



A8-0057/2019

31.1.2019

INFORME

sobre la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo relativo a la protección de los animales durante el transporte dentro y fuera de la Unión (2018/2110(INI))

Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural

Ponente: Jørn Dohrmann

Ponentes de opinión (*):

Karin Kadenbach, Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

Keith Taylor, Comisión de Transportes y Turismo

(*) Comisiones asociadas – artículo 54 del Reglamento interno

ÍNDICE

	Página
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	22
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y SEGURIDAD ALIMENTARIA.....	27
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO	36
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE PETICIONES	43
INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	51
VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	52

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo relativo a la protección de los animales durante el transporte dentro y fuera de la Unión (2018/2110(INI))

El Parlamento Europeo,

- Visto el Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas¹,
- Visto el artículo 13 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con arreglo al cual, «al formular y aplicar las políticas de la Unión [...], la Unión y los Estados miembros tendrán plenamente en cuenta las exigencias en materia de bienestar de los animales como seres sensibles»,
- Vista la evaluación europea de la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 relativo a la protección de los animales durante el transporte, junto con sus anexos correspondientes, publicada por el Servicio de Estudios del Parlamento Europeo (EPRS)² en octubre de 2018,
- Vista su Resolución, de 12 de diciembre de 2012, sobre la protección de los animales durante el transporte³,
- Visto el dictamen científico de la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA), de 12 de enero de 2011, sobre el bienestar animal durante el transporte⁴,
- Visto el Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 10 noviembre de 2011, sobre el impacto del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo relativo a la protección de los animales durante el transporte (COM(2011)0700),
- Vista la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo, de 15 de febrero de 2012, relativa a la estrategia de la Unión Europea para la protección y el bienestar de los animales 2012-2015 (COM(2012)0006),
- Vista su Declaración n.º 49/2011, de 30 de noviembre de 2011, sobre el establecimiento de un límite máximo de ocho horas de viaje para los animales transportados en la Unión Europea con el fin de sacrificarlos⁵,
- Vista la sentencia del Tribunal de Justicia de 23 de abril de 2015⁶,

¹ DO L 3 de 5.1.2005, p. 1.

² [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/621853/EPRS_STU\(2018\)621853_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/621853/EPRS_STU(2018)621853_EN.pdf)

³ DO C 434 de 23.12.2015, p. 59.

⁴ Diario Oficial de la EFSA 2011: 9(1):1966.

⁵ Textos Aprobados, P7_TA(2012)0096.

⁶ Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Quinta) de 23 de abril de 2015, Zuchtvieh-Export GmbH/Stadt Kempten, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259.

- Visto el Informe Especial n.º 31/2018 del Tribunal de Cuentas Europeo sobre el bienestar animal en la UE¹,
 - Visto el artículo 52 de su Reglamento interno,
 - Vistos el informe de la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural y las opiniones de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, de la Comisión de Transportes y Turismo y de la Comisión de Peticiones (A8-0057/2019),
- A. Considerando que la Unión, tal como establece el artículo 13 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, considera que los animales no son meros bienes, productos o posesiones, sino seres sensibles, lo que significa que son capaces de sentir placer y dolor; que la legislación de la Unión ha traducido esta idea en medidas que deben garantizar que los animales se mantengan y se transporten en condiciones en las que no sufran malos tratos, abusos, dolor ni sufrimiento; que en la Unión es donde más se respeta y defiende el bienestar de los animales, siendo un ejemplo para el resto del mundo;
- B. Considerando que cada año se transportan millones de animales entre Estados miembros y dentro de estos, así como a terceros países, a lo largo de grandes distancias, para su reproducción, cría, engorde y sacrificio; que también se transportan animales con fines de entretenimiento, para competiciones y como animales de compañía; que a la ciudadanía de la Unión le preocupa cada vez más el cumplimiento de las normas sobre bienestar animal, en especial durante el transporte de animales vivos;
- C. Considerando que, según la definición de 2008 de la Organización Mundial de Sanidad Animal (OIE), «bienestar animal» significa que un animal está sano, dispone de espacio suficiente, está bien alimentado, se siente seguro, puede manifestar su comportamiento natural y no experimenta sensaciones como el miedo, el dolor o la angustia; que esto no suele darse en la amplia mayoría de los casos en que se transportan animales vivos, sobre todo en distancias largas;
- D. Considerando que el Reglamento (CE) n.º 1/2005 relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas se aplica al transporte de todos los animales vertebrados vivos efectuado dentro de la Unión;
- E. Considerando que compete a los Estados miembros garantizar la correcta aplicación y observancia del Reglamento a nivel nacional, incluidas las inspecciones oficiales, mientras que a la Comisión le corresponde velar por que los Estados miembros apliquen correctamente la legislación de la Unión;
- F. Considerando que los Estados miembros no están aplicando el Reglamento (CE) n.º 1/2005 de forma lo suficientemente rigurosa o estricta dentro de la Unión, y que, fuera de esta, no se preocupan en absoluto por su aplicación;
- G. Considerando que el gran número de infracciones constatadas en 2017 por la Dirección General de Salud y Seguridad Alimentaria de la Comisión en varios Estados miembros

¹ Informe Especial n.º 31/2018 del Tribunal de Cuentas Europeo, de 14 de noviembre de 2018, titulado «Bienestar animal en la UE: reducir la diferencia entre unos objetivos ambiciosos y su aplicación práctica».

requeriría que se incoaran los correspondientes procedimientos de infracción con base en los Tratados;

- H. Considerando que el transporte resulta angustioso para los animales, ya que los expone a una serie de factores de estrés que atentan contra su bienestar; que, en el caso de los intercambios comerciales con terceros países, los animales soportan un sufrimiento adicional debido a unos desplazamientos muy largos, que incluyen largas paradas en las fronteras para el control de documentos, de los vehículos y de la aptitud de los animales para el transporte;
- I. Considerando que la calidad y la frecuencia de las inspecciones de los Estados miembros tienen un impacto directo en el nivel de cumplimiento de los requisitos; que un análisis de los informes de inspección de los Estados miembros revela enormes diferencias entre estos últimos en cuanto al número de inspecciones, que van desde cero a varios millones al año, y la incidencia de las infracciones, que van desde cero hasta el 16,6 %, lo que indica que los Estados miembros adoptan enfoques distintos con respecto a las inspecciones, por ejemplo, estrategias aleatorias o basadas en el riesgo; que esas diferencias de enfoque hacen imposible también la comparación de datos entre Estados miembros;
- J. Considerando que la formación y educación de los conductores para promover una conducción cuidadosa basada en los tipos de animales que se transportan mejoraría el bienestar de los animales durante el transporte¹;
- K. Considerando que una manipulación adecuada de los animales puede reducir el tiempo de carga y descarga de estos, así como la pérdida de peso y el número de lesiones y heridas, y mejorar la calidad de la carne;
- L. Considerando que hay amplios estudios que demuestran que el bienestar de los animales influye en la calidad de la carne;
- M. Considerando que la calidad en el manejo de los animales durante las operaciones de carga y descarga, así como la atención durante el tránsito, deberían seguir siendo el objetivo principal para proteger el bienestar de los animales durante el transporte;
- N. Considerando que la aptitud para el transporte es un factor importante a la hora de garantizar el bienestar de los animales durante el transporte, ya que los riesgos para el bienestar durante el transporte son mayores para los animales heridos, debilitados, gestantes, no destetados o enfermos; que puede haber incertidumbre en cuanto a la aptitud para el transporte y la fase de gestación;
- O. Considerando que el mayor porcentaje de infracciones se debe a cuestiones relativas a la aptitud, seguidas en segundo lugar por cuestiones de documentación;
- P. Considerando que los responsables no suelen tener claro cómo se debe proceder cuando los animales son declarados no aptos para el transporte;
- Q. Considerando que, a menudo, los responsables no saben con exactitud cuán avanzada

¹ <https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/1966>

está la gestación de un animal;

- R. Considerando que es especialmente problemático transportar terneros y corderos no destetados;
- S. Considerando que los ganaderos son los más interesados en mantener a sus animales aptos para el transporte y quienes tienen más que perder si el transporte no se ajusta a las normas existentes;
- T. Considerando que, con frecuencia, se producen negligencias a la hora de proveer a los animales de alimentos y agua suficientes y de respetar el período de descanso de veinticuatro horas al detenerse en un puesto de control verificado;
- U. Considerando que en los vehículos de transporte suele haber hacinamiento; que las elevadas temperaturas y una ventilación insuficiente dentro de los vehículos constituyen un grave problema;
- V. Considerando que en varios Estados miembros se han producido brotes recientes de enfermedades animales infecciosas, como la peste porcina africana, la gripe aviar y enfermedades de los pequeños rumiantes y del ganado bovino; que el transporte de animales vivos aumenta el riesgo de propagación de estas enfermedades;
- W. Considerando que el transporte de carne y de otros productos de origen animal, así como el de semen y embriones, resulta, desde el punto de vista técnico y administrativo, más fácil para los ganaderos, y más beneficioso en términos económicos, que el transporte de animales vivos para su sacrificio o reproducción; que la Federación de Veterinarios de Europa y la OIE hacen hincapié en que los animales deberían criarse lo más cerca posible de las instalaciones en las que nacen, y sacrificarse lo más cerca posible del punto de producción; que la existencia de instalaciones de sacrificio, incluidas instalaciones móviles, en los lugares de crianza o en su proximidad pueden ayudar a crear medios de vida en las zonas rurales;
- X. Considerando que el sacrificio de los animales en el lugar más cercano posible al lugar de cría sería la mejor manera de garantizar su bienestar;
- Y. Considerando que los mataderos están distribuidos de forma desigual en el territorio de los Estados miembros;
- Z. Considerando que, para algunos Estados miembros y cadenas de suministro de la Unión, el transporte de animales vivos para su posterior producción o sacrificio es importante a fin de garantizar la competencia en el mercado;

Recomendaciones

Aplicación y observancia

1. Observa que cada año se transportan millones de animales vivos para su sacrificio o reproducción dentro de la Unión y desde esta a terceros países; considera que, cuando el Reglamento (CE) n.º 1/2005 se aplica y observa correctamente, tiene un impacto positivo en el bienestar de los animales durante el transporte; acoge con satisfacción las

directrices de la Comisión al respecto, pero lamenta que, según el Informe Especial n.º 31/2018 del Tribunal de Cuentas Europeo, esas directrices y algunas de las medidas programadas por la Comisión se hayan retrasado hasta cinco años; observa que siguen existiendo problemas graves con el transporte y que la observancia del Reglamento parece ser la principal preocupación de las personas relacionadas con su aplicación;

2. Destaca que la Comisión de Peticiones recibe un número muy elevado de peticiones sobre el bienestar de los animales durante el transporte, en las que con frecuencia se denuncian infracciones sistemáticas, continuas y graves del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo tanto por parte de los Estados miembros como de los transportistas;
3. Lamenta que los progresos en la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 por parte de los Estados miembros hayan sido insuficientes para cumplir el objetivo principal del Reglamento, que consiste en mejorar el bienestar de los animales durante el transporte, en particular en lo que se refiere a la comprobación de los cuadernos de a bordo u hojas de ruta y a la aplicación de sanciones; pide a los Estados miembros que mejoren de forma sustancial el cumplimiento del Reglamento; pide a la Comisión que garantice una observancia eficaz y uniforme de la legislación de la Unión existente sobre el transporte de animales en todos los Estados miembros; insta a la Comisión a que tome medidas legales e imponga sanciones a los Estados miembros que no apliquen el Reglamento debidamente;
4. Hace hincapié en que una aplicación parcial es insuficiente para alcanzar el objetivo general del Reglamento consistente en evitar lesiones o sufrimientos indebidos a los animales o la muerte de estos durante el transporte, por lo que es necesario desplegar más esfuerzos para prevenir hechos graves que repercuten de forma significativa en el bienestar animal y para perseguir a los responsables de los mismos;
5. Lamenta que aún no se hayan resuelto una serie de cuestiones relacionadas con el Reglamento (CE) n.º 1/2005, entre las que se incluyen: el hacinamiento; la falta de espacio libre en altura suficiente; la no realización de las paradas de descanso requeridas y el no suministro de alimentos y agua; dispositivos de ventilación y distribución de agua inadecuados; el transporte a temperaturas extremadamente altas; el transporte de animales no aptos; el transporte de terneros no destetados; la necesidad de determinar el estado de gestación de los animales vivos; la medida en que la que se comprueban los cuadernos de a bordo u hojas de ruta; la relación entre infracciones, control del cumplimiento y sanciones; el impacto «mixto» de la formación, la educación y la certificación; y la yacija insuficiente, tal y como señalan asimismo el Tribunal de Cuentas Europeo en su Informe Especial n.º 31/2018 y las ONG en las denuncias presentadas a la Comisión; pide que se realicen mejoras en los ámbitos arriba mencionados;
6. Pide a todos los Estados miembros que velen por que los viajes se planifiquen y ejecuten, desde el punto de partida hasta el de destino, conforme a los requisitos de la Unión en materia de bienestar de los animales, teniendo en cuenta los diferentes medios de transporte y las diversas condiciones geográficas de la Unión y los terceros países;
7. Subraya que el incumplimiento sistemático de determinados ámbitos del Reglamento por parte de los Estados miembros conduce a una competencia desleal que se traduce en una desigualdad de condiciones entre los operadores de los distintos Estados miembros,

lo que puede dar lugar, a su vez, a una competición a la baja en lo que se refiere a las normas de bienestar animal durante el transporte; pide a la Comisión que, habida cuenta de que la magnitud de las sanciones puede llegar a ser hasta diez veces superior en algunos Estados miembros en comparación con otros, desarrolle un sistema armonizado de sanciones de la Unión para garantizar que estas sean eficaces, proporcionadas y disuasorias, teniendo en cuenta las infracciones reiteradas; pide a la Comisión que elabore un plan de trabajo para armonizar las sanciones en los Estados miembros;

8. Lamenta que la Comisión no haya tenido en cuenta la Resolución del Parlamento de 12 de diciembre de 2012 y hace hincapié en que una aplicación estricta y armonizada, junto con unas sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias con arreglo al artículo 25 del Reglamento, es fundamental para mejorar el bienestar de los animales durante el transporte, y en que los Estados miembros no pueden limitarse únicamente a emitir recomendaciones e instrucciones; pide a la Comisión que atienda a la petición formulada en dicha Resolución de que se compruebe si el Reglamento presenta incompatibilidades con los requisitos legales de los distintos Estados miembros;
9. Considera que, cuando las infracciones reiteradas se producen en circunstancias que no escapan al control del transportista, deben dar lugar a enjuiciamiento; pide a los Estados miembros que persigan las infracciones del Reglamento, especialmente las infracciones reiteradas; considera que unas sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias deberían incluir la confiscación de vehículos y el reciclaje obligatorio de los responsables del bienestar y el transporte de animales, y opina que esto debería armonizarse a través de la Unión; considera que las sanciones deberían reflejar el perjuicio, el alcance, la duración y la reiteración de la infracción;
10. Pide a los Estados miembros que utilicen de forma más eficaz las amplias competencias de ejecución que les otorga el Reglamento, incluida la obligación de exigir a los transportistas que establezcan sistemas para impedir la reiteración de infracciones, y la de suspender o retirar la autorización a un transportista; pide a los Estados miembros que adopten suficientes medidas correctoras y sanciones para evitar el sufrimiento de los animales y para disuadir a los operadores de seguir incumpliendo la normativa; pide a los Estados miembros y a la Comisión que se fijen como objetivo lograr que no se produzca ningún incumplimiento en la aplicación y observancia del Reglamento;
11. Pide a la Comisión que, tras consultar a los puntos de contacto nacionales, establezca una lista de los operadores que hayan cometido infracciones graves y reiteradas del Reglamento, basándose en los informes de inspección y aplicación; pide a la Comisión que publique y actualice esta lista con frecuencia, y que promueva asimismo ejemplos de buenas prácticas, tanto en materia de transporte como de gobernanza;
12. Hace hincapié en que el incumplimiento del Reglamento por parte de los Estados miembros compromete su finalidad de prevenir la aparición y propagación de enfermedades animales infecciosas, ya que el transporte es uno de los factores que intervienen en la rápida propagación de estas enfermedades, incluidas las que pueden transmitirse a los seres humanos; observa que, a menudo, los vehículos no cumplen los requisitos del artículo 12 de la Directiva 64/432/CEE en su versión modificada; considera, en particular, que el almacenamiento inadecuado de los residuos plantea riesgos para la propagación de enfermedades y el aumento de la resistencia a los

antimicrobianos; pide a la Comisión que desarrolle procedimientos armonizados para conceder autorizaciones a buques y camiones y que tome medidas para evitar la propagación de enfermedades animales infecciosas a través del transporte, tanto del realizado dentro de la Unión como desde terceros países, mediante el fomento de medidas de bioseguridad y un mayor bienestar de los animales;

13. Aboga por una mayor cooperación entre las autoridades competentes para reforzar la aplicación mediante el uso de la tecnología a fin de crear un circuito de comunicación en tiempo real entre el Estado miembro de partida, el Estado miembro de destino y los Estados atravesados en tránsito; pide a la Comisión que desarrolle sistemas de geolocalización que permitan el seguimiento de la ubicación de los animales y de la duración de sus desplazamientos en los vehículos de transporte, así como los eventuales incumplimientos de horarios de transporte; opina que el hecho de que unos animales que salieron en buenas condiciones de salud lleguen en mal estado debería dar lugar a una investigación exhaustiva y que, en caso de que esto se repita, las partes responsables de la cadena de transporte deben ser sancionadas inmediatamente con arreglo a la ley, y el agricultor propietario debe tener derecho a ser indemnizado en virtud del Derecho nacional por el lucro cesante que pueda derivarse de esa situación; considera, además, que las autoridades competentes deberían sancionar estrictamente al organizador y al agente certificador de un cuaderno de a bordo u hoja de ruta en el Estado miembro de partida en caso de que este se cumplimente de manera falsa o engañosa;
14. Considera que es especialmente difícil garantizar la observancia del Reglamento cuando un viaje transcurre por varios Estados miembros y las distintas tareas relacionadas con dicha observancia (aprobación del cuaderno de a bordo u hoja de ruta, autorización del transportista, certificación de la competencia y de la homologación del vehículo, etc.) son realizadas por varios Estados miembros; pide a los Estados miembros que detecten infracciones que informen a los demás Estados miembros implicados, conforme a lo establecido en el artículo 26 del Reglamento, para evitar que se repitan las infracciones y permitir una evaluación óptima de los riesgos;
15. Pide a la Comisión que presente informes periódicos al Parlamento sobre la aplicación y la observancia del Reglamento en los que se incluya un desglose de las infracciones por Estado miembro, por especie y por tipo de infracción en relación con el volumen de transporte de animales vivos por Estado miembro;
16. Celebra los casos en los que gobiernos, científicos, empresas, representantes de la industria y autoridades nacionales competentes han colaborado para definir las mejores prácticas a fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos previstos en la legislación, como es el caso del sitio web «Guía sobre transporte de animales», entre otros; pide a la Comisión que difunda y promueva las mejores prácticas para los Estados miembros en relación con el transporte de ganado y que apoye la plataforma de la Unión sobre bienestar animal, promoviendo un diálogo profundo y el intercambio de buenas prácticas entre todos los actores; pide a la Comisión que elabore una nueva estrategia para el bienestar de los animales para el período 2020-2024 y apoye la innovación en el transporte de animales;
17. Pide a la Comisión que siga cooperando con la OIE, la EFSA y los Estados miembros

para respaldar la aplicación y el correcto cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 1/2005 con el fin de fomentar un diálogo reforzado sobre cuestiones relativas al bienestar de los animales durante el transporte, prestando especial atención a:

- una mejor aplicación de la normativa de la Unión en materia de bienestar de los animales durante el transporte, gracias al intercambio de información y mejores prácticas y a la participación directa de las partes interesadas;
 - el apoyo a las actividades de formación dirigidas a los conductores y las empresas de transporte;
 - una mejor difusión de las guías y fichas informativas sobre el transporte de animales, traducidas a todas las lenguas de la Unión;
 - el desarrollo, por parte de las empresas, de compromisos voluntarios para seguir mejorando el bienestar de los animales durante el transporte, y acciones sobre tales compromisos;
 - el aumento de los intercambios de información y un mayor recurso a las mejores prácticas entre las autoridades nacionales para reducir el número de infracciones cometidas por las empresas de transporte y los conductores;
18. Pide a la Comisión que evalúe la compatibilidad del Reglamento con el Reglamento (CE) n.º 561/2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera¹, por lo que respecta a los tiempos de conducción y de descanso de los conductores;
19. Recuerda que la Comisión, como guardiana de los Tratados, es responsable de controlar la correcta aplicación de la legislación de la Unión; pide al Defensor del Pueblo Europeo que investigue si la Comisión ha fracasado sistemáticamente en su obligación de garantizar el cumplimiento del Reglamento actual y si, por lo tanto, la Comisión podría ser responsable de mala administración;

Recopilación de datos, inspecciones y seguimiento

20. Deplora la dificultad de llevar a cabo un análisis coherente de la aplicación del Reglamento debido a los diferentes enfoques para la recopilación de datos que existen entre los Estados miembros; pide a la Comisión que establezca normas mínimas comunes para los sistemas de localización aplicables a todos los viajes, con el fin de permitir una mayor armonización en la recopilación de datos y una evaluación de los parámetros objeto de seguimiento; pide a los Estados miembros que redoblen sus esfuerzos para facilitar a la Comisión datos armonizados, exhaustivos y completos sobre las inspecciones de transporte y los niveles de infracción; pide a los Estados miembros que efectúen controles sin previo aviso y elaboren y apliquen una estrategia basada en el riesgo para orientar sus actividades de inspección hacia las formas de transporte de alto riesgo, con el fin de maximizar la eficacia de los limitados recursos de inspección;
21. Señala que, según el Informe Especial del Tribunal de Cuentas de 2018 sobre el

¹ DO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

bienestar de los animales en la UE, la Comisión ha reconocido que los datos notificados por los Estados miembros no son lo suficientemente completos, coherentes, fiables o detallados para permitir extraer conclusiones sobre el cumplimiento de la legislación a escala de la Unión;

22. Subraya que las inspecciones han de realizarse de manera uniforme en toda la Unión y sobre una proporción adecuada de los animales transportados cada año en cada uno de los diferentes Estados miembros, con el fin de garantizar y preservar el buen funcionamiento del mercado interior y evitar distorsiones de la competencia dentro de la Unión; pide a la Comisión, además, que aumente el número de inspecciones *in situ* sin previo aviso realizadas por la Oficina Alimentaria y Veterinaria (OAV) y centradas en el bienestar y el transporte de los animales; considera que los diferentes métodos de recopilación de datos y mecanismos de control complican la definición de una visión exacta en relación con la observancia en cada Estado miembro; pide a la Comisión, por consiguiente, que adopte una estructura de comunicación de información más armonizada y siga analizando los datos generados por los informes de las inspecciones de la OAV y los resultados de los Estados miembros en relación con sus planes nacionales de control plurianual; reconoce que las auditorías de la Dirección General de Salud y Seguridad Alimentaria constituyen una importante fuente de información para que la Comisión evalúe la aplicación del Reglamento actual; pide a la Comisión que lleve a acabo al menos siete visitas sin previo aviso cada año, en consonancia con la recomendación del Tribunal de Cuentas Europeo;
23. Pide a la Comisión que proporcione orientación a los Estados miembros sobre la forma en que el sistema informático veterinario integrado (Traces) puede utilizarse para apoyar la preparación de análisis de riesgo para las inspecciones del transporte de animales vivos, según lo recomendado por el Tribunal de Cuentas en su Informe Especial de 2018, en el que señala que las autoridades de los Estados miembros responsables de llevar a cabo las inspecciones de transporte apenas utilizaron información procedente de Traces para orientar las inspecciones; pide un sistema de control más eficaz y transparente que incluya el acceso del público a la información recogida a través de Traces; pide, además, que se aumente el número de inspecciones anuales efectuadas por la OAV;
24. Pide a los Estados miembros que aumenten los controles a lo largo de toda la cadena de producción y, en particular, que lleven a cabo inspecciones eficaces y sistemáticas de las partidas de animales antes de la carga, con el fin de poner fin a las prácticas que infringen el Reglamento y empeoran las condiciones de transporte, por tierra o por mar, de los animales, como permitir que los medios de transporte con exceso de carga o los animales no aptos continúen sus largos viajes o que se sigan utilizando puestos de control con instalaciones inadecuadas para el descanso, la alimentación y la provisión de agua de los animales transportados;
25. Manifiesta su preocupación por el bajo nivel de inspecciones en algunos Estados miembros y por que las infracciones notificadas sean escasas o nulas; cuestiona la exactitud de los sistemas de inspección y comunicación; pide a los Estados miembros que actualmente realizan escasas o nulas inspecciones que lleven a cabo un número suficiente de inspecciones y presenten informes de inspección exhaustivos a la Comisión;

26. Pide a los Estados miembros que inspeccionen la carga de los animales en los vehículos también en los transportes intraeuropeos, con el fin de comprobar si se han cumplido los requisitos del Reglamento (CE) n.º 1/2005;
27. Coincide con la Comisión en que es una buena práctica que las autoridades competentes inspeccionen todas las partidas destinadas a terceros países durante la fase de carga¹; considera que también debe inspeccionarse en la fase de carga un porcentaje de partidas intraeuropeas proporcionalmente al número de infracciones notificadas por las ONG y las inspecciones de la OAV; considera que las autoridades competentes deben comprobar durante la fase de carga que se respetan los requisitos del Reglamento en cuanto a espacio en el suelo y en altura y que los sistemas de ventilación y de distribución de agua, así como los bebederos, funcionan correctamente, y garantizar que son adecuados para las especies transportadas, que no se cargan animales no aptos y que se dispone de suficiente alimento y yacija;
28. Pide a los Estados miembros que garanticen que existe un número suficiente de sistemas de provisión de agua accesibles, limpios, en correcto funcionamiento y adecuados para las diferentes especies, así como que el depósito de agua está lleno y que se dispone de suficientes yacijas limpias;
29. Pide a los Estados miembros que garanticen que las autoridades competentes comprueban si los cuadernos de a bordo u hojas de ruta incluyen datos realistas y, por tanto, cumplen el artículo 14, apartado 1, del Reglamento;
30. Pide a los Estados miembros que garanticen que los vehículos de transporte respetan las necesidades de espacio mínimo de acuerdo con el anexo I, capítulo VII, del Reglamento y que, cuando las temperaturas sean elevadas, la carga ganadera sea proporcionalmente más reducida;
31. Pide a los Estados miembros que garanticen que la altura interior de los vehículos de transporte cumpla unas normas mínimas y que no haya huecos entre el suelo o la pared del vehículo y los tabiques;
32. Reconoce que se han producido progresos en el transporte de animales en la Unión, pero expresa su preocupación por el número de informes que atestiguan el uso de vehículos inadecuados para transportar animales vivos, tanto por vía terrestre como marítima, y pide que se intensifique la supervisión de dichas prácticas y la aplicación de sanciones por ellas; reconoce que a menudo se ignoran los requisitos establecidos en los artículos 20 y 21 del Reglamento en relación con el transporte en buques destinados al transporte de ganado; pide a los Estados miembros que no autoricen el uso de vehículos y de buques destinados al transporte de ganado que no respeten los requisitos del Reglamento, y que retiren las autorizaciones ya concedidas en caso de incumplimiento; pide a los Estados miembros que sean más rigurosos en los procedimientos de certificación y aprobación de los vehículos y en la concesión de certificados de competencia a los conductores;

¹ Informe final de una auditoría realizada en los Países Bajos del 20 de febrero de 2017 al 24 de febrero de 2017 con objeto de evaluar el bienestar de los animales durante el transporte a terceros países, Comisión Europea, Dirección General de Salud y Seguridad Alimentaria, 2017.

33. Pide, por tanto, normas armonizadas y vinculantes para la autorización de vehículos y buques como medios de transporte de ganado, que debería expedir una autoridad central de la Unión; considera que dicha autoridad debe ser responsable de determinar la idoneidad del medio de transporte para el transporte de animales por lo que respecta al estado del vehículo y a la naturaleza de su equipamiento (por ejemplo, la existencia de un sistema de navegación por satélite adecuado);
34. Pide a los operadores que prevean una formación integral de los conductores y los cuidadores, de conformidad con el anexo IV del Reglamento, para garantizar el correcto trato de los animales;
35. Reconoce que algunos Estados miembros tienen buques y puertos que cumplen las normas exigidas, pero destaca que, no obstante, en el caso del transporte marítimo, prevalecen las condiciones deficientes, en particular por lo que respecta a la carga y la descarga; pide a los Estados miembros que sean más rigurosos en sus procedimientos de certificación y homologación de los buques, que mejoren los controles de los buques destinados al transporte de ganado y la aptitud de los animales antes de la carga y que inspeccionen debidamente las operaciones de carga de conformidad con el Reglamento; pide a los Estados miembros que faciliten a la Comisión planes detallados de sus instalaciones de inspección; pide a la Comisión que elabore, actualice y difunda una lista de los puertos que dispongan de instalaciones adecuadas para la inspección de animales; pide además a las autoridades competentes que no aprueben los cuadernos de a bordo u hojas de ruta en los que se prevea utilizar puertos que no dispongan de tales instalaciones; pide a los Estados miembros que adapten sus puertos y garanticen el correcto mantenimiento de sus buques, con el fin de mejorar las condiciones de bienestar de los animales en el transporte marítimo;
36. Pide a la Comisión que apruebe alternativas innovadoras para el control de las exportaciones de conformidad con el artículo 133, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/429¹, como las inspecciones de las plataformas, que mejoran el bienestar de los animales gracias a una menor carga ganadera y no requieren que los animales sean descargados, lo que acorta los tiempos de espera;
37. Observa que el requisito de los certificados zoonosanitarios para el transporte entre Estados miembros crea un incentivo negativo para elegir destinos nacionales en detrimento del destino más cercano posible; pide a la Comisión que haga uso de las competencias que le confiere el artículo 144, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/429 para adoptar un acto delegado que establezca una excepción para los desplazamientos que supongan un riesgo bajo de propagación de la enfermedad;

Tiempos de viaje

38. Insiste en que el tiempo de viaje para todos los animales no debe ser más largo de lo necesario, teniendo en cuenta las diferencias geográficas a nivel de Estado miembro y de acuerdo con el considerando 5 del Reglamento, que establece que «por razones

¹ Reglamento (UE) 2016/429 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, relativo a las enfermedades transmisibles de los animales y por el que se modifican o derogan algunos actos en materia de sanidad animal («Legislación sobre sanidad animal»).

vinculadas al bienestar de los animales, conviene limitar en la medida de lo posible los viajes largos», y con el considerando 18, que establece que «los viajes largos pueden ser más nocivos para el bienestar de los animales que los viajes efectuados en distancias cortas»;

39. Insiste en que el tiempo de viaje de los animales, incluido el tiempo de carga y descarga, debe tener en cuenta las recomendaciones veterinarias específicas de cada especie, independientemente de que el transporte se realice por tierra, por mar o por aire;
40. Lamenta las infracciones del Reglamento relativas a la mala aplicación o la ausencia de aplicación de las normas específicas sobre los animales no destetados, como los terneros, los corderos, los cabritos, los potros y los lechones que reciben alimentación láctea, y pide que se introduzcan medidas más detalladas para garantizar la plena protección del bienestar de estos animales durante su transporte;
41. Pide a los Estados miembros que garanticen que los animales no destetados se descarguen al menos durante una hora con el fin de suministrarles electrolitos o sucedáneos de la leche, y que su transporte no supere las ocho horas en total;
42. Señala que a menudo los documentos para la planificación del transporte indican únicamente el nombre del lugar y no incluyen direcciones precisas de los puestos de control y de abastecimiento y de los centros de concentración, lo que dificulta considerablemente el control;
43. Pide, habida cuenta de su Resolución de 12 de diciembre de 2012, que los tiempos de viaje sean lo más breves posible y, en particular, que se eviten los viajes largos y muy largos y los viajes fuera de las fronteras de la Unión, recurriendo a estrategias alternativas, como las instalaciones de sacrificio locales o móviles de proximidad, económicamente viables y distribuidas de manera justa, la promoción de circuitos cortos de comercialización y la venta directa, la sustitución del transporte de animales reproductores por el uso de espermatozoides o embriones y el transporte de canales y productos cárnicos, así como mediante iniciativas normativas y no normativas en los Estados miembros para facilitar el sacrificio en las explotaciones; pide a la Comisión que defina claramente los tiempos de viaje específicos, según proceda, para el transporte de todas las distintas especies de animales vivos, así como para el transporte de animales no destetados;
44. Observa que algunos requisitos, así como la evolución de las condiciones del mercado y las decisiones políticas, han hecho que los pequeños mataderos resulten inviables desde el punto de vista económico, lo que ha dado lugar a una disminución global de su número; insta a la Comisión y a las autoridades locales de los Estados miembros a que apoyen y promuevan, cuando sea necesario, las opciones de mataderos en las explotaciones, locales o móviles económicamente viables y de instalaciones de transformación de la carne en los Estados miembros, de modo que los animales sean sacrificados lo más cerca posible de su lugar de cría, lo que, además, favorece el mantenimiento del empleo en las zonas rurales; pide al Consejo y a la Comisión que desarrollen una estrategia para avanzar hacia un modelo más regional de producción ganadera en el que los animales nazcan, se engorden y se sacrifiquen en la misma región, siempre que sea posible y teniendo en cuenta las diferencias geográficas, en

lugar de ser transportados a distancias extremadamente largas;

45. Insta a la Comisión a que estudie cómo se puede incentivar a los ganaderos, los mataderos y la industria cárnica para que sacrifiquen los animales en el matadero más próximo, con el fin de evitar largos tiempos de transporte de los animales y reducir las emisiones; pide a la Comisión que facilite soluciones innovadoras a este respecto, como los mataderos móviles, garantizando al mismo tiempo un elevado nivel de bienestar de los animales;
46. Considera que, en determinados casos, no sería viable una reducción de los tiempos de viaje permitidos, como se prevé actualmente en el anexo 1, capítulo V, del Reglamento, por lo que deben encontrarse soluciones para los casos en que las circunstancias geográficas y el aislamiento rural requieran el transporte de animales vivos por tierra o por mar para su posterior producción o sacrificio;
47. Pide a los Estados miembros que, en caso de que se determine la inaptitud para el transporte, permitan, en su caso, el sacrificio de urgencia directamente en las explotaciones de cría y de ceba de animales, siempre que no puedan adoptarse medidas de primeros auxilios para evitar el sufrimiento innecesario de los animales;
48. Observa que el valor social y económico de un animal puede repercutir en sus condiciones de transporte; destaca que las normas de transporte para los animales reproductores en el sector equino son de elevada calidad;
49. Pide a la Comisión que desarrolle una estrategia para garantizar el cambio del transporte de animales vivos a un comercio predominantemente de carne y canal y de productos reproductivos, habida cuenta de las consecuencias del transporte de animales vivos para el medio ambiente y el bienestar y la salud de los animales; considera que esa estrategia debe tener presentes los factores económicos que influyen en la decisión de transportar animales vivos; pide a la Comisión que incluya en dicha estrategia el transporte a terceros países;
50. Pide a los Estados miembros que pongan a disposición de los mataderos programas para el sacrificio ritual de los animales, dado que una parte importante de la exportación de animales vivos se destina a los mercados de Oriente Próximo;
51. Reconoce la actual distorsión del mercado provocada por los distintos aranceles aplicados a los animales vivos y a la carne, que incentivan en gran medida el comercio de animales vivos; insta a la Comisión a que, junto con sus socios comerciales, revise esta distorsión con el objetivo de reducir el comercio de animales vivos y, cuando proceda, sustituir dichas ventas por carne;
52. Recuerda que, de conformidad con el Reglamento actual, ya es obligatorio hacer una pausa en un puesto de control aprobado, una vez transcurrido el tiempo máximo de transporte de équidos domésticos y de animales domésticos de las especies bovina, ovina, caprina y porcina, cuando la duración del viaje sea superior a ocho horas;

Bienestar de los animales

53. Pide a las autoridades competentes de los Estados miembros que velen por que en los

puntos de salida de la Unión estén presentes veterinarios oficiales encargados de comprobar que los animales están en condiciones de proseguir el viaje y que los vehículos o buques cumplen los requisitos del Reglamento; observa, en particular, que el artículo 21 del Reglamento especifica que los veterinarios deben controlar los vehículos antes de que salgan de la Unión para asegurarse de que no están abarrotados, de que disponen de suficiente espacio libre en altura, de que disponen de yacijas, de que transportan suficiente alimento y agua, y de que los dispositivos de ventilación y distribución de agua funcionan correctamente;

54. Aboga por que se utilicen planes de contingencia para todos los viajes, que incluyan, por ejemplo, camiones de sustitución e instalaciones de acogida de emergencia, de manera que los transportistas puedan reaccionar de forma eficaz ante las emergencias y reducir el impacto de un retraso o un accidente en los animales que se transportan para la reproducción o el sacrificio, tal como ya se exige a los transportistas en el caso de los viajes largos de conformidad con el Reglamento;
55. Insiste en que la legislación en materia de bienestar de los animales ha de basarse en la ciencia y la tecnología más reciente; lamenta que, a pesar de las claras recomendaciones de la EFSA y de la solicitud formulada por el Parlamento en su Resolución de 2012, la Comisión no haya actualizado las normas sobre el transporte de animales con las pruebas científicas más recientes; pide, por tanto, a la Comisión que actualice las normas que abordan necesidades específicas sobre la base de los conocimientos científicos y de la tecnología más recientes, en particular por lo que respecta a factores como una ventilación y un control de la temperatura y la humedad suficientes en todos los vehículos, bebederos y alimentos líquidos adecuados, en particular para los animales no destetados, una densidad de población reducida y un espacio mínimo en altura suficiente, así como la adaptación de los vehículos a las necesidades de cada especie; hace hincapié en el dictamen de la EFSA, que concluye que en el bienestar de los animales intervienen otros aspectos además de la duración del viaje, como un carga y descarga adecuada y el diseño de los vehículos;
56. Manifiesta su preocupación por los viajes en que se abreva a los animales con agua contaminada no apta para su consumo o se priva a los animales de acceso al agua debido al mal funcionamiento o a la colocación incorrecta de los sistemas de distribución de agua; destaca la necesidad de garantizar que los vehículos utilizados para el transporte de animales vivos transporten una cantidad de agua suficiente durante los viajes y que la cantidad suministrada sea siempre adecuada a las necesidades específicas de las especies de animales transportadas y su número;
57. Acoge favorablemente el compromiso de la Comisión de desarrollar unos indicadores de bienestar animal que promuevan mejores resultados en materia de bienestar de los animales durante el transporte; considera que la Comisión debe desarrollar esos indicadores sin demora, de forma que se puedan utilizar como complemento de los requisitos legislativos actuales;
58. Pide a la Comisión que cualquier revisión futura de la normativa sobre el bienestar de los animales durante el transporte se base en indicadores objetivos y fundamentados científicamente con el fin de evitar decisiones arbitrarias que tengan repercusiones económicas injustificadas para los sectores ganaderos;

59. Insiste en que, en virtud de la legislación de la Unión, los agricultores tienen la responsabilidad legal de garantizar que sus animales no sufran lesiones, daños o sufrimientos indebidos durante el transporte;
60. Subraya que las infracciones se deben con frecuencia a la inadecuación de los sistemas de ventilación de los vehículos utilizados para el transporte de animales vivos por carretera durante viajes largos, y que, en dichas situaciones, se confina a los animales en espacios reducidos caracterizados por temperaturas extremas, que exceden con creces el espectro térmico y los límites de tolerancia previstos por el Reglamento;
61. Pide a la Comisión que garantice que en todos los Estados miembros se procede al aturdimiento, sin excepción, antes del sacrificio ritual religioso;
62. Lamenta que los compartimentos destinados a los animales no siempre garanticen un espacio suficiente para permitir una ventilación adecuada dentro de los vehículos e impidan los movimientos naturales de los animales, lo que les obliga a menudo a adoptar posturas antinaturales durante largos períodos, en clara violación de las especificaciones técnicas a que se refieren el artículo 6 y el anexo I, capítulo II, punto 1.2, del Reglamento;
63. Considera que es necesario convertir en obligatoria la presencia de veterinarios a bordo de los buques utilizados para el transporte de animales vivos, comunicar y llevar la cuenta del número de animales que mueren durante el viaje y preparar planes de emergencia para hacer frente a situaciones en el mar que puedan afectar negativamente al bienestar de los animales transportados;
64. Constata que los agricultores, los transportistas y las autoridades competentes de los distintos Estados miembros interpretan y aplican de forma diferente el Reglamento (CE) n.º 1/2005, especialmente en lo que respecta a la aptitud de los animales para el transporte; pide a la Comisión que revise el Reglamento con objeto de especificar más detalladamente los requisitos de transporte cuando sea necesario; insta a la Comisión y a los Estados miembros a que, en un contexto de igualdad de condiciones, garanticen que en el futuro el Reglamento se ejecute y aplique de forma armonizada y uniforme en toda la Unión, especialmente en lo que respecta a la aptitud de los animales para el transporte;
65. Pide a la Comisión que establezca una definición completa de lo que supone la aptitud para el transporte de los animales y que elabore directrices prácticas para su evaluación; pide a los Estados miembros que organicen actividades de sensibilización e información, que incluyan una formación sólida, periódica y obligatoria, así como una educación y certificación para los conductores, los transportistas, los comerciantes, los centros de concentración, los mataderos, los veterinarios, los agentes de aduanas y cualquier otro operador que participe en el transporte de animales, con el fin de reducir los elevados niveles de incumplimiento en lo relativo a la aptitud para el transporte; pide a los operadores que garanticen una formación completa de los conductores y cuidadores, de conformidad con el anexo IV del Reglamento;
66. Solicita una estricta vigilancia con el fin de evitar el transporte de animales enfermos, débiles o de escaso peso, animales lactantes, hembras preñadas y hembras para las que no se haya respetado el tiempo necesario de destete;

67. Destaca que, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1/2005, ya es obligatorio proporcionar a los animales transportados durante viajes largos agua, alimento y períodos de descanso a intervalos suficientes y en condiciones adecuadas a su especie y edad; insta a la Comisión a que lleve a cabo un seguimiento más eficaz, con el fin de garantizar el cumplimiento integral y armonizado de estos requisitos legales por parte de todos los Estados miembros;
68. Destaca la necesidad de que los Estados miembros garanticen que el transporte de animales se organiza adecuadamente, teniendo presentes las condiciones meteorológicas y el tipo de transporte utilizado; pide a los Estados miembros que garanticen que solo se aprueban los cuadernos de a bordo u hojas de ruta y los planes de transporte si las previsiones meteorológicas para la totalidad del tiempo de transporte no indican temperaturas superiores a los 30 grados Celsius;
69. Hace hincapié en que, cuando sea necesario descargar a los animales en terceros países durante un período de descanso de veinticuatro horas, el organizador debe encontrar un lugar de descanso con instalaciones equivalentes a las de un puesto de control de la Unión; pide a las autoridades competentes que inspeccionen periódicamente esas instalaciones y que no aprueben los diarios de a bordo u hojas de ruta si no se ha confirmado que el lugar de descanso propuesto dispone de instalaciones equivalentes a las de la Unión;
70. Pide a los Estados miembros que velen por que los planes de transporte incluyan comprobantes de la reserva en un puesto de control que ofrezca alimento, agua y yacijas limpias; pide a la Comisión que defina los requisitos apropiados para la ubicación y las instalaciones de los lugares de descanso;
71. Reconoce que la reducción de la densidad de población y la interrupción de los viajes para permitir descansar a los animales tienen repercusiones económicas negativas para los operadores de transporte que pueden afectar a la manipulación adecuada de los animales transportados; pide a la Comisión que favorezca los incentivos de cara a una manipulación adecuada;
72. Pide a los Estados miembros que velen por la mejora de los registros de las explotaciones en lo que respecta a los tiempos de gestación;
73. Pide a la Comisión que, basándose en los conocimientos científicos, elabore directrices relativas al agua para los animales transportados en jaulas y a las condiciones de transporte de los polluelos que favorezcan un alto nivel de bienestar;
74. Recuerda que los Estados miembros han de encontrar soluciones que salvaguarden el bienestar de los animales que se encuentran al final de su ciclo vital y de producción;

Ayuda económica

75. Solicita un uso más amplio de la medida de desarrollo rural «pagos en favor del bienestar de los animales», de conformidad con el artículo 33 del Reglamento (UE) n.º 1305/2013¹, que prevé el apoyo a normas en materia de bienestar de los animales

¹ DO L 347 de 20.12.2013, p. 347.

más exigentes que las normas obligatorias aplicables;

76. Pide que la próxima reforma de la PAC mantenga y refuerce el vínculo entre los pagos de la PAC y mejores condiciones de bienestar de los animales que respeten plenamente o vayan más allá de las normas establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1/2005;
77. Aboga por que se apoyen medidas destinadas a lograr una distribución equilibrada de los mataderos en los Estados miembros que garantice que se tiene en cuenta el número de animales en determinadas regiones;

Terceros países

78. Manifiesta su preocupación por los continuos informes sobre problemas de transporte y de bienestar de los animales en determinados terceros países; observa que los sacrificios en determinados terceros países a los que la Unión envía animales conllevan un sufrimiento extremo y prolongado e infringen con regularidad las normas internacionales sobre bienestar en el momento del sacrificio establecidas por la OIE; pide a la Comisión y a los Estados miembros, aun reconociendo que la demanda en los terceros países suele ser de animales vivos, que promuevan el cambio al transporte de carne o canales en lugar de animales vivos a terceros países, así como el transporte de esperma y embriones en lugar de animales reproductores;
79. Pide a la Comisión que, en sus negociaciones comerciales bilaterales con terceros países, exija el respeto de las normas de la Unión en materia de bienestar de los animales y defienda la internacionalización, en el marco de la Organización Mundial del Comercio, de las disposiciones de la Unión en la materia;
80. Lamenta que las normas aplicadas por determinados terceros países no sean tan estrictas como las de la Unión; pide a la Comisión que refuerce los requisitos vigentes de cara a los socios comerciales de la Unión, especialmente en lo que respecta al comercio con animales y su transporte, hasta que sean al menos tan estrictos como las normas de la Unión; pide a los Estados miembros que exportan a terceros países que colaboren con las autoridades locales para mejorar las normas en materia de bienestar de los animales;
81. Solicita un cumplimiento coherente e íntegro de la sentencia de 2015 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el asunto C-424/13, en la que el Tribunal dictaminó que, en el caso del transporte de animales que implique un viaje largo que empiece en el territorio de la Unión y prosiga fuera de este, para que se autorice la salida al organizador del viaje, este debe presentar un cuaderno de a bordo que sea realista por lo que respecta al cumplimiento de las normas, prestando especial atención a las previsiones meteorológicas; pide a las autoridades competentes que no aprueben los cuadernos de a bordo u hojas de ruta cuando, en consonancia con la sentencia del Tribunal, los animales deban ser descargados durante períodos de descanso de 24 horas en un tercer país, a menos que el organizador haya encontrado un lugar para ese descanso que ofrezca unas instalaciones equivalentes a las de un puesto de control; recuerda asimismo, en este contexto, que solo se dispone de una lista de los establos en las rutas por terceros países de 2009, a menudo sin una dirección precisa, lo que dificulta considerablemente la realización de las inspecciones necesarias con arreglo a la legislación de la Unión; pide a los veterinarios oficiales presentes en los puntos de salida que comprueben, tal como exige el Reglamento (CE) n.º 1/2005, que antes de que

los vehículos salgan de la Unión se cumple lo dispuesto en el Reglamento;

82. Recuerda asimismo, a este respecto, la propuesta de la Comisión de Directiva relativa a la protección de las personas que informen sobre infracciones del Derecho de la Unión (denunciantes) (COM(2018)0218), en particular en el contexto de los controles veterinarios;
83. Lamenta los retrasos a menudo prolongados en fronteras y puertos, y hace hincapié en el aumento del dolor y la angustia que provocan a los animales; pide a los Estados miembros que tienen fronteras con terceros países que habiliten espacios destinados al descanso en los que se pueda descargar a los animales y procurarles alimento, agua, descanso y atención veterinaria, de forma que se puedan cumplimentar correctamente los cuadernos de a bordo u hojas de ruta, y que abran carriles específicos en las aduanas, con suficiente personal, para los animales transportados, con el fin de reducir los periodos de espera, sin menoscabar por ello la calidad de los controles sanitarios y aduaneros en las fronteras; pide asimismo a los Estados miembros que mejoren la cooperación en lo que respecta a la planificación del transporte de animales, a fin de evitar la llegada simultánea de un número excesivo de transportes para el control en las fronteras;
84. Pide a la Comisión que intensifique la cooperación y la comunicación, incluyendo una mayor asistencia mutua y un intercambio de información más rápido, entre las autoridades competentes de todos los Estados miembros y terceros países con el fin de reducir los problemas relativos al bienestar y las enfermedades de los animales debidos a una mala administración, garantizando que los exportadores cumplan plenamente los requisitos administrativos; pide a la Comisión que promueva el bienestar de los animales a escala internacional y que emprenda iniciativas para sensibilizar a los terceros países;
85. Pide a la Comisión que ejerza presión sobre los países de tránsito que imponen obstáculos burocráticos y de seguridad que retrasan sin necesidad el transporte de animales vivos;
86. Pide a los Estados miembros y a la Comisión que presten especial atención a las infracciones en materia de bienestar de los animales durante los viajes a terceros países por vías navegables y por vía marítima y que evalúen las posibles infracciones de la legislación, como la violación de la prohibición de arrojar animales muertos por la borda al mar Mediterráneo (en muchos casos tras haber cortado las marcas auriculares), dada la práctica imposibilidad de deshacerse de ellos en los puertos de destino;
87. Hace hincapié en la Decisión del Consejo 2004/544/CE relativa a la celebración del Convenio europeo sobre protección de los animales durante el transporte internacional¹, en la que por transporte se entiende cualquiera de los siguientes: entre dos Estados miembros cuando se atraviese el territorio de un tercer país; entre un Estado miembro y un tercer país; o entre dos Estados miembros directamente;
88. Subraya que, a menos que las normas relativas al transporte de animales en los terceros países sean conformes con las de la Unión y su aplicación sea suficiente para garantizar

¹ DO L 241 de 13.7.2004, p. 21.

el pleno respeto del Reglamento, el transporte de animales vivos a terceros países debe estar sujeto a acuerdos bilaterales con el fin de atenuar esas diferencias y, en caso de que no se alcancen tales acuerdos, debe prohibirse;

89. Recuerda a los Estados miembros que, según jurisprudencia reiterada¹, pueden establecer normas nacionales más estrictas para la protección de los animales durante el transporte, siempre que estas sean conformes con el objetivo principal del Reglamento n.º 1/2005;
90. Pide a la Comisión que promueva el intercambio de buenas prácticas y de medidas de equivalencia reglamentaria en materia de transporte de animales vivos con terceros países;
91. Encarga a su presidente que transmita la presente Resolución al Consejo, a la Comisión, al Tribunal de Cuentas Europeo, a la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria y a los Gobiernos y los Parlamentos de los Estados miembros.

¹ Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Primera) de 14 de octubre de 2004, Comisión de las Comunidades Europeas / Reino de los Países Bajos, C-113/02, y sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Tercera) de 8 de mayo de 2008, Danske Svineproducenter / Justitsministeriet, C-491/06.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Introducción

El presente informe proporciona información relativa a la situación de la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 que regula la protección y el bienestar de los animales durante el transporte. Se formulan varias recomendaciones políticas destinadas a mejorar su aplicación, que sigue siendo insuficiente y difiere considerablemente de un Estado miembro a otro.

Conclusiones principales¹

1. Aplicación insuficiente

1.1. Datos incompletos, incoherentes y poco fiables para analizar la aplicación

Los enfoques para la recopilación de datos entre los Estados miembros difieren tanto entre sí que resulta difícil realizar un análisis coherente de la aplicación del Reglamento. Además, tal y como indica el Informe Especial del Tribunal de Cuentas de 2018 sobre el bienestar de los animales en la UE, la Comisión ha reconocido que los datos notificados por los Estados miembros no son completos, coherentes, fiables ni lo suficientemente detallados para extraer conclusiones sobre el cumplimiento a escala de la Unión².

TRACES (la plataforma en línea de la Unión utilizada para supervisar las distancias largas en el interior de la Unión, los movimientos transfronterizos de animales) contiene información y herramientas de información que las autoridades pueden utilizar para la realización de inspecciones de los transportes de animales. Tal como indica en su Informe Especial, el Tribunal de Cuentas ha constatado que las autoridades de los Estados miembros responsables de las inspecciones de transporte rara vez utilizan información de TRACES para seleccionar las inspecciones.

Además, el registro del cumplimiento de las orientaciones relativas a la aptitud para el transporte en todos los Estados miembros apenas acaba de empezar a proporcionar datos analizables (solo se han hecho públicos los datos correspondientes a 2014 y 2015 y, recientemente, a 2016), de modo que faltan datos públicos e indicadores adecuados para el desarrollo del bienestar de los animales durante el transporte de animales vivos. Llama en particular la atención que, tal como revela un análisis de los informes de inspección de los Estados miembros, existe una enorme diferencia entre los Estados miembros en cuanto al número de inspecciones, que van desde cero (!) a varios millones (!), y la incidencia de las infracciones oscila entre el cero y el 16,6 %. Esto indica que los Estados miembros adoptan enfoques distintos con respecto a las inspecciones, por ejemplo, estrategias aleatorias o

¹ Las conclusiones se basan, en particular, en dos estudios encargados por el Servicio de Estudios del Parlamento Europeo. Se titulan de la siguiente manera: «Aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005(2009-2015), con especial atención al registro de datos» y «Conformidad con las normas técnicas relativas a la aptitud para el transporte establecidas en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 1/2005 relativo a la protección de los animales durante el transporte».

² Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva 98/58/CE del Consejo, relativa a la protección de los animales en las explotaciones ganaderas (COM(2016) 558 final, de 8.9.2016) y actas de las reuniones del punto de contacto nacional para el bienestar de los animales durante el transporte.

basadas en el riesgo.

Existe una evidente necesidad de normas mínimas comunes que permita una recopilación más armonizada de datos y la evaluación de los parámetros objeto de seguimiento.

1.2. Aumento de los viajes largos y muy largos

Cada año se transportan millones de animales entre los Estados miembros y a terceros países recorriendo largas distancias para su cría o sacrificio. El transporte es una fuente de estrés para los animales, ya que los expone a una serie de retos durante varias horas, entre los que pueden figurar la reducción del espacio disponible, los cambios de temperatura, las limitaciones de alimentos y agua y el movimiento del vehículo. Entre los peligros durante el transporte se incluye una serie de cuestiones como la calidad de la conducción, la presencia de equipos adecuados y cambios inesperados en las condiciones viales o meteorológicas, y, por tanto, es posible que los animales que hayan sido certificados aptos para el transporte en el lugar de salida caigan enfermos o resulten heridos durante el transporte. No obstante, se ha constatado que los controles de los animales antes y después del viaje son mucho más frecuentes que los controles durante el transporte. La mayoría de los controles se realizan en los mataderos y se refieren sobre todo al transporte de corta distancia.

El ponente expresa su preocupación por el enorme número de informes que atestiguan el uso de vehículos inadecuados para transportar animales vivos, tanto por vía terrestre como marítima. En particular, por lo que respecta a los intercambios comerciales con terceros países, los animales soportan un sufrimiento adicional debido a los largos desplazamientos, incluidas las largas paradas en las fronteras para el control de documentos, de los vehículos y de los animales. Las malas condiciones durante el transporte marítimo constituyen otro motivo de preocupación. Los Estados miembros deben ser más rigurosos en los procedimientos de certificación y aprobación de los buques y mejorar los controles de la aptitud de los animales antes de la carga. El ponente opina igualmente que la Comisión debe proporcionar una lista de puertos con instalaciones adecuadas para la inspección de animales.

Además, son necesarios planes de contingencia para todos los trayectos con el fin de que el transportista pueda responder de forma eficaz a las emergencias y reducir el impacto de un retraso o un accidente en los animales.

2. Necesidad de una aplicación más estricta y armonizada

2.1. Sanciones eficaces y disuasorias

Una aplicación más estricta y armonizada con sanciones eficaces y disuasorias es fundamental para mejorar el bienestar de los animales durante el transporte. Lamentablemente, por lo que se refiere al sistema de sanciones, parece que la Comisión ha hecho caso omiso de la Resolución del Parlamento de 12 de diciembre de 2012. La Comisión ha ignorado también la petición formulada en dicha Resolución de que se comprobara el Reglamento para ver si presentaba incompatibilidades con los requisitos legales en los distintos Estados miembros.

Para mejorar la aplicación del Reglamento, las infracciones reiteradas deben dar lugar a procesamientos, sanciones, incluida la confiscación de vehículos, y la reconversión obligatoria de los responsables del bienestar y el transporte de animales.

Se recuerda que el Reglamento amplía las competencias de ejecución de los Estados miembros, incluida la competencia para exigir a los transportistas que establezcan sistemas para impedir la reiteración de infracciones y la competencia para suspender o retirar la autorización a un transportista.

2.2. Utilización de la tecnología más reciente para la comprobación de los cuadernos de a bordo u hojas de ruta

Las autoridades competentes deben cooperar para reforzar el cumplimiento mediante el uso de la tecnología. En concreto, la tecnología puede ayudarles a crear un circuito de comunicación en tiempo real entre el Estado miembro de partida y el Estado miembro de destino; En caso de que los animales que salieron en buenas condiciones lleguen en mal estado, la empresa exportadora deberá ser sancionada inmediatamente.

3. Actualización de la reglamentación sobre la base de los conocimientos científicos y de la tecnología más recientes

La legislación en materia de bienestar animal ha de basarse en la ciencia y la tecnología más reciente. Lamentablemente, a pesar de las claras recomendaciones de la EFSA y de la solicitud del Parlamento en su Resolución de 2012, la Comisión no ha actualizado las normas sobre el transporte de animales con las últimas pruebas científicas. La Comisión debe actualizar dichas normas cuanto antes, en particular, por lo que respecta a una ventilación y una refrigeración suficientes en todos los vehículos, sistemas de abrevado adecuados, en particular para los animales no destetados, y un espacio mínimo para mantener la cabeza erguida.

3.1. Definición del concepto de «aptitud para el transporte»

El hecho de utilizar la aptitud para el transporte en el punto de partida como criterio de selección constituye un factor a la hora de asegurar el bienestar de los animales durante el transporte, ya que los riesgos para el bienestar durante el transporte son mayores para los animales heridos o enfermos; Es esencial examinar a todos los animales antes del viaje para determinar su aptitud para el transporte, y que los animales que no estén en condiciones, puedan ser atendidos en el lugar de origen. Las auditorías realizadas por la Comisión entre 2007 y 2017 en diversos Estados miembros casi siempre hacen referencia al incumplimiento de las normas sobre la aptitud. La cuestión de la aptitud es responsable del mayor porcentaje de infracciones (siendo la documentación la segunda mayor). Además, como ya se ha mencionado, el registro del cumplimiento de las orientaciones relativas a la aptitud para el transporte en todos los Estados miembros apenas acaba de empezar a proporcionar datos analizables, de modo que faltan datos públicos e indicadores adecuados.

La Comisión debería desarrollar una definición completa de lo que constituye «aptitud para el transporte» y velar por que se impartan cursos de formación sólidos a los agricultores, los conductores y los veterinarios, con el fin de reducir los elevados niveles de incumplimiento de las normas sobre aptitud para el transporte en los Estados miembros.

4. Ayuda económica

La PAC vincula los pagos agrícolas a los niveles mínimos de bienestar de los animales, mientras que la política de desarrollo rural anima a los agricultores a aplicar normas más

estrictas; en concreto, el artículo 33 del Reglamento (UE) n.º 1305/2013 prevé la medida de desarrollo rural «pagos relativos al bienestar de los animales», prevé el apoyo para normas de bienestar animal más exigentes que las normas obligatorias aplicables. No obstante, el Tribunal de Cuentas, en su Informe especial de 2018, señala que esta medida no ha sido suficientemente utilizada en los distintos Estados miembros. De hecho, diez Estados miembros no la han utilizado nunca.

La próxima reforma de la PAC debe mantener y reforzar el vínculo entre los pagos de la PAC y la mejora de las condiciones de bienestar de los animales que respeten plenamente o vayan más allá de las normas establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1/2005.

5. Reducción de los tiempos de transporte de animales

Se recuerda que el considerando 5 del Reglamento (CE) n.º 1/2005 establece que «por razones vinculadas al bienestar de los animales, conviene limitar en la medida de lo posible los viajes largos».

5.1. Estrategias alternativas a transporte de animales vivos

A modo de enfoque general, el tiempo de transporte de los animales debe reducirse en la medida de lo posible, en particular los viajes largos y muy largos. La mejor manera de lograrlo es a través de estrategias alternativas, como las instalaciones de sacrificio locales económicamente viables, la sustitución del transporte de animales reproductores por el uso de esperma o embriones, el transporte de canales y productos cárnicos, así como mediante iniciativas legislativas en los Estados miembros para facilitar el sacrificio en las explotaciones.

Conviene tener en cuenta que el transporte de carne y de otros productos de origen animal es, desde el punto de vista técnico, más fácil y más racional en términos éticos que el transporte de animales vivos con el único fin de ser sacrificados. En vista de lo mencionado, la Comisión debería apoyar, cuando sea necesario, la construcción de instalaciones de sacrificio económicamente viables en los Estados miembros de modo que los animales puedan ser sacrificados lo más cerca posible de su lugar de cría. Convendría desarrollar una estrategia para pasar del transporte de animales vivos a un comercio de carne y canales únicamente, teniendo en cuenta el impacto medioambiental, en materia de bienestar animal y de seguridad alimentaria del transporte de animales vivos;

5.2. Adaptación de las normas en materia de transporte de animales de terceros países a las de la UE

Teniendo en cuenta que las normas aplicadas por terceros países no son tan elevadas como las existentes en la UE, la Comisión debe reforzar los requisitos existentes con respecto a los socios comerciales de la Unión, especialmente en lo que respecta al comercio de animales. También es necesario intensificar la cooperación y la comunicación entre las autoridades competentes en todos los Estados miembros y dichos terceros países con el fin de reducir los problemas relativos al bienestar animal debidos a una mala administración.

Los informes de períodos de espera extremadamente largos y angustiosos para los animales en las fronteras son espantosos. Para mejorar esta situación, se sugiere que los Estados miembros que tengan fronteras con terceros países abran carriles específicos en las aduanas

para los animales transportados, con el fin de reducir los periodos de espera. Además, los Estados miembros y a la Comisión deberían prestar una atención especial al incumplimiento de las normas en materia de bienestar de los animales durante las travesías por mar a terceros países;

Es necesario un cumplimiento coherente e íntegro de la sentencia del Tribunal de Justicia de la UE en el asunto C-424/13. El Tribunal dictaminó que, para el transporte de animales que implique un largo viaje, con inicio en el territorio de la Unión y continuación fuera del mismo, el organizador del viaje, para que se le autorice la partida, deberá presentar un cuaderno de a bordo que sea realista y preciso a fin de verificar el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 1/2005.

El ponente considera que, a menos que las normas relativas al transporte de animales en los terceros países sean conformes a las de la UE, se prohíban los viajes de transporte de animales a terceros países;

Conclusiones y recomendaciones

El ponente opina que las siguientes recomendaciones políticas básicas deberían ponerse en práctica:

- El tiempo de transporte de los animales debe reducirse en la medida de lo posible, en particular los viajes largos y muy largos; la mejor manera de lograrlo es a través de una serie de estrategias alternativas, como las instalaciones de sacrificio locales económicamente viables, la sustitución del transporte de animales reproductores por el uso de espermatozoides o embriones, y el transporte de canales y productos cárnicos;
- Se recomienda que la Comisión actualice las normas sobre la base de los conocimientos científicos y de la tecnología más recientes;
- La Comisión debe desarrollar una definición completa de lo que constituye «aptitud para el transporte» y prever cursos de formación a los agricultores, los conductores y los veterinarios, con el fin de reducir los elevados niveles de incumplimiento de las normas sobre aptitud para el transporte;
- La próxima reforma de la PAC debe mantener y reforzar el vínculo entre los pagos de la PAC y la mejora de las condiciones de bienestar de los animales que respeten plenamente o vayan más allá de las normas establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1/2005;
- Se recomienda que, a menos que las normas relativas al transporte de animales en los terceros países se ajusten a las de la UE, se prohíban los viajes de transporte de animales a terceros países;

13.12.2018

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y SEGURIDAD ALIMENTARIA

para la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural

sobre la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 relativo a la protección de los animales durante el transporte dentro y fuera de la Unión
(2018/2110(INI))

Ponente de opinión (*): Karin Kadenbach

(*) Comisión asociada – artículo 54 del Reglamento interno

SUGERENCIAS

La Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria pide a la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en la propuesta de Resolución que apruebe:

1. Observa que cada año se transportan millones de animales vivos para su sacrificio o cría dentro de la Unión y de esta a terceros países; considera que, cuando se aplica y observa correctamente, el Reglamento (CE) n.º 1/2005¹ tiene un impacto positivo en el bienestar de los animales durante el transporte; acoge con satisfacción las directrices de la Comisión al respecto, pero lamenta que se retrasasen hasta cinco años algunas de las medidas programadas por la Comisión²; observa que siguen existiendo problemas graves con el transporte y que la observancia del Reglamento parece ser la principal preocupación de las personas relacionadas con su aplicación;
2. Lamenta que aún sigan pendientes de resolver una serie de cuestiones relacionadas con el Reglamento (CE) n.º 1/2005, como el hacinamiento, la falta de espacio suficiente en altura para mantener la cabeza erguida, la no realización de las paradas de descanso requeridas, el no suministro de alimentos y agua, dispositivos de ventilación y distribución de agua

¹ Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el Reglamento (CE) n.º 1255/97 (DO L 3 de 5.1.2005, p. 1).

² Informe Especial n.º 31/2018 del Tribunal de Cuentas Europeo, de 14 de noviembre de 2018, titulado «Bienestar animal en la UE: reducir la diferencia entre unos objetivos ambiciosos y su aplicación práctica».

inadecuados, el transporte a temperaturas extremadamente altas, el transporte de animales no aptos, el transporte de terneros no destetados, la necesidad de determinar el estado de gestación de los animales vivos, la medida en que los cuadernos de a bordo u hojas de ruta se controlan, el impacto «mixto» de la formación, la educación y la certificación, y la yacaja insuficiente, identificados también por el Tribunal de Cuentas Europeo en su Informe Especial n.º 31/2018¹ y por las organizaciones no gubernamentales en las denuncias presentadas a la Comisión; pide mejoras en los ámbitos mencionados;

3. Pide a los Estados miembros y a los transportistas que mejoren sustancialmente la observancia y el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 1/2005 e insta a la Comisión a que incoe procedimientos de infracción contra los Estados miembros que lo incumplan, a fin de preservar el bienestar de los animales y garantizar una competencia leal;
4. Coincide con la Comisión en que es una buena práctica que las autoridades competentes inspeccionen todos las partidas destinadas a terceros países durante la fase de carga²; considera que también debe inspeccionarse una parte de las partidas de dentro de la Unión durante la fase de carga; señala que las autoridades competentes deben comprobar durante la fase de carga que se están respetando los requisitos del Reglamento en cuanto a espacio en el suelo y en altura para mantener la cabeza erguida, que los sistemas de ventilación y de distribución de agua funcionan correctamente, al igual que los bebederos, y que son adecuados para la especie que se transporta, que no se cargan animales no aptos y que se dispone de suficiente alimento y yacaja;
5. Manifiesta su preocupación por el hecho de que la carga de los animales en los buques destinados al transporte de ganado a menudo se lleva a cabo de manera brutal; pide a las autoridades competentes que efectúen inspecciones minuciosas de los animales antes de la carga para velar por que los animales estén en condiciones de proseguir el viaje y que comprueben que las operaciones de carga se realizan de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 del Reglamento (CE) n.º 1/2005, sin que se manipule a los animales de forma brusca ni se recurra de forma sistemática al uso de palos y agujijones eléctricos; pide asimismo a las autoridades competentes que no aprueben los cuadernos de a bordo u hojas de ruta en puertos que no utilicen instalaciones que permitan efectuar inspecciones adecuadas de los animales antes de la carga;
6. Subraya que el sufrimiento de los animales durante el transporte es motivo de preocupación e indignación sociales; señala que el 21 de septiembre de 2017 se hizo entrega a la Comisión de más de un millón de firmas en relación con la campaña #StopTheTrucks, en la que los ciudadanos europeos piden que se ponga fin al transporte de larga distancia;
7. Considera que las lagunas en la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 constituyen un claro ejemplo de la necesidad de realizar mayores esfuerzos para prevenir hechos graves que afectan considerablemente al bienestar animal y perseguir a quien infrinja la

¹ Informe Especial n.º 31/2018 del Tribunal de Cuentas Europeo, de 14 de noviembre de 2018, titulado «Bienestar animal en la UE: reducir la diferencia entre unos objetivos ambiciosos y su aplicación práctica».

² Informe final de una auditoría realizada en los Países Bajos del 20 de febrero de 2017 al 24 de febrero de 2017 con objeto de evaluar el bienestar de los animales durante el transporte a terceros países, Comisión Europea, Dirección General de Salud y Seguridad Alimentaria, 2017.

legislación;

8. Pide a la Comisión que revise el Reglamento (CE) n.º 1/2005, de conformidad con su considerando 11, para adaptarlo a los conocimientos científicos actuales;
9. Recuerda las múltiples preguntas parlamentarias, cartas y denuncias que los diputados al Parlamento Europeo han dirigido a la Comisión poniendo de manifiesto las violaciones sistemáticas del Reglamento y condenando las inaceptables condiciones de estrés, dolor, angustia y sufrimiento que padecen los animales vivos durante su transporte dentro de la Unión y durante el transporte hacia terceros países;
10. Lamenta las violaciones del Reglamento relacionadas con la mala aplicación de las normas sobre los animales no destetados, como los terneros, corderos, cabritos, potros y lechones que todavía reciben una alimentación láctea, y pide la introducción de medidas más detalladas para garantizar la plena protección del bienestar de estos animales en caso de transporte;
11. Insiste en que el tiempo de transporte de los animales se limite a ocho horas, incluido el tiempo de carga y teniendo en cuenta las recomendaciones veterinarias específicas para cada especie, independientemente de que el transporte se realice por vía terrestre, marítima o aérea; considera que la duración del transporte de animales no destetados no debe superar las cuatro horas;
12. Lamenta que, a pesar de las claras recomendaciones de la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA), algunas partes del Reglamento no estén en consonancia con los conocimientos científicos actuales en materia de bienestar animal, como requiere el propio Reglamento; pide, por lo tanto, que se actualicen y mejoren las normas sobre:
 - ventilación y refrigeración en todos los vehículos y buques,
 - unos sistemas de abrevado adecuados, en particular para los animales no destetados,
 - transporte de animales no aptos,
 - mayor espacio mínimo libre en altura para mantener la cabeza erguida,
 - reducción de las densidades de carga;
13. Señala que, según el Reglamento (CE) n.º 1/2005, en los trayectos de larga distancia, es necesario alimentar, abrevar y proporcionar descanso a intervalos apropiados a los animales de manera adecuada a su especie y edad; insta a la Comisión a que lleve a cabo un seguimiento más eficaz de la aplicación integral y armonizada de estos requisitos legales por parte de todos los Estados miembros;
14. Lamenta los retrasos a menudo prolongados en las fronteras, donde la falta de descanso, agua y servicios veterinarios puede dar lugar a problemas adicionales para la salud y el bienestar de los animales, en particular sufrimiento y muertes; pide a los Estados miembros que velen por que los organizadores planifiquen mejor sus viajes, y subraya la necesidad de mejorar la comunicación entre las autoridades nacionales de los distintos Estados miembros a fin de evitar la concentración de camiones que transportan animales

en las fronteras;

15. Señala que la observancia es particularmente difícil cuando un viaje pasa por varios Estados miembros y cuando diferentes Estados miembros son responsables de aprobar el cuaderno de a bordo u hoja de ruta y de expedir una autorización al transportista y un certificado de competencia al conductor; pide a todos los Estados miembros que detecten infracciones que lo notifiquen a los demás Estados miembros de que se trate lo antes posible; observa que el artículo 26 del Reglamento (CE) n.º 1/2005 otorga amplias competencias de ejecución a los Estados miembros, en particular para suspender o retirar la autorización de un transportista en caso de infracciones graves, exigir al transportista en cuestión que establezca sistemas para impedir la reiteración de infracciones y someterle a controles adicionales, como requerir la presencia de un veterinario durante la carga de los animales; manifiesta su preocupación por el hecho de que en muchos Estados miembros estas competencias no se utilizan adecuadamente ni se hace un seguimiento de su uso; pide a los Estados miembros que reciban notificaciones de infracciones que adopten las medidas adecuadas y oportunas a fin de evitar que se repitan dichas infracciones;
16. Lamenta que el número total de controles efectuados por las autoridades nacionales competentes con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1/2005 haya disminuido, a pesar de que en la Unión ha aumentado el número de partidas de animales vivos¹; pide a los Estados miembros que aumenten significativamente el número mínimo de controles para el transporte de animales vivos a fin de garantizar el bienestar de los animales;
17. Manifiesta su preocupación por las condiciones de transporte en terceros países; pide a los Estados miembros y a los transportistas que cumplan estrictamente la sentencia del Tribunal de Justicia en la que se concluye que el Reglamento (CE) n.º 1/2005 se aplica también a los casos de exportación a países no pertenecientes a la Unión² hasta alcanzar el destino final; pide asimismo a los Estados miembros que lleven a cabo controles adicionales en los puntos de salida de la Unión para verificar que todos los animales están en condiciones de proseguir el viaje más allá de las fronteras de la Unión;
18. Pide a la Comisión que vele por que los Estados miembros incrementen y endurezcan los controles oficiales del transporte de animales vivos e informen de los resultados de forma detallada y transparente; insta a la Comisión a que, a tal fin, ponga el sistema Traces a disposición del público;
19. Destaca la importancia de una formación, educación y certificación de la competencia adecuadas para los conductores a fin de mejorar el bienestar animal durante el transporte; pide a los Estados miembros que, con la ayuda de la Comisión, velen por que exista una formación adecuada y armonizada para los operadores que participen en el transporte de animales;
20. Pide a las autoridades competentes de los Estados miembros que garanticen la presencia

¹ Estudio titulado «Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport and related operations - European Implementation Assessment» (Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas: evaluación europea de la aplicación), Servicio de Estudios del Parlamento Europeo (EPRS), p. 31.

² Sentencia del Tribunal de Justicia de 23 de abril de 2015, Zuchtvieh-Export GmbH contra Stadt Kempten, C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259.

de veterinarios oficiales en los puntos de salida del territorio de la Unión encargados de verificar que los vehículos utilizados para el transporte de animales dispongan de compartimentos con espacio suficiente para evitar situaciones de hacinamiento, así como yacijas, piensos y agua en cantidades adecuadas para las especies y el número de animales transportados, y que los sistemas de ventilación y de distribución de agua para los animales funcionen correctamente;

21. Insta a la Comisión a que estudie cómo puede incentivarse a los ganaderos, los mataderos y la industria cárnica para que sacrifiquen los animales en el matadero más próximo, con el fin de evitar largos períodos de transporte de los animales y reducir las emisiones; pide a la Comisión que facilite soluciones innovadoras a este respecto, como los mataderos móviles, garantizando al mismo tiempo un elevado nivel de bienestar animal;
22. Considera que el transporte de carne en lugar de animales vivos puede mejorar de forma significativa el bienestar animal y disminuir el volumen del transporte conexo, lo que tendría también un impacto positivo en el medio ambiente; pide a los Estados miembros y a los transportistas que elaboren estrategias para reemplazar el transporte de animales vivos por el transporte de productos cárnicos y canales;
23. Pide a la Comisión que establezca requisitos en lo que se refiere a la ubicación y las instalaciones de los lugares de descanso;

Lamenta que haya vehículos y buques destinados al transporte de ganado que no deberían haber sido autorizados como aptos para el transporte de animales; reconoce que a menudo se ignoran los requisitos establecidos en los artículos 20 y 21 del Reglamento (CE) n.º 1/2005 en relación con el transporte en buques destinados al transporte de ganado; pide a los Estados miembros que no aprueben o renueven la autorización de los vehículos o buques destinados al transporte de transporte de ganado que no cumplan los requisitos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 1/2005 y que lleven a cabo en profundidad las inspecciones exigidas de los buques de transporte de ganado antes de la carga;

25. Señala que los ganaderos, los transportistas y las autoridades competentes de los distintos Estados miembros pueden interpretar de forma diferente el Reglamento (CE) n.º 1/2005, especialmente en lo que respecta a la aptitud de los animales para el transporte; pide a la Comisión que revise el Reglamento para clarificar los requisitos de transporte cuando sea necesario;
26. Subraya la necesidad de hacer obligatoria la presencia de veterinarios a bordo de los buques utilizados para el transporte marítimo de ganado, para notificar y llevar la cuenta del número de animales muertos durante los viajes por mar y preparar planes de emergencia para hacer frente a cualquier situación en el mar que pudiera afectar negativamente al bienestar de los animales transportados;
27. Lamenta que, según la Comisión, los datos comunicados por los Estados miembros no siempre estén completos ni sean coherentes y fiables o contengan suficientes detalles para extraer conclusiones sobre el cumplimiento a escala de la Unión; pide a la Comisión y a los Estados miembros que desarrollen indicadores fiables y datos públicos para medir el bienestar animal durante el transporte de animales vivos;
28. Insta a la Comisión así como a los Estados miembros a que armonicen mejor los niveles

de las sanciones en caso de infracción, ya que pueden ser más de diez veces superiores en algunos Estados miembros que en otros; recuerda que estas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias; pide a la Comisión que elabore un plan de trabajo para armonizar las sanciones en los Estados miembros de la Unión;

29. Recomienda mayores inversiones de la Unión para el desarrollo de la ganadería local de menor escala, así como para la promoción de dietas basadas en productos vegetales para reemplazar el alto consumo actual de productos animales;
30. Pide a la Comisión que elabore una lista negra de los operadores que cometen infracciones graves y reiteradas del Reglamento, basándose en los informes de inspección y ejecución; pide asimismo a la Comisión que actualice y publique a menudo estas listas negras y facilite el intercambio de ejemplos de buenas prácticas entre los Estados miembros, tanto en el ámbito del transporte como en el de la gobernanza;
31. Observa que los terneros pueden ser transportados a partir de los catorce días de vida; opina que es imposible dar respuesta a las necesidades de animales tan jóvenes durante el transporte, como por ejemplo su necesidad natural de ser amamantados por sus madres, y pide, por lo tanto, a la Comisión que ponga fin a esta situación;
32. Pide a la Comisión que cualquier revisión futura de la normativa sobre bienestar animal durante el transporte se fundamente en indicadores objetivos y fundamentados científicamente para evitar decisiones arbitrarias con repercusiones económicas injustificadas para los sectores ganaderos;
33. Pide a la Comisión que evalúe posibles infracciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL 73/78);
34. Pide a la Comisión que evalúe posibles infracciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), de las disposiciones de la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto¹ y del artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 1/2005;
35. Lamenta que las autoridades de los Estados miembros responsables de realizar las inspecciones de transporte casi nunca usen la información del sistema Traces para focalizar las inspecciones con el fin de hacer un seguimiento de los movimientos de animales transfronterizos y de larga distancia dentro de la Unión, en parte debido a ciertas restricciones de acceso para los usuarios²; pide a la Comisión y a los Estados miembros que promuevan y simplifiquen el uso de la herramienta de búsqueda interactiva;
36. Pide que se utilice un sistema de seguimiento por GPS, con independencia de la duración del viaje;
37. Observa que las autoridades de los Estados miembros delegan normalmente en las autoridades locales la responsabilidad de llevar a cabo el análisis de riesgos para las

¹ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

² Informe Especial n.º 31/2018 del Tribunal de Cuentas Europeo, de 14 de noviembre de 2018, titulado «Bienestar animal en la UE: reducir la diferencia entre unos objetivos ambiciosos y su aplicación práctica».

inspecciones de transporte¹; insta a los Estados miembros a que establezcan sistemas para comprobar la existencia, la calidad y la realización de análisis de riesgos locales;

38. Pide a la Comisión que informe anualmente al Parlamento de las acciones llevadas a cabo para la protección de los animales durante el transporte;
39. Insta a la Comisión a que evalúe posibles infracciones de la legislación durante el transporte de animales desde la Unión a terceros países por vía marítima, como la violación de la prohibición de arrojar animales muertos por la borda en el mar Mediterráneo (a menudo con las marcas auriculares cortadas) debida a que a menudo no hay posibilidad de deshacerse de ellos en los puertos de destino.

¹ Informe Especial n.º 31/2018 del Tribunal de Cuentas Europeo, de 14 de noviembre de 2018, titulado «Bienestar animal en la UE: reducir la diferencia entre unos objetivos ambiciosos y su aplicación práctica».

**INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN EN LA COMISIÓN COMPETENTE
PARA EMITIR OPINIÓN**

Fecha de aprobación	6.12.2018
Resultado de la votación final	+ : 40 - : 4 0 : 3
Miembros presentes en la votación final	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Angélique Delahaye, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Jytte Guteland, Anneli Jäätteenmäki, Benedek Jávor, Karin Kadenbach, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Pavel Poc, Julia Reid, Frédérique Ries, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Suplentes presentes en la votación final	Caterina Chinnici, Albert Deß, Eleonora Evi, Christophe Hansen, Martin Häusling, Anja Hazekamp, Jan Huitema, Norbert Lins, Ulrike Müller, James Nicholson, Sirpa Pietikäinen, Gabriele Preuß, Keith Taylor

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

40	+
ALDE	Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Ulrike Müller, Frédérique Ries
ECR	Urszula Krupa, Jadwiga Wiśniewska
EFDD	Eleonora Evi, Sylvie Goddyn
GUE/NGL	Stefan Eck, Anja Hazekamp
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Angélique Delahaye, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Julie Girling, Françoise Grossetête, Christophe Hansen, Giovanni La Via, Norbert Lins, Sirpa Pietikäinen, Adina Ioana Vălean
S&D	Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Caterina Chinnici, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Jo Leinen, Susanne Melior, Pavel Poc, Gabriele Preuß, Damiano Zoffoli
Verts/ALE	Marco Affronte, Bas Eickhout, Martin Häusling, Benedek Jávor, Davor Škrlec, Keith Taylor

4	-
PPE	Albert Deß, Elisabetta Gardini, Miroslav Mikolášik, Annie Schreijer-Pierik

3	0
ALDE	Jan Huitema
ECR	James Nicholson
EFDD	Julia Reid

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones

4.12.2018

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO

para la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural

sobre el informe de ejecución sobre el Reglamento (CE) n.º 1/2005 relativo a la protección de los animales durante el transporte dentro y fuera de la Unión (2018/2110(INI))

Ponente de opinión (*): Keith Taylor

(*): Comisión asociada – artículo 54 del Reglamento interno

SUGERENCIAS

La Comisión de Transportes y Turismo pide a la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en la propuesta de Resolución que apruebe:

1. Lamenta la deficiente ejecución del Reglamento (CE) n.º 1/2005, que ocasiona graves y persistentes problemas de bienestar animal durante el transporte; considera que no se han cumplido suficientemente los requisitos del Reglamento; pide a la Comisión que presente al Parlamento informes periódicos sobre la aplicación y el cumplimiento del Reglamento vigente, utilizando datos concretos;
2. Recuerda que el transporte constituye uno de los momentos más delicados en la vida de un animal, y que, por muy bien planificado que esté, produce estrés en los animales; considera, por consiguiente, que los animales transportados deben disfrutar de una protección jurídica elevada y rigurosa;
3. Pide que se prohíban todos los trayectos de más de ocho horas, independientemente del medio de transporte utilizado, y que los trayectos al matadero se limiten a cuatro horas; considera que el transporte de los animales no destetados no debería superar las cuatro horas;
4. Aboga por un sistema de transporte más eficaz, económico y ético, que dé prioridad al transporte de carne frente al transporte de animales enviados al matadero;
5. Propugna que el sacrificio de los animales y la transformación de la carne se lleven a cabo lo más cerca posible del lugar de cría, por lo que pide a la Comisión que promueva

el desarrollo de mataderos regionales o móviles;

6. Señala que entre el 70 % y el 80 % de los transportes se realiza con animales destinados al sacrificio y que las pérdidas económicas derivadas de un transporte mal realizado o demasiado largo pueden ser muy elevadas, y que el bienestar de los animales puede verse considerablemente afectado;
7. Reconoce que muchos problemas pueden detectarse y remediarse antes del inicio del trayecto, por lo que insta a los Estados miembros a que inspeccionen todas las partidas destinadas a países terceros, y al menos un número mínimo de vehículos durante la carga, que sea proporcional al número de infracciones notificadas por las ONG y las inspecciones de la Oficina Alimentaria y Veterinaria; exige que se disponga de unas instalaciones adecuadas de carga y descarga de animales en vehículos y buques, así como de un personal debidamente formado;
8. Reconoce la actual distorsión del mercado provocada por los distintos aranceles aplicados a los animales vivos y a la carne, que incentivan en gran medida el comercio de animales vivos; insta a la Comisión a que, junto con sus socios comerciales, revise esta distorsión con el objetivo de reducir el comercio de animales vivos y, cuando proceda, sustituir dichas ventas por carne;
9. Lamenta las condiciones que se dan en los controles fronterizos situados en las fronteras de terceros países, en los que la grave falta de medios se traduce en largas colas y unas temperaturas excesivas, que causan un terrible sufrimiento a los animales, e incluso la muerte de muchos de ellos;
10. Se hace eco de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el asunto C-424/13, según la cual los comerciantes de la Unión deben cumplir lo dispuesto en el Reglamento hasta el destino final, incluso cuando la partida de animales haya salido de la Unión; considera que el transporte de animales vivos no debería permitirse hasta que no pueda garantizarse tal cumplimiento; pide a la Comisión que fomente el bienestar animal durante el transporte a escala internacional y que emprenda iniciativas para aumentar la sensibilización entre los terceros países;
11. Destaca la necesidad de que los Estados miembros garanticen que el transporte animal esté adecuadamente organizado, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas y el tipo de transporte empleado;
12. Hace hincapié en que cuando sea necesario descargar a los animales en terceros países para realizar un periodo de descanso de veinticuatro horas, el organizador debe indicar un lugar de descanso con instalaciones equivalentes a las de un puesto de control de la Unión; pide a las autoridades competentes que inspeccionen periódicamente esas instalaciones y que no aprueben diarios de a bordo si no se ha constatado que el lugar de descanso propuesto dispone de instalaciones equivalentes a las de un puesto de control de la Unión;
13. Pide que los veterinarios oficiales de los puntos de salida de la Unión verifiquen que los animales están en condiciones de proseguir el trayecto y que los vehículos o buques cumplen los requisitos del Reglamento;

14. Destaca la necesidad de mejorar las condiciones durante el transporte marítimo establecidas en el Reglamento vigente y pide que:
- los Estados miembros y las autoridades competentes sean más rigurosos en los procedimientos de certificación y aprobación de los buques y mejoren los controles relativos a la aptitud de los animales para realizar el trayecto efectuados antes de cada carga;
 - los Estados miembros proporcionen a la Comisión planos detallados de sus instalaciones de inspección antes de utilizar cualquier puerto como punto de salida de los animales, y que la Comisión elabore una lista de puertos con instalaciones adecuadas para la inspección de animales, basada en la información facilitada por los Estados miembros;
 - en todos los trayectos por mar se cuente con la presencia de un veterinario (o, al menos, de un técnico en sanidad animal);
15. Destaca asimismo las malas condiciones que se dan durante el transporte por carretera y pide que:
- los Estados miembros sean más rigurosos en los procesos de certificación y aprobación de los vehículos, así como a la hora de conceder certificados de competencia a los conductores;
 - las autoridades competentes garanticen que no exista un espacio entre la parte inferior de la separación y el suelo del vehículo, ni entre el borde exterior de la separación y la pared del vehículo, y que se disponga de suficiente yacija limpia durante todo el trayecto;
 - los operadores aseguren la formación integral de los conductores, que resulta vital para garantizar el tratamiento correcto de los animales, de conformidad con el anexo IV;
16. Constata que, a pesar de las claras recomendaciones de la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA), algunas partes del Reglamento no se ajustan a los conocimientos científicos actuales; reitera su petición de que se actualicen las normas en relación con las lagunas existentes entre la legislación y las últimas pruebas científicas determinadas por la EFSA; destaca, en particular, lo siguiente:
- una ventilación suficiente y un control adecuado de la temperatura en todos los vehículos;
 - unos sistemas de abrevado adecuados, en particular para los animales sin destetar;
 - un espacio libre en altura mínimo y suficiente;
 - una densidad animal reducida;
17. Insta a los Estados miembros a que mejoren significativamente el cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1/2005; insiste en que los Estados miembros que

detecten infracciones de la correcta aplicación del Reglamento utilicen las amplias competencias de ejecución que les confiere el artículo 26 para evitar que dichas infracciones se repitan; pide, en particular, a los Estados miembros que adopten medidas correctoras y apliquen sanciones para evitar el sufrimiento de los animales y la competencia desleal, incluida la suspensión o la retirada del certificado de autorización del transportista, y que informen de ello a la Comisión;

18. Pide a la Comisión, en cuanto guardiana de los Tratados, que adopte medidas contra los Estados miembros que, de forma sistemática, no apliquen ni respeten el Reglamento, y que inicie un inventario de los sistemas de sanciones para garantizar que estas sean efectivas, proporcionadas y disuasorias;
19. Pide a la Comisión que, previa consulta a los puntos de contacto nacionales, establezca una lista negra de los operadores que cometen infracciones graves y reiteradas del Reglamento, basándose en los informes de inspección y ejecución; pide a la Comisión que publique y actualice esta lista con frecuencia, y que promueva asimismo ejemplos de buenas prácticas, tanto en materia de transporte como de gobernanza.
20. Pide a la Comisión que siga cooperando con la Organización Mundial de Sanidad Animal (OIE), la EFSA y los Estados miembros para respaldar la aplicación y correcta ejecución del Reglamento (CE) n.º 1/2005 al objeto de fomentar un diálogo reforzado sobre las cuestiones relativas al bienestar animal durante el transporte, prestando especial atención a:
 - una mejor aplicación de la normativa de la Unión en materia de bienestar animal durante el transporte, mediante el intercambio de información y mejores prácticas y la participación directa de las partes interesadas;
 - el apoyo a las actividades de formación dirigidas a los conductores y las empresas de transporte;
 - una mejor difusión de guías y fichas informativas sobre el transporte de animales, traducidas a todas las lenguas de la Unión;
 - el desarrollo y el recurso a compromisos voluntarios por parte de las empresas para seguir mejorando el bienestar animal durante el transporte;
 - el aumento de los intercambios de información y mejores prácticas entre las autoridades nacionales para reducir el número de infracciones cometidas por las empresas de transporte y los conductores;
21. Lamenta el escaso e insuficiente número de controles y auditorías oficiales, y considera que debería aumentarse el número de inspecciones anuales llevadas a cabo por la Oficina Alimentaria y Veterinaria; aboga por un sistema de supervisión más eficaz y transparente, que incluya el acceso público a la información recogida a través del sistema informático veterinario integrado (TRACES); pide firmemente a la Comisión que apoye estudios sobre la viabilidad técnica y la sostenibilidad financiera de los sistemas de geolocalización animal para poder monitorizar en todo momento su localización y la duración de sus desplazamientos en vehículos de transporte, así como los eventuales incumplimientos de los horarios de transporte;

22. Insta a la Comisión a que apruebe y presente una propuesta de revisión del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas, con vistas a establecer mecanismos reforzados de cumplimiento por parte de los Estados miembros de las normas sobre la protección de animales vivos durante su transporte.

**INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

Fecha de aprobación	3.12.2018
Resultado de la votación final	+: 27 -: 5 0: 1
Miembros presentes en la votación final	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Keith Taylor, István Ujhelyi, Marita Ulvskog, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Kosma Złotowski
Suplentes presentes en la votación final	Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Evžen Tošenovský
Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final	Lieve Wierinck

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

27	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Lieve Wierinck
ECR	Peter van Dalen, Mark Demesmaeker, Peter Lundgren, Evžen Tošenovský, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto
GUE/NGL	Tania González Peñas, Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Dieter-Lebrecht Koch, Markus Pieper
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, István Ujhelyi, Marita Ulvskog, Janusz Zemke
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

5	-
PPE	Wim van de Camp, Deirdre Clune, Andor Deli, Innocenzo Leontini, Renaud Muselier

1	0
PPE	Massimiliano Salini

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones

23.10.2018

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE PETICIONES

para la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural

sobre la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 relativo a la protección de los animales durante el transporte dentro y fuera de la Unión (2018/2110(INI))

Ponente de opinión: Ángela Vallina

SUGERENCIAS

La Comisión de Peticiones pide a la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en la propuesta de Resolución que apruebe:

1. Destaca que la Comisión de Peticiones recibe un número muy elevado de peticiones sobre el bienestar de los animales durante el transporte, en las que con frecuencia se denuncian infracciones sistemáticas, continuas y graves del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo¹ tanto por parte de los Estados miembros como de los transportistas;
2. Lamenta la falta de rigor de la Comisión a la hora de perseguir violaciones graves y sistemáticas de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 1/2005, puestas en su conocimiento directo de manera oportuna y detallada en casi 200 informes transmitidos desde 2007 por ONG;
3. Llama la atención sobre la multitud de preguntas parlamentarias y cartas de denuncia, presentadas por diputados al Parlamento Europeo y dirigidas a la Comisión, en las que se ponen de relieve las infracciones sistemáticas del Reglamento (CE) n.º 1/2005 que se traducen en graves sufrimientos y dificultades causados a los animales durante su transporte; critica enérgicamente las estadísticas proporcionadas por la Comisión acerca del cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 1/2005 sobre el transporte de animales vivos a terceros países, cuyos datos se han elaborado sin llevar a cabo controles sistemáticos de los vehículos utilizados para el transporte de animales;
4. Condena esta situación y considera inadmisibles que, trece años después de la entrada en

¹ DO L 3 de 5.1.2005, p. 1.

vigor del Reglamento, sigan apareciendo numerosos testimonios sobre animales transportados contraviniendo las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 1/2005, en unas condiciones deficientes, hacinados en vehículos inadecuados, lo que provoca sufrimientos indebidos a los animales y plantea graves riesgos para la salud animal y humana;

5. Pone en evidencia que las violaciones más frecuentes del Reglamento (CE) n.º 1/2005 se refieren al hacinamiento y el espacio insuficiente de que disponen los animales en los vehículos utilizados para su transporte, lo que les obliga a permanecer en posiciones antinaturales durante largos períodos de tiempo, al incumplimiento de los intervalos para abreviar y alimentar a los animales y de sus períodos de viaje y de descanso, a la inadecuación de los dispositivos de ventilación y suministro de agua, al transporte a temperaturas extremas, al transporte de animales inadecuados y a la insuficiencia de yacijas y piensos;
6. Observa con gran preocupación que durante los desplazamientos largos los animales se abrevan con agua contaminada que no es apta para el consumo y con frecuencia no tienen acceso a ella debido a un mal funcionamiento, un posicionamiento incorrecto de los dispositivos para el suministro de agua o a una cantidad insuficiente de la misma, no acorde con la especie y el tamaño de los animales transportados;
7. Toma nota de que las denuncias de infracciones del Reglamento (CE) n.º 1/2005, sobre la inadecuación de los sistemas de ventilación de los vehículos utilizados para transportar animales en desplazamientos largos, atestiguan la presencia en el interior de los vehículos de temperaturas extremas, muy superiores a los límites establecidos en el ámbito normativo, que causan un tremendo sufrimiento a los animales; subraya que, en algunos casos, también se ha detectado la alteración de los sensores de control de temperatura presentes en el interior de los medios de transporte de los animales;
8. Señala que la Comisión, consciente de que algunos Estados miembros no informan de los casos de temperaturas internas de los vehículos utilizados para el transporte de animales superiores a 35 °C, ha confirmado oficialmente que no realiza controles sistemáticos de las temperaturas dentro de los vehículos, lo que imposibilita obtener una imagen precisa de las condiciones de transporte de los animales;
9. Pide a todos los Estados miembros que velen por que los viajes se planifiquen y ejecuten, desde el punto de partida hasta el de destino, conforme a los requisitos de la Unión en materia de protección de los animales, teniendo en cuenta los diferentes medios de transporte y las diversas condiciones geográficas de la Unión y los terceros países;
10. Pide a los Estados miembros que prohíban el transporte de larga distancia de animales en condiciones meteorológicas extremas, en particular cuando las temperaturas previstas en los lugares de partida o de destino o en ruta superen los 30 °C; señala que hay otros aspectos que intervienen en el bienestar de los animales aparte de la duración del viaje, tales como una carga y descarga adecuadas, una alimentación apropiada, el diseño y el equipamiento de los vehículos y el número de animales cargados en cada contenedor;
11. Subraya que, en el momento de la carga, las autoridades competentes, en particular los

veterinarios oficiales que se encuentran en los puntos de salida de la Unión, deben verificar que se cumplan los requisitos del Reglamento (CE) n.º 1/2005 relacionados con las condiciones de salud de los animales, el espacio y la altura del compartimiento, que los sistemas de ventilación y de suministro de agua funcionen correctamente y sean apropiados para el tamaño y la especie transportada y que se transporten piensos y yacijas suficientes; considera que, en los casos en los que el Reglamento (CE) n.º 1/2005 exija que se descarguen los animales en un puesto de control o para que disfruten de un período de descanso de 24 horas en un tercer país, las autoridades competentes solo deben aprobar el cuaderno de a bordo u hoja de ruta después de verificar y recibir confirmación de que el organizador ha realizado una reserva en un puesto de control o ha encontrado un lugar de descanso que proporcione instalaciones similares a las de un puesto de control y que, en cualquier caso, es posible respetar completamente el bienestar de los animales;

12. Lamenta profundamente que la carga de animales en los buques se realice a menudo de manera cruel, lo que incluye, entre otras cosas, el uso de palos y agujones eléctricos y de instalaciones de carga inadecuadas, y exige que se garantice el pleno respeto por el bienestar de los animales;
13. Expresa su preocupación por el incumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 1/2005 en lo que respecta al transporte de animales no destetados; considera necesario adoptar medidas más detalladas e incisivas para garantizar que se satisfagan todas las necesidades específicas relacionadas con este tipo de transporte;
14. Expresa su preocupación por el número de informes que atestiguan el uso de vehículos inadecuados para transportar animales vivos, tanto por vía terrestre como marítima, y pide que se intensifique la supervisión de dichas prácticas; pide a la Comisión que investigue cómo puede aplicarse la tecnología nueva y la existente en los vehículos destinados al transporte de animales para regular, supervisar y registrar la temperatura y la humedad, que son elementos esenciales para controlar y proteger el bienestar de categorías específicas de animales durante el transporte, de conformidad con las recomendaciones de la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA);
15. Lamenta que, a pesar de las claras recomendaciones de la EFSA, algunas partes del Reglamento no se ajusten a los conocimientos científicos actuales y pide normas actualizadas sobre: una ventilación y una refrigeración suficientes en todos los vehículos; sistemas para la provisión de agua adecuados para las distintas especies y edades, en particular para los animales no destetados; y requisitos mínimos específicos sobre espacio libre en altura;
16. Pide que se transporte a menos animales en largas distancias y que se mantenga al mínimo la duración y frecuencia del transporte de animales; opina que muchos de los graves problemas relacionados con los prolongados viajes para el transporte de animales vivos, en particular desde la Unión a terceros países, se resolverían pasando a transportar carne o canales en lugar de animales vivos;
17. Pide que se prohíban los viajes que excedan las ocho horas;
18. Pide la movilización de recursos para que las actividades de transformación se hagan a nivel local cuando sea posible y la creación de cadenas de suministro más cortas;

19. Lamenta profundamente el cumplimiento desigual y deficiente del Reglamento en muchos Estados miembros, que no están controlando y sancionando de manera eficaz y por igual las persistentes violaciones del Derecho de la Unión, permitiendo con ello que algunos transportistas operen ilegalmente; manifiesta su profunda preocupación por el hecho de que muchos Estados miembros no hagan un uso correcto y eficaz de las competencias que se les han otorgado en virtud del artículo 26 del Reglamento (CE) n.º 1/2005, entre ellas, la exigencia al transportista de que se trate que establezca sistemas para evitar la repetición de las irregularidades detectadas, someter al transportista a controles adicionales y, en particular, requerir la presencia de un veterinario en el momento de cargar los animales, y suspender o revocar la autorización del transportista o el certificado de homologación del medio de transporte utilizado; pide a la Comisión, en vista de la falta de armonización de controles y sanciones en los Estados miembros, que considere la posibilidad de revisar las disposiciones actuales, tal y como se indica en el Reglamento (CE) n.º 1/2005, en particular en el considerando 11 y en el artículo 30, apartado 1, a fin de garantizar que se introduzcan y se impongan uniformemente en toda la Unión mecanismos de sanciones eficaces y disuasivos;
20. Pide a los Estados miembros que refuercen los controles a lo largo de toda la cadena de producción y, en particular, que lleven a cabo inspecciones eficaces y sistemáticas de las partidas de animales antes de la carga, a fin de que se ponga término a las prácticas que infrinjan el Reglamento (CE) n.º 1/2005 y empeoren las condiciones de transporte de los animales, como permitir que los vehículos con exceso de carga o los animales no aptos continúen su trayecto, o que se sigan utilizando puestos de control con instalaciones inadecuadas para el descanso, la alimentación y la provisión de agua de los animales transportados;
21. Pide a los Estados miembros que se mejore la aplicación de las normas existentes garantizando el uso efectivo de los sistemas de navegación que se utilizan cuando se transportan animales durante más de ocho horas, de manera que las autoridades competentes puedan controlar con mayor precisión el viaje y los períodos de descanso de estos transportes;
22. Pide a los Estados miembros que, cuando constaten infracciones de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 1/2005, aporten las notificaciones previstas en el artículo 26 de forma detallada y sistemática; pide asimismo a los Estados miembros que reciban estas notificaciones que actúen de manera efectiva, coherente y oportuna a fin de evitar que vuelvan a ocurrir las infracciones objeto de la notificación; considera que, cuando sea factible, las autoridades competentes de los Estados miembros deben adjuntar a las notificaciones fotografías de las infracciones detectadas;
23. Pone de relieve que, en los puestos de inspección transfronterizos, la coordinación insuficiente de las autoridades responsables y la inadecuación de las instalaciones y procedimientos operativos han supuesto tiempos de espera injustificados para los vehículos de transporte de animales, cuyas temperaturas internas extremas, también debidas a la falta de sistemas de ventilación, han tenido un impacto devastador en el bienestar de los animales, en clara infracción de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 1/2005;
24. Considera de suma importancia que las autoridades nacionales se adhieran de forma

coherente y plena al artículo 19 del Reglamento (CE) n.º 1/2005 relativo a la expedición de certificados de aprobación de los buques destinados al transporte de animales y que se nieguen a aprobar los cuadernos de a bordo u hojas de ruta si indican el uso de puertos que no disponen de las instalaciones necesarias para la inspección sistemática de los animales;

25. Considera que, durante el transporte de animales en buques, sean obligatorios la presencia de veterinarios cualificados e independientes, la notificación y el registro de cualquier animal muerto durante el viaje y planes de acción específicos y detallados para hacer frente a posibles emergencias que afecten negativamente al bienestar de animales;
26. Pide a la Comisión que adopte medidas para incrementar la colaboración y comunicación entre las autoridades competentes de todos los Estados miembros con el fin de mejorar la sensibilización y compartir las mejores prácticas en lo que se refiere a aspectos de bienestar de los animales entre los diferentes agentes involucrados en el transporte de animales vivos;
27. Lamenta que el cumplimiento del Reglamento en lo que se refiere al transporte fuera de la Unión siga siendo, en la inmensa mayoría de los casos, completamente inexistente, a pesar de las sentencias del Tribunal de Justicia que obligan a los transportistas a respetar sus disposiciones durante todo el viaje completo con destino a terceros países; pide la armonización de los registros de animales para el transporte a terceros países;
28. Pide un cumplimiento coherente e íntegro de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE, incluida la sentencia en el asunto C-424/13, de 23 de abril de 2015¹, en la que el Tribunal dictaminó que el transporte de animales que implique un largo viaje, con inicio en el territorio de la Unión y continuación fuera del mismo, se autorice en el lugar de salida, y que el organizador del viaje debe presentar un cuaderno de a bordo que sea realista y preciso a fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 1/2005 en el territorio de la Unión y en el de los terceros países de que se trate; señala que, de no ser así, las autoridades competentes deben estar facultadas para exigir que las modalidades del viaje se modifiquen de forma que se garantice la observancia de las disposiciones durante todo el viaje;
29. Pide una mejor aplicación de las normas en los Estados miembros y también por parte de los operadores que transportan animales fuera del territorio de la Unión, donde la situación en cuanto al bienestar de los animales suele ser mucho peor que dentro de la Unión;
30. Lamenta que las normas aplicadas por los socios exteriores de la Unión no sean tan estrictas como las de la Unión; pide a la Comisión que refuerce los requisitos con los socios comerciales de la Unión, en particular los socios económicos internacionales, especialmente en lo que respecta a la importación de animales procedentes de terceros países; considera que debe haber repercusiones económicas cuando socios exteriores con normas menos estrictas exportan al mercado de la Unión;

¹ Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Quinta) de 23 de abril de 2015, Zuchtvieh-Export GmbH contra Stadt Kempten, asunto C-424/13, ECLI:EU:C:2015:259.

31. Destaca la Decisión del Consejo 2004/544/CE relativa a la celebración del Convenio europeo sobre protección de los animales durante el transporte internacional¹, en la que por transporte se entiende cualquiera de los siguientes: entre dos Estados miembros cuando se atravesase el territorio de un tercer país; entre un Estado miembro y un tercer país; o entre dos Estados miembros directamente;
32. Lamenta la decisión adoptada por la Conferencia de Presidentes, sin someterla a votación en el Pleno del Parlamento, de no constituir una comisión parlamentaria de investigación sobre el bienestar de los animales durante el transporte dentro y fuera de la Unión, a pesar de contar con el apoyo de un gran número de diputados de diferentes grupos políticos; recomienda, por lo tanto, que el Parlamento Europeo constituya una comisión de investigación sobre el transporte de animales dentro y fuera de la Unión desde el inicio de la próxima legislatura con el fin de hacer un seguimiento e investigar adecuadamente la crueldad en el transporte de animales;
33. Insta urgentemente a la Comisión a que, a la vista de estos problemas sistemáticos de aplicación, establezca un control efectivo del cumplimiento del Reglamento a todos los niveles en todos los Estados miembros, inicie de inmediato las investigaciones necesarias sobre las posibles infracciones del Reglamento e incoe procedimientos de infracción contra los Estados miembros responsables.

¹ DO L 241 de 13.7.2004, p. 21.

**INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN EN LA COMISIÓN COMPETENTE
PARA EMITIR OPINIÓN**

Fecha de aprobación	8.10.2018
Resultado de la votación final	+: 24 -: 0 0: 0
Miembros presentes en la votación final	Margrete Auken, Beatriz Becerra Basterrechea, Pál Csáky, Miriam Dalli, Rosa Estaràs Ferragut, Eleonora Evi, Peter Jahr, Rikke-Louise Karlsson, Jude Kirton-Darling, Svetoslav Hristov Malinov, Notis Marias, Ana Miranda, Miroslavs Mitrofanovs, Marlene Mizzi, Virginie Rozière
Suplentes presentes en la votación final	Urszula Krupa, Sven Schulze, László Tőkés, Ángela Vallina, Rainer Wieland
Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final	Javier Couso Permuy, Rosa D'Amato, Anja Hazekamp, Barbara Kudrycka

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

24	+
ALDE	Beatriz Becerra Basterrechea
ECR	Urszula Krupa, Notis Marias
EFDD	Rosa D'Amato, Eleonora Evi
GUE/NGL	Javier Couso Permuy, Anja Hazekamp, Ángela Vallina
NI	Rikke-Louise Karlsson
PPE	Pál Csáky, Rosa Estaràs Ferragut, Peter Jahr, Barbara Kudrycka, Svetoslav Hristov Malinov, Sven Schulze, László Tóké, Rainer Wieland
S&D	Miriam Dalli, Jude Kirton-Darling, Marlene Mizzi, Virginie Rozière
Verts/ALE	Margrete Auken, Ana Miranda, Miroszlav Mitrofanovs

0	-

0	0

Explicación de los signos utilizados

- + : a favor
- : en contra
- 0 : abstenciones

**INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO**

Fecha de aprobación	24.1.2019
Resultado de la votación final	+ : 22 - : 12 0 : 4
Miembros presentes en la votación final	John Stuart Agnew, Clara Eugenia Aguilera García, Eric Andrieu, Daniel Buda, Jacques Colombier, Michel Dantin, Paolo De Castro, Albert Deß, Jørn Dohrmann, Herbert Dorfmann, Norbert Erdős, Luke Ming Flanagan, Karine Gloanec Maurin, Martin Häusling, Anja Hazekamp, Esther Herranz García, Ivan Jakovčić, Philippe Loiseau, Mairead McGuinness, Ulrike Müller, James Nicholson, Maria Noichl, Marijana Petir, Jens Rohde, Bronis Ropè, Maria Lidia Senra Rodríguez, Czesław Adam Siekierski, Tibor Szanyi, Marc Tarabella, Marco Zullo
Suplentes presentes en la votación final	Angélique Delahaye, Stefan Eck, Fredrick Federley, Maria Heubuch, Anthea McIntyre, Momchil Nekov, Annie Schreijer-Pierik, Vladimir Urutchev, Thomas Waitz
Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final	Krzysztof Hetman, Stanisław Ożóg

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO**

22	+
ALDE	Fredrick Federley, Ivan Jakovčić, Ulrike Müller, Jens Rohde
ECR	Jørn Dohrmann
EFDD	Marco Zullo
ENF	Jacques Colombier, Philippe Loiseau
GUE/NGL	Stefan Eck, Luke Ming Flanagan, Anja Hazekamp, Maria Lidia Senra Rodríguez
PPE	Czesław Adam Siekierski
S&D	Eric Andrieu, Karine Gloanec Maurin, Momchil Nekov, Maria Noichl, Tibor Szanyi, Marc Tarabella
VERTS/ALE	Martin Häusling, Bronis Ropè, Thomas Waitz

12	-
ENF	John Stuart Agnew
PPE	Daniel Buda, Michel Dantin, Angélique Delahaye, Albert Deß, Norbert Erdős, Mairead McGuinness, Marijana Petir, Annie Schreijer-Pierik, Vladimir Urutchev
S&D	Clara Eugenia Aguilera García, Paolo De Castro

4	0
ECR	Anthea McIntyre, James Nicholson, Stanisław Ożóg
PPE	Herbert Dorfmann

Explicación de los signos utilizados

- + : a favor
- : en contra
- 0 : abstenciones