów dostaw, o czym już mówiłam, a jednocześnie zapewnienie zwierzętom ochrony poprzez zapobieganie długotrwałemu transportowi do celów uboju. W projekcie rozporządzenia postulowane wyżej zmiany powinny być potraktowane priorytetowo poprzez opracowanie i przedstawienie jasnego planu działania prowadzącego do przejścia na handel tuszami, mięsem i materiałem genetycznym.

Konkludując, chciałabym tylko jeszcze raz podkreślić, że transport mięsa i tusz stanowi realną alternatywę wobec transportu żywych zwierząt. Jest ona korzystniejsza pod kątem ekonomicznym, środowiskowym i dobrostanowym. Przechodzenie w jej kierunku powinno stanowić priorytet zarówno dla ustawodawcy unijnego, jak i dla decydentów krajowych. Mam nadzieję, że to też odpowiada na pewne wątpliwości dotyczące aspektu ekonomicznego. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę o zabranie głosu i przedstawienie się.

Przewodniczący OZPTD Piotr Litwiński:

Piotr Litwiński, przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego. Pani przewodnicząca, szanowne panie posłanki i panowie posłowie, szanowni państwo, mam tylko jeden punkt. Od przewoźników, którzy wykonują transport zwierząt, mamy bardzo dużo zgłoszeń o odprawach fitosanitarnych na granicy. Główny zarzut jest taki, że nie ma całodobowej odprawy fitosanitarnej. Zwierzęta jadą daleko – do Kazachstanu, do Kirgistanu... Jeżeli przyjadą na granicę o godzinie 15, muszą czekać do następnego dnia, ponieważ odprawy fitosanitarne odbywają się tylko od 7 do 15. Jest to bardzo poważny problem,. Nie wiem, czy to aż taki problem, aby zorganizować tym ludziom dodatkowego lekarza? Przecież te bydłota nie są winne temu, że komuś nie chce się pracować. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś głosy w dyskusji? Jeśli nie ma, to...
Jeszcze mamy. Bardzo proszę.

Prezes PZHiPBM Jacek Zarzecki:

Pani przewodnicząca, jeżeli można, to chciałbym zabrać głos *ad vocem*. Wypowiedź strony społecznej jest dowodem na to stwierdzenie, że teoria jest wtedy, kiedy wiemy

wszystko, a nic nie działa. Teoria nie działa w praktyce, szanowni państwo. Oczywiście można sobie mówić, że sprzedaż mięsa jest lepszym rozwiązaniem, bo tak jest. Tylko, szanowni państwo, patrząc na to, co mamy w Polsce... Jesteśmy dzisiaj jednym z dużych importerów cieląt, bo importujemy co roku 240-250 tys. sztuk. Jesteśmy też znaczącym eksporterem żywych zwierząt. To nie wynika z tego, że nam się to podoba, tylko z tego, że nam się to opłaca. Rolnictwo jest znaczącą gałęzią polskiej gospodarki, czy się to komuś podoba, czy nie. Eksport żywych zwierząt i produktów rolno-spożywczych jest także znaczącą gałęzią polskiego eksportu, czy się to komuś podoba, czy nie. Eksportujemy żywe zwierzęta dlatego, że takie są oczekiwania rynku. Jeżeli my tego nie zrobimy, zrobi to ktoś inny. Jeśli rolnictwo ma być stabilne, musi być oparte na dwóch nogach, tak jak jest w sektorze wołowiny. Jedną nogą jest sprzedaż mięsa, a drugą nogą jest eksport żywych zwierząt. To, że zdobywamy nowe rynki... Ostatnio zdobyliśmy rynek w Algierii, właśnie na eksport żywych zwierząt. To spowodowało, że dzisiaj polscy rolnicy uzyskują dzięki temu rynkowi ceny wyższe o 1-1,5 złotego na kilogram. Szanowni państwo, jeżeli jesteśmy na posiedzeniu podkomisji stałej do spraw dobrostanu zwierząt gospodarskich i ochrony produkcji zwierzęcej, to chciałbym zwrócić uwagę na ten drugi człon. To jest podkomisja do spraw ochrony produkcji zwierzęcej, a nie ograniczania produkcji zwierzęcej. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Dziękuję. Bardzo proszę panią o zabranie głosu. Potem jeszcze tylko pan *ad vocem* i będziemy zmierzać do odpowiedzi ministerstwa.

Członkini Komisji Rewizyjnej KRД – IG Barbara Biesiada-Drzazga:

Mam jeszcze tylko drobną uwagę, a właściwie sugestię. W przypadku drobiu, bo tym akurat zajmuję się od prawie 40 lat, uważam, że niezasadna jest kontrola w takcie jazdy. W projekcie zaplanowana jest kontrola po 4,5 godziny. Uważam, że nie jest ona potrzebna, a zwłaszcza nie powinno to dotyczyć piskląt jednodniowych. One są przewożone w specjalnych kontenerach. Każde ich otwarcie powoduje utratę komfortu termicznego. Tak mi się wydaje. Jest to ważne zwłaszcza wtedy, kiedy wieziemy te ptaki zimą. Uważam więc, że otwieranie jest nieuzasadnione. To jest jedna uwaga.

Druga uwaga dotyczy postępowania w czasie załadunku. To też dotyczy drobiu. Opisana jest tam technika chwytania. Akurat w przypadku drobiu, a dokładniej ciężkich ptaków, takich jak indyki, uważam, że nie będzie ona miała zastosowania w praktyce. Szanowni państwo, w praktyce na moment podnosimy ptaka za łapy i natychmiast jest on ładowany. Transportery wjeżdżają do kurnika, nikt nie nosi ptaków po 100 m, 200 m. czy jaką tam mamy długość. Tam są proponowane jakieś listwy, podnośniki... Myślę, że zwłaszcza w przypadku indyków, nie zda to egzaminu. To tylko tyle. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Dziękuję. Teraz pan przewodniczący.

Przewodniczący OZPTD Piotr Litwiński:

Chciałem tylko dodać do wypowiedzi mojego przedmówcy, że istotnie, najwięcej krów wysokocielnych wozi się do Kazachstanu. Tu nie jest więc potrzebna ubojnia. To zwierzę trzeba tam dowieźć całe i żywe. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Dziękuję bardzo.

Dziękuję za zabranie głosu w tej dyskusji. Rzeczywiście wybrzmiały nam tutaj różne głosy, ale chyba nie mamy wątpliwości, że prawo dotyczące transportu zwierząt ma już swoje lata. Ono ma już blisko 20 lat. Mamy projekt rozporządzenia unijnego i musimy się do niego odnieść. Mam nadzieję, że nasza dzisiejsza dyskusja wpisuje się w szeroki proces konsultacji prowadzonych przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Dziękuję również bardzo za ten proces, bo rzeczywiście, ponad 100 uwag w trakcie konsultacji to dosyć duża liczba. Chciałam natomiast dopytać przedstawicieli pana dyrektora z ministerstwa, jakie uwagi pojawiają się najczęściej i czego dotyczą zastrzeżenia rządu. Których konkretnie dotyczą przepisów? Czy te przepisy dotyczą głównie hodowców, czy właśnie firm transportowych? Co według ministerstwa może być najtrudniejszym

elementem do wdrożenia tego rozporządzenia, kiedy się już ono pojawi? Jest jeszcze kwestia tego, jak długo będzie trwał proces konsultacji. Do kiedy on jest zaplanowany i jak wyglądałby kalendarz na poziomie unijnym, jeśli chodzi o wprowadzenie rozporządzenia? Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MRiRW Wojciech Wojtyra:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, przede wszystkim chciałem pani podziękować za to, że zgromadziła pani w tej sali dwie strony, które wyraziły swoje uwagi i spostrzeżenia. Każda z tych stron ma swoje przemyślenia na ten temat. Serdecznie więc pani dziękuję. Ta dyskusja odzwierciedla właśnie skalę tego problemu – problemu spojrzenia z różnych kierunków na przepisy, które zaproponowała Komisja Europejska. Wybrzmiało tu już wiele uwag ze środowiska rolniczego. Nawet bez konsultacji ministerstwo miało gdzieś z tyłu głowy, że może to powodować trudności. Konsultowaliśmy się też wcześniej z głównym lekarzem weterynarii. Zasięgaliśmy też opinii Instytutu Meteorologii, bo chcieliśmy zobaczyć, ile jest w skali roku dni z temperaturą ponad 30 stopni, a ile jest w roku dni z temperaturą poniżej 0 stopni. Analizowaliśmy to dokładnie. Natomiast największe obawy budzą wszystkie propozycje, które zmierzają do pogorszenia ekonomicznych warunków i produkcji, i przewozu. Nie dostaliśmy niestety żadnych uwag od przewoźników, więc trudno jest mi się wypowiedzieć na ten temat. Dostaliśmy natomiast uwagi od wszystkich organizacji rolniczych. Proszę zauważyć, że projekt tego rozporządzenia jest bardzo skomplikowany. On dotyczy wszystkich gatunków zwierząt gospodarskich, w tym również ryb. To jest bardzo trudny projekt. Pani z Krajowej Rady Drobiarstwa zwracała uwagę na żywienie podczas transportu drobiu. Ten przepis dotyczy też ryb, co w ogóle nie znajduje uzasadnienia.

Przed wszystkim jednak nasze obawy w ogóle budzi tak znaczne skrócenie czasu tego transportu. Ono może powodować, że będzie znacznie więcej przewozów zwierząt, bo zwiększamy też powierzchnię. Jak jest więcej przewozów zwierząt, to tym samym możemy też mówić o większym wydzielaniu dwutlenku węgla do atmosfery. Przewozów będzie nagle o 30% więcej. Przed wszystkim jednak obawy moje i ministerstwa budzą przepisy, które bardzo ograniczają możliwość podróży zwierząt odsadzonych od matki. Wiadomo, że jest spory eksport zwierząt i spory eksport jagniąt. Musimy także zwrócić na to uwagę.

Powiem jednak tak – ta sprawa jest cały czas otwarta. Konsultacje trwają. To nie jest tak, że to jest nasz, krajowy akt prawny, który skonsultujemy w 2-3 tygodnie i zajmujemy określone stanowisko. Nie, te prace będą jeszcze trwały na forum grupy roboczej Komisji Europejskiej. Przewiduję, że one będą trwały jeszcze kilkanaście miesięcy. Musimy też brać pod uwagę, że będziemy mieć teraz nowy parlament. Nie wiem, czy prezydencja belgijska w ogóle zajmie się tym projektem, raczej nie. Być może my, prowadząc naszą prezydencję, będziemy musieli się zmierzyć z tym wyzwaniem.

Natomiast, tak jak mówię, my, czyli ja sam, mój departament i ministerstwo, wsłuchujemy się w każdą uwagę, niezależnie od tego, przez kogo jest zgłaszana. Jesteśmy jednak Ministerstwem Rolnictwa i przede wszystkim musimy dbać o interesy rolników. Oni nie mogą być... Zwierzęta oczywiście będą beneficjentami, ale to nie może wyrządzać jakiegokolwiek szkody rolnictwu i produkcji zwierzęcej. Przecież dzisiaj też nie mielibyśmy takich problemów, jakbyśmy mieli 20 mln świń czy więcej bydła. Nie mielibyśmy wtedy tych problemów ze zbożem. Produkcja zwierzęca jest produkcją trudną. Rolnik jest właściwie uwiązany. Jeżeli natomiast jest to jeszcze produkcja mleka, to jest to w zasadzie praca 7 dni w tygodniu, 24 godziny na dobę. Musimy to docenić i patrzeć na rolnika. Ministerstwo jest natomiast za tym, żeby jak najbardziej poprawiać dobrostan zwierząt. Przykładem tego jest to, o czym powiedział prezes Zarzecki – 100 tys. wniosków na ekoschematy dobrostanowe. To są oczywiście ekoschematy nieobowiązkowe. To jednak znaczy, że rolnicy o tym myślą i chcą zwiększać powierzchnię dla wszystkich gatunków zwierząt. To znaczy, że korzystają z tego, co może kiedyś stanie się normalnością, a nie tylko podwyższonymi wymaganiami, które oni zgadzają się teraz spełniać.

Tak samo jest ze skróceniem łańcuchów żywnościowych. Oczywiście myślimy o tym w ministerstwie, i to od lat. Została przecież wprowadzona sprzedaż bezpośrednia. Roz-

winał się znacznie rolniczy handel detaliczny. Wiele spraw mamy na uwadze. Chodzi o to, żeby rolnik nie musiał transportować zwierząt i mięsa, tylko żeby sprzedawał to lokalnie. To jest jednak tylko jakiś procent. Natomiast cała gospodarka i wymagania naszych kontrahentów z zagranicy sprawiają, że nie możemy przejść obojętnie obok znacznego podwyższenia kosztów produkcji zwierzęcej czy przewozu zwierząt. Musimy to głęboko przeanalizować.

14 maja mamy spotkanie z organizacjami, których statutowym celem jest ochrona zwierząt. Z nimi też chcemy porozmawiać. Ministerstwo nie przyjmuje takich argumentów na zasadzie zakazu, że czegoś nie będziemy przewozić. Nie, rozmawiamy po prostu, co jeszcze można poprawić w tym rozporządzeniu. Czasami uwagi strony społecznej związanej z ochroną zwierząt mogą być w sprzeczności z ideą poprawy dobrostanu. Tak jak mówiła pani czy pan z Polskiej Federacji Hodowców Bydła i Producentów Mleka – tak, ma być rozgłoszenie, ale czy to dobrze wpłynie na zwierzęta? Tego jeszcze do końca nie wiemy. Chcemy też lepiej przeanalizować w departamencie tę opinię FSA. Ona jest tu opinią podstawową. Musimy jednak zwracać też uwagę na to, że FSA robi kwerendę różnych badań. FSA patrzy na sprawę tylko od strony dobrostanu zwierząt. My tymczasem stoimy przed wyzwaniem spojrzenia na to szerzej. Dziękuję, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Bardzo dziękuję. Czy pan lekarz główny weterynarii także chciałby zabrać głos? Być może właśnie w kwestii rekomendacji FSA lub w kwestii, która też się pojawiła, czyli w kwestii odpraw fitosanitarnych?

Główny lekarz weterynarii Krzysztof Jażdżewski:

Pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, tak jak już mówiłem, nie możemy oczywiście zajmować w tej sprawie samodzielnego stanowiska jako Główny Inspektorat Weterynarii. Chciałbym jednak zwrócić uwagę na pewien aspekt, o którym w ogóle nie było praktycznie tutaj mowy. Jedna z pań dotknęła jednak tej kwestii w czasie swojego wystąpienia. Otóż moim zdaniem powinniśmy się być może zająć bardziej egzekucją tych obowiązujących już przepisów. Powinniśmy dokonać ich gruntownej oceny – w których momentach przewoźnicy czy generalnie transportowcy mają z tym największy problem. Tym powinniśmy się może zająć, zamiast tworzyć kolejne przepisy, które de facto przynajmniej na samym wstępie spowodują, że będziemy mieli jeszcze więcej sytuacji problematycznych w zakresie transportu.

Kolejna kwestia, szanowni państwo, wydaje mi się, że rzeczywiście taka dyskusja jak dzisiejsza jest bardzo potrzebna. W wypowiedziach pań były bowiem poruszone chociażby doświadczenia z Portugalii i kwestie wartości dodanej w przypadku handlu mięsem w porównaniu z handlem zwierzętami. Pamiętajmy tylko, że nie tak dawno temu, bo raptem 12 lat temu, przez Polskę przeszła olbrzymia dyskusja na temat ubojów religijnych. Teraz kwestia jest taka, że jeżeli chcemy wysłać produkty do krajów muzułmańskich lub do Izraela, to muszą one spełniać określone wymagania w tym zakresie. Albo wysyłamy tam zwierzęta, oczywiście z pełnym poszanowaniem kwestii dobrostanowych, albo musimy w Polsce zapewnić odpowiednie warunki do produkcji tego mięsa. To też trzeba zawsze mieć na uwadze – to nie są samodzielne byty. Transport nie jest samodzielnym bytem, on też z czegoś wynika. Oczywiście musimy o tym pamiętać.

Natomiast jeśli chodzi o kontrole... To nie są kontrole fitosanitarne. To są kontrole dobrostanowe przy wywozie. One rzeczywiście są dokonywane przy granicy przy każdym wywozie zwierząt poza granice Unii Europejskiej. Są one wykonywane na zewnętrznych granicach Polski. O ile się nie mylę, w tej chwili jedynym punktem w Polsce, który wykonuje takie kontrole, jest chyba przejście graniczne w Koroszczynie. Jeżeli chodzi o Ukrainę, to w tej chwili zamknięta jest droga transportu dalszego, niż jakiś najbliższy region Zachodniej Ukrainy. Natomiast, szanowni państwo, kwestia jest taka, że co do zasady te kontrole... To nie jest tak, jak powiedział pan przewodniczący, że komuś nie chce się pracować. Pracować za darmo to chyba nie chce się nikomu. Jeżeli mamy mieć 24-godzinną obsadę, to musimy przede wszystkim zapłacić tym ludziom, żeby tam siedzieli. Czasami kwestia jest taka, że oni tam siedzą i naprawdę nie mają w nocy nic do zrobienia. De facto wydajemy wtedy pieniądze tylko i wyłącznie na to, żeby

oni tam siedzieli. Wydaje się, że tę sprawę możemy przedyskutować w odrębnym trybie. Chodzi o to, jak to zrobić, żeby przy planowaniu długich transportów zwierząt, na przykład do Kazachstanu, Kirgistanu czy Uzbekistanu... Tu ma pan rację, że te transporty, zwłaszcza zwierząt hodowlanych... Tutaj nie pomoże żaden transport mięsa. Zwierzęta hodowlane są zupełnie innym produktem czy wytworem rolniczym, który podlega handlowi międzynarodowemu. Nikt nie zaspokoi się nasieniem, bo często potrzebuje mieć konkretne zwierzęta hodowlane, żywe i ocenione już pod względem hodowlanym. To nie to samo, co sam materiał biologiczny, z którego nie zawsze mamy potem odpowiedni materiał w postaci żywego zwierzęcia o odpowiednim fenotypie i genotypie. Możemy więc oczywiście dyskutować z państwem reprezentującym przewodników o tym, w jaki sposób to organizować, żeby było lepiej. Niech mi państwo jednak wierzą, że nie jesteśmy w stanie utrzymywać załóg w momencie, kiedy tak naprawdę nie ma aż tyle transportów. Państwu nie opłaca się wówczas zatrudniać dodatkowych, bardzo specjalistycznych służb, jakimi są lekarze weterynarii na granicy. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Małgorzata Tracz (KO):

Bardzo dziękuję za doprecyzowanie.

Jeśli nie ma już więcej uzupełnień ze strony ministerstwa, to dziękuję państwu za przybycie na dzisiejsze posiedzenie Komisji.

Po tym, jak już odpowiadało ministerstwo... To jest właśnie ten porządek obrad. Jak już ministerstwo się do tego odniosło, to będziemy kończyć.

Bardzo dziękuję zatem za tę dyskusję. Mam nadzieję, że posiedzenie tego zespołu i rzeczy, o których państwo mówili i na które zwracali państwo uwagę podczas dzisiejszego posiedzenia, przydadzą się przy dalszych konsultacjach stanowiska polskiego rządu do projektu rozporządzenia. Dziękuję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Zamykam posiedzenie.