



---

## TEXTOS APROBADOS

---

### P9\_TA(2022)0015

#### **Protección de los animales durante su transporte**

**Recomendación del Parlamento Europeo, de 20 de enero de 2022, al Consejo y a la Comisión a raíz de la investigación sobre las alegaciones de infracción y de mala administración en la aplicación del Derecho de la Unión en relación con la protección de los animales durante el transporte dentro y fuera de la Unión (2021/2736(RSP))**

*El Parlamento Europeo,*

- Vistos los artículos 13 y 226 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE),
- Vista la Decisión 95/167/CE, Euratom, CECA del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión, de 19 de abril de 1995, relativa a las modalidades de ejercicio del derecho de investigación del Parlamento Europeo<sup>1</sup>,
- Vista su Decisión (UE) 2020/1089, de 19 de junio de 2020, sobre la constitución, las competencias, la composición numérica y la duración del mandato de la Comisión de Investigación encargada de examinar las alegaciones de infracción y de mala administración en la aplicación del Derecho de la Unión en relación con la protección de los animales durante el transporte dentro y fuera de la Unión<sup>2</sup>,
- 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 conexas<sup>3</sup>,
- Visto el Código sanitario para animales acuáticos 2015 de la Organización Mundial de Sanidad Animal, capítulo 7.2, Bienestar de los peces de cultivo durante el transporte,
- Vistas las directrices de la Plataforma de la UE sobre Bienestar animal, de 3 de noviembre de 2020, sobre el movimiento comercial de gatos y perros por tierra,
- Visto el proyecto de Recomendación de la Comisión de Investigación sobre Protección de los Animales durante el Transporte dentro y fuera de la Unión,
- Visto el informe final de la Comisión de Investigación sobre Protección de los Animales durante el Transporte dentro y fuera de la Unión (A9-0350/2021),

---

<sup>1</sup> DO L 113 de 19.5.1995, p. 1.

<sup>2</sup> DO L 239 I de 24.7.2020, p. 1.

<sup>3</sup> DO L 3 de 5.1.2005, p. 1.

– Visto el artículo 208, apartado 12, de su Reglamento interno,

### ***Resultados generales***

1. Subraya que deben garantizarse en todo momento todas las condiciones necesarias para velar por el bienestar de los animales durante el transporte para todos los animales transportados, independientemente de su especie, edad, categoría o estado físico, la duración del viaje o el medio de transporte, incluidos terceros países; señala que los ganaderos, en general, tienen un interés especial en garantizar que los animales lleguen a su destino en las mejores condiciones posibles;
2. Pide a la Comisión que tenga en cuenta el informe y las recomendaciones de la Comisión de Investigación sobre Protección de los Animales durante el Transporte al llevar a cabo su control de adecuación de la legislación sobre bienestar animal, en particular el Reglamento (CE) n.º 1/2005;
3. Subraya que la Unión y sus Estados miembros tienen la convicción de que los animales son seres sensibles con necesidades particulares que deben tenerse en cuenta, de conformidad con el artículo 13 del TFUE;
4. Constata 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;
5. Subraya que la ciudadanía de la Unión manifiesta cada vez más su voluntad de que se cumplan las normas sobre bienestar animal, en especial durante el transporte de animales vivos;
6. Está de acuerdo con el Tribunal de Cuentas Europeo en que, si bien la Unión cuenta con algunas de las normas sobre bienestar animal más estrictas, no se aplican adecuadamente en todos los Estados miembros<sup>1</sup>; insiste en que estas normas solo serán eficaces si se aplican plenamente y de forma armonizada, y reflejan los últimos conocimientos científicos; considera que la Unión debe redoblar sus esfuerzos para garantizar el pleno respeto del bienestar de los animales durante su transporte en todos los Estados miembros, en todo momento y por todas las partes interesadas, desde el lugar de origen hasta el destino final; subraya que las malas prácticas no están presentes en toda la industria; reconoce que el transporte de animales vivos desempeña actualmente un papel fundamental en la dimensión económica y social de algunas zonas rurales, en concreto las predominantemente agrícolas, más remotas o despobladas;
7. Subraya que la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA) ha reconocido la escasez de literatura científica sobre el bienestar animal<sup>2</sup> e insta a la Comisión y a los Estados miembros a promover la generación de estudios científicos que aumenten el conocimiento y faciliten mejores garantías de bienestar animal en Europa;
8. Subraya que la Unión debe trabajar para crear las condiciones necesarias que permitan un período de transición justo y adecuado hacia un sistema más eficiente, económico y

---

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

<sup>2</sup> EFSA, «Transporte animal: ayúdenos a preparar nuestra evaluación», 15 de abril de 2021.

ético que favorezca el transporte de espermatozoides o embriones en lugar de ganado reproductor, y de canales y carne en lugar de animales para su sacrificio, siempre que sea posible;

9. Observa que las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 1/2005 no se ajustan a la Estrategia «De la Granja a la Mesa» y acoge con satisfacción el control de adecuación de la legislación de la Unión propuesto por la Comisión como parte de la estrategia; subraya que el Reglamento (CE) n.º 1/2005 revisado se debe adaptar a la Estrategia «De la Granja a la Mesa»; destaca que avanzar hacia la sustitución, en la medida de lo posible, del transporte de animales vivos por el transporte de canales, productos cárnicos y material genético se ajustaría al objetivo principal de la estrategia de crear cadenas cortas de suministro de alimentos más resilientes y sostenibles, y menos dependientes del transporte de animales de larga distancia; considera, además, que el transporte de productos reproductivos, que ocupan menos espacio, puede reducir el impacto medioambiental en términos de emisiones de CO<sub>2</sub> y consumo de combustible; considera asimismo que la atención prestada a las pequeñas explotaciones y a las redes regionales de mataderos puede contribuir a reducir el transporte de animales en el marco de la consecución del objetivo de un sistema alimentario resiliente y sostenible que ofrezca a los ganaderos un nivel de vida digno; señala que la Estrategia «De la Granja a la Mesa» recuerda la importancia de avanzar hacia un consumo de alimentos más saludable, de origen vegetal, equilibrado y sostenible;
10. Pide a la Comisión que presente con carácter urgente, y a más tardar en 2023, un plan de acción en el que se identifiquen claramente las fuerzas motrices que subyacen al transporte de animales y se propongan acciones políticas concretas, incluidas acciones reguladoras, y se establezcan plazos e hitos precisos, con el fin de atenuar tales fuerzas y reducir la necesidad de transportar animales vivos, permitiendo en la medida de lo posible la sustitución de este transporte por un comercio de carne, canales y material genético; recuerda la necesidad de reducir al mínimo las repercusiones socioeconómicas de tal cambio, asignando diferentes fondos, incluidos los de la política agrícola común (PAC), a este objetivo, y proporcionando los incentivos adecuados para fomentar y permitir a los ganaderos y transportistas llevar a cabo esta transición de una manera eficiente; insiste en que la transición solo será posible si se adoptan medidas multidisciplinarias que vayan más allá del Reglamento (CE) n.º 1/2005 para facilitar y apoyar la transición, de manera que se produzca sin problemas y con conciencia social;
11. Subraya las ventajas del transporte de material genético (semes y embriones) para difundir la mejora genética de algunas especies; recuerda, no obstante, que el transporte de animales puede contribuir a una reserva genética más amplia en las explotaciones, por ejemplo en terceros países, y señala que, en algunos casos, las líneas de apareamiento natural y/o maternas de las especies se deben transportar desde núcleos, unidades de «multiplicación» y explotaciones a otras explotaciones; recuerda que este transporte sigue siendo importante para el sustento ganadero a pequeña escala y familiar en la Unión; señala, además, que la PAC y otros fondos se deben utilizar para desarrollar y estimular nuevas tecnologías e innovaciones en la manipulación y el transporte de material genético, y para apoyar a los criadores;
12. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que desarrollen estrategias para la reducción de las etapas de transporte en la vida de los animales en las que se disminuya la división en explotaciones de cría, de ceba y mataderos, se establezcan los llamados sistemas de cría cerrados, se reduzca la distancia entre estas explotaciones y se incremente el enfoque regional en la cría de animales;

13. Recuerda a los Estados miembros que, según jurisprudencia reiterada<sup>1</sup>, pueden establecer normas nacionales más estrictas para la protección de los animales durante el transporte, siempre que sean conformes con el objetivo principal del Reglamento (CE) n.º 1/2005;
14. Considera que los operadores del sector y todas las partes que intervienen en el transporte de animales vivos, incluidos los ganaderos, deben disponer de un conjunto claro de normas y definiciones que cumplir, con un marco de previsibilidad y períodos de transición adecuados para aplicar los cambios; pide a la Comisión que tenga lo anterior en cuenta a la hora de revisar y proponer un nuevo Reglamento;
15. Pide a la Comisión que revise con minuciosidad las definiciones del lugar de salida y del lugar de destino para que se refleje el tiempo real del transporte en su totalidad desde la explotación de origen hasta la explotación de destino o el lugar de sacrificio, incluido el tiempo transcurrido en los centros de concentración, y para evitar que se eludan las normas específicas sobre la duración del viaje y las prohibiciones de transporte a determinados países estableciendo un recorrido alternativo de transporte a través de otros Estados miembros o terceros países;
16. Considera que una responsabilidad más clara y más explícita para el bienestar de los animales en las instituciones de la Unión tendría una gran importancia para mejorar el cumplimiento de la legislación existente en materia de bienestar animal, la identificación de las lagunas pertinentes y la elaboración de las propuestas necesarias para ofrecer respuestas efectivas cuando sea necesario;
17. Pide a la Comisión que destine fondos de los programas existentes, incluidos los fondos del Pilar II de la PAC, y que prevea nuevos instrumentos de financiación en los próximos instrumentos financieros dedicados a la investigación y la evidencia científicas más específicas, facilitando una formación adecuada a todas las personas que intervengan en el transporte de animales, incluidos funcionarios y conductores, para mejorar el bienestar de los animales durante el transporte y construir instalaciones de sacrificio, incluidas instalaciones móviles, en regiones con altas concentraciones de animales, mejorando la duración y la calidad del transporte, y facilitando medios de vida en las zonas rurales y medidas que promuevan el cambio a un transporte de carne, canales y material genético; reitera la importancia de las cadenas de valor regionales en el bienestar animal;
18. Pide que en la próxima reforma de la PAC se mantenga y refuerce el vínculo entre el aumento de los pagos de la PAC y la mejora de las condiciones de bienestar animal que respeten plenamente o vayan más allá de las normas del Reglamento (CE) n.º 1/2005;
19. Pide a la Comisión que desarrolle campañas e iniciativas para informar adecuadamente a los ciudadanos de la Unión y aumentar su toma de conciencia sobre el bienestar animal en las explotaciones y durante el transporte, sobre la necesidad de mejorar y aplicar adecuadamente las normas de la Unión y apoyar a quienes trabajan en el sector del transporte de animales para ayudarles a elevar las normas, así como sobre las

---

<sup>1</sup> Véase la sentencia del Tribunal (Sala Primera) de 14 de octubre de 2004, Comisión de las Comunidades Europeas contra Reino de los Países Bajos, C-113/02, ECLI:EU:C:2004:616 y la sentencia del Tribunal (Sala Tercera) de 8 de mayo de 2008, Danske Svineproducenter contra Justitsministeriet, asunto C-491/06, ECLI:EU:C:2008:263.

implicaciones económicas y sociales del transporte de animales vivos; considera que el objetivo principal es infundir una mayor confianza en los consumidores sobre el valor y la calidad elevados del sector agrícola y alimentario europeo, facilitando una comunicación mejor y transparente, ya sea directamente de los ganaderos o indirectamente a través de las instituciones de la Unión;

20. Subraya que la toma de conciencia y la comprensión públicas del bienestar animal en la producción alimentaria mejoran considerablemente con la educación en los centros escolares y las campañas de promoción;
21. Advierte que las modificaciones del Reglamento (CE) n.º 1/2005 tienen mayores repercusiones en regiones como las ultraperiféricas, debido principalmente a su lejanía, insularidad y tamaño reducido, entre otros factores; insiste en que, de conformidad con el artículo 349 del TFUE, se deben tener en cuenta las características especiales y limitaciones de las regiones ultraperiféricas al aplicar políticas comunes al respecto, incluido el Reglamento (CE) n.º 1/2005;
22. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que concedan una protección especial a las personas que trabajen en el sector del transporte o realicen controles veterinarios cuando observen y denuncien infracciones de la legislación en materia de protección animal en el marco de sus funciones;
23. Acoge con satisfacción los esfuerzos realizados para el desarrollo de un distintivo de bienestar animal común de la Unión, que incluya asimismo el aspecto del transporte y se fundamente en criterios armonizados y técnicos;
24. Solicita que el distintivo de bienestar animal incluya información acerca de los métodos de producción, así como una selección de indicadores de bienestar animal científicamente consolidados, entre otros, acerca de los sistemas de cría y el transporte;
25. Pide a la Comisión que amplíe la lista de delitos medioambientales para incluir los incumplimientos del Reglamento (CE) n.º 1/2005 que se traduzcan en actos de crueldad, lesiones graves y abandono;
26. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que revisen el Reglamento (CE) n.º 1/2005 para garantizar que los conductores no tengan que escoger entre el cumplimiento de las normas y el bienestar animal, concretamente en lo relativo a la necesidad de parar y descansar, que en ocasiones puede ser perjudicial para el bienestar animal;
27. Pide que la responsabilidad relativa al bienestar animal se explicita en el título del Comisario de la Unión correspondiente y en el nombre de la Dirección General de la Comisión pertinente, con el fin de reflejar la importancia de esta cuestión para los ciudadanos europeos y garantizar que se le preste la atención política suficiente;
28. Recuerda que el bienestar animal está vinculado a la seguridad alimentaria a medio y largo plazo, por su contribución a la resiliencia, la eficiencia de los recursos y la igualdad social;
29. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que estudien la posibilidad de introducir un sistema de etiquetado de bienestar animal transparente y armonizado para los productos de origen animal que también tenga en cuenta las condiciones de transporte y sacrificio;

### ***Aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005***

30. Insta a todos los Estados miembros, en especial a aquellos en que la aplicación del Reglamento sea particularmente deficiente, y a la Comisión a que adopten todas las medidas necesarias para mejorar la implementación, el cumplimiento y la plena aplicación del marco regulador existente, incluso estableciendo un procedimiento de control riguroso y armonizado a escala de la Unión; señala que la legislación existente sobre transporte animal se aplica de una manera diferente de un Estado miembro a otro; considera que el principal modo de abordar algunas de las cuestiones relativas al bienestar animal durante el transporte de forma armonizada en toda la Unión, en el que se deberían tener en cuenta las últimas investigaciones científicas, conocimientos y recomendaciones, es mediante una revisión del Reglamento (CE) n.º 1/2005, con el objetivo de establecer disposiciones que se apliquen y cumplan en el caso de todos los animales transportados;
31. Observa que los controles rigurosos del transporte de animales desde terceros países pueden reducir la competencia desleal en detrimento de los productores de la Unión y alentar a terceros países a que mejoren sus normas de transporte de animales;
32. Pide a todos los Estados miembros que adopten medidas nacionales más estrictas para mejorar el bienestar de los animales durante el transporte;
33. Reconoce el compromiso de la Comisión de revisar la legislación sobre bienestar animal, incluido el Reglamento (CE) n.º 1/2005, con el fin de adaptarla a los últimos conocimientos científicos, recomendaciones y experiencia práctica, y ampliar su alcance, facilitar su aplicación y, en última instancia, garantizar un mayor nivel de bienestar animal; destaca que el bienestar animal mejoraría si se aplicase correctamente la legislación sobre el transporte de animales vivos;
34. Subraya que muchos de los problemas actuales de la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 se deben a interpretaciones diferentes y pide a la Comisión que, al proponer una revisión del Reglamento, establezca normas claras, mensurables y cuantificables para lograr una aplicación armonizada en toda la Unión, así como indicadores innovadores basados en el bienestar animal; pide a la Comisión que, a este respecto, considere los últimos conocimientos científicos, incluida la próxima evaluación de la EFSA sobre el bienestar de los animales durante el transporte en la Unión;
35. Insta a la Comisión a que acompañe su revisión del Reglamento (CE) n.º 1/2005 de una evaluación de impacto *ex ante* basada en una investigación científica rigurosa sobre el impacto del transporte en los animales de todas las especies y edades, y en una evaluación exhaustiva del impacto socioeconómico, medioambiental y sanitario en la que se tenga en cuenta la diversidad de situaciones y especificidades geográficas, incluyendo las islas, las regiones remotas y ultraperiféricas, y los modelos ganaderos en toda la Unión; pide a la Comisión que ponga rápidamente a disposición del público los resultados de estas evaluaciones para ofrecer a los ganaderos la certeza y la previsibilidad que necesitan para planificar, y el tiempo suficiente para que se puedan adaptar a la nueva normativa, sin comprometer el bienestar animal;
36. Pide un sistema transparente de supervisión y notificación de la Unión para que tanto los Estados miembros como la Comisión sean plenamente responsables de la aplicación y el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 1/2005, y se garantice que las infracciones se aborden y mitiguen con eficacia;

37. Observa que el sacrificio de animales y la transformación de la carne cerca del lugar de cría no solo contribuyen al bienestar animal, limitando la duración del transporte, sino también a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero;
38. Constata que la desaparición de los mataderos de proximidad, factor de prolongación del transporte, es un reto para la Unión y los Estados miembros; pide a la Comisión y a los Estados miembros que establezcan mecanismos de financiación para que los mataderos locales sean económicamente viables, estén cerca de las explotaciones ganaderas y distribuidos de forma geográficamente equitativa;
39. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que faciliten el desarrollo del sacrificio en la explotación, mediante mataderos móviles, con el fin de suprimir la necesidad de transportar animales vivos siempre que sea posible;
40. Es consciente de la escasez de literatura científica sobre el bienestar animal durante el transporte y recomienda encarecidamente a la Comisión y a los Estados miembros que faciliten conocimientos científicos más actualizados sobre este tema;
41. Pide a la Comisión que considere la cuestión de los animales que ya no sean aptos para el transporte al revisar las normas y que se base en conocimientos especializados para encontrar soluciones sobre la manera de abordarla;
42. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que desarrollen procedimientos armonizados para la aprobación del transporte y que adopten medidas para prevenir la propagación de enfermedades animales infecciosas durante el transporte, tanto dentro de la Unión como desde terceros países;
43. Pide a la Comisión que refuerce sus poderes coercitivos en el caso de infracciones recurrentes y reiteradas del Reglamento (CE) n.º 1/2005 e inicie procedimientos de infracción y aplique sanciones efectivas contra los Estados miembros que no lo apliquen correctamente; considera que las sanciones deben tener como objetivo principal la rectificación de los problemas existentes y ejercer un efecto disuasorio frente a futuras infracciones;
44. Pide a los Estados miembros que formen de manera adecuada y contraten a suficientes veterinarios y oficiales de policía que realicen comprobaciones efectivas y frecuentes durante el viaje, y que garanticen la presencia de un veterinario durante la carga antes de cada viaje;
45. Pide a los Estados miembros y a los transportistas que promuevan y apliquen plenamente las directrices para el transporte de animales de la Unión, y respaldadas por la Comisión, mediante la entrada en vigor del Reglamento (CE) n.º 1/2005 revisado, cuyo objetivo es establecer buenas prácticas que ayuden a la industria a mejorar el bienestar de los animales durante el transporte; pide a la Comisión que promueva la traducción de las directrices a todas las lenguas oficiales de la Unión, fomente el intercambio de experiencias sobre el terreno y promueva las buenas prácticas y directrices existentes para ayudar a las autoridades competentes y a los agentes implicados en el transporte de animales vivos a aplicar mejor y cumplir las normas de bienestar animal;
46. Pide a la Comisión que se cerciore de que las directrices se actualizan con arreglo a la última evidencia científica y se ajustan al Reglamento (CE) n.º 1/2005; recuerda, sin

embargo, que las directrices destinadas a subsanar lagunas en la legislación no son jurídicamente vinculantes y pide a la Comisión que incluya disposiciones para proteger adecuadamente a las especies que están deficientemente cubiertas por la legislación, como las aves de corral, los conejos y los peces;

47. Considera que la formación adecuada y el aprendizaje continuo de toda persona autorizada que trabaje en el sector del transporte de animales son requisitos esenciales para salvaguardar el bienestar de los animales durante el transporte; insiste, por lo tanto, en el desarrollo de un sistema de formación armonizado y obligatorio para todas las personas que intervengan en operaciones de transporte animal, que debería ser un requisito previo para la autorización del transporte; exige, además, que esta formación incluya todos los aspectos del proceso de transporte, como los medios de transporte, el tipo y la naturaleza del viaje, la manipulación adecuada de los animales y el proceso de toma de decisiones sobre las evaluaciones de aptitud para el transporte y los requisitos relativos a la especie, la categoría, la edad, el estado corporal, el comportamiento, la fisiología y los mecanismos de afrontamiento del estrés del animal;
48. Insta a los Estados miembros a que garanticen que la formación para obtener el certificado de competencia sea específica según la especie, la categoría y la edad, con una validez máxima de cinco años, y que se imponga un curso de actualización obligatorio para obtener su renovación;
49. Insta a los Estados miembros a que ofrezcan formación específica a los trabajadores de salvamento sobre el modo de rescatar animales y a garantizar que, en caso de accidente, se les permita acceder a los lugares, vehículos y buques para realizar su trabajo;
50. Pide a la Comisión que, al adoptar actos delegados con arreglo al Reglamento (UE) 2017/625<sup>1</sup>, se cerciore de que las disposiciones de aplicación previstas en el mismo y en sus actos delegados sean como mínimo tan estrictas como las que se deban derogar;

### ***Procedimientos de autorización y aprobación del medio de transporte***

51. Insiste en que en las disposiciones relativas al horario y los medios de transporte se deben tener siempre en cuenta el estado fisiológico y propio de la especie del animal, el número de animales que se transportarán y la variación de raza dentro de las especies, el sexo y la edad de los animales; subraya que en los métodos de transporte utilizados siempre se deben respetar las necesidades fisiológicas, conductuales y mentales, y el bienestar del animal;
52. Pide que se incluyan en el Reglamento (CE) n.º 1/2005 los requisitos de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional para el transporte intracomunitario y extracomunitario de animales, incluidos los animales de zoológico;
53. Insiste en que las disposiciones sobre espacio disponible, densidades de carga y espacio en altura se deben adaptar a los datos científicos más recientes y al Reglamento pertinente de la Unión sobre peso máximo y altura de los camiones, estableciendo en el

---

<sup>1</sup> Reglamento (UE) 2017/625 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2017, relativo a los controles y otras actividades oficiales realizados para garantizar la aplicación de la legislación sobre alimentos y piensos, y de las normas sobre salud y bienestar de los animales, sanidad vegetal y productos fitosanitarios, DO L 95 de 7.4.2017, p. 1.

mismo normas de una manera precisa en la que se elimine la ambigüedad, no se deje margen para interpretaciones diferentes y se tengan en cuenta las necesidades específicas de cada especie; pide que se elaboren más estudios sobre estas cuestiones; solicita a los Estados miembros que garanticen que la altura interior de los vehículos de transporte cumpla las normas mínimas;

54. Recuerda la recomendación de la EFSA de utilizar ecuaciones alométricas al definir las asignaciones de espacio para ganado bovino, ovino y porcino, y la superficie por kg para caballos; cree que el uso de estos cálculos más objetivos mejorará las normas de bienestar animal y fomentará una interpretación más coherente por parte de los transportistas y las autoridades de control;
55. Considera que son necesarios más datos empíricos científicos para desarrollar soluciones óptimas y mejorar el diseño de los medios de transporte, incluidos los equipos de carga y descarga, teniendo en cuenta los requisitos propios de las especies y las categorías, así como los requisitos fisiológicos, conductuales y de edad, y las variaciones de raza dentro de las especies; cree que este diseño del transporte se debería basar también en las condiciones geográficas de una zona y en el hecho de que las pequeñas explotaciones deben transportar con frecuencia animales individuales o varios animales de diferentes especies al mismo tiempo; hace hincapié en que la calidad del entorno en los vehículos de transporte de animales es muy importante para su bienestar;
56. Considera que son precisos un mejor diseño de los medios de transporte y distancias de transporte más cortas para evitar la transmisión de enfermedades, teniendo en cuenta la grave amenaza de la resistencia antimicrobiana;
57. Pide a la Comisión que defina y proponga un conjunto de criterios armonizados y normas mínimas que se desarrolle conjuntamente con un grupo de expertos a escala de la Unión, compuesto por veterinarios y profesionales cualificados de las organizaciones no gubernamentales pertinentes, ingenieros técnicos, autoridades marítimas, transportistas, fabricantes y miembros de las autoridades competentes, y que puedan utilizar las autoridades nacionales competentes al aprobar todos los medios de transporte y contenedores de animales;
58. Pide la creación de un sistema centralizado a escala de la Unión para la autorización de buques con arreglo a un procedimiento uniforme, considerando el carácter multidisciplinario de las certificaciones de buques en las que intervienen tanto ingenieros como veterinarios; considera fundamental que las recomendaciones del documento de red sobre la autorización y la inspección de buques destinados al transporte de ganado<sup>1</sup> se apliquen en todos los Estados miembros; considera urgente impedir que los buques operen con un nombre diferente y soliciten, por tanto, nuevas licencias, especialmente cuando hayan estado implicados en infracciones graves del Reglamento (CE) n.º 1/2005;
59. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que refuercen el control del cumplimiento de las normas de seguridad marítima por parte de los buques destinados al transporte de ganado; pide a los Estados miembros, en particular, que sean más rigurosos en sus

---

<sup>1</sup> Dirección General de Salud y Seguridad Alimentaria, Auditorías y Análisis de Salud y Alimentos, Unidad F2 de la Comisión: Animales, documento de red de puntos de contacto nacionales titulado «Documento de red sobre buques destinados al transporte de ganado», 2020.

procedimientos de certificación de buques;

60. Señala que los Estados miembros no deben autorizar el uso de vehículos y buques destinados al transporte de animales que no cumplan las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 1/2005; pide a los Estados miembros que sean más rigurosos tanto en los procedimientos de certificación y aprobación de vehículos y buques como en la concesión de certificados de competencia a los conductores; pide a los Estados miembros que sean más rigurosos a la hora de rechazar certificaciones y aprobaciones en caso de incumplimiento y que retiren las autorizaciones ya expedidas, en caso necesario; pide a la Comisión que sea más rigurosa al sancionar a los Estados miembros que aprueben medios de transporte que no se ajusten a las necesidades de bienestar de los animales;
61. Pide a los Estados miembros que se aseguren de que no haya ranuras entre el suelo o la pared del vehículo y las separaciones en los vehículos de transporte;
62. Pide a los Estados miembros que creen las condiciones necesarias para garantizar el adecuado apoyo de ingenieros a veterinarios u otras personas autorizadas que cuenten con certificación en la autorización de los medios de transporte en relación con elementos específicos, como los sistemas de ventilación, aire acondicionado y calefacción, los suministros de agua y alimentación, los equipos de control y mantenimiento de la calidad del agua, los sistemas de emergencia de los buques y las fuentes de energía primaria asociadas;
63. Considera que debe ser obligatoria la instalación de sistemas de televisión en circuito cerrado en los medios de transporte para trayectos de larga distancia, prestando especial atención a las operaciones de carga y descarga, en aras de la protección del bienestar animal y con miras a salvaguardar a los operadores que cumplen las normas frente a la competencia desleal; destaca que las autoridades competentes deben garantizar, a lo largo de todo el proceso, la protección de datos y el derecho a la intimidad, incluidos los de quienes no participan en el transporte de animales y podrían ser grabados sin ser conscientes de ello; considera que los transportistas deben conservar los vídeos grabados durante un período determinado y ponerlos a disposición de las autoridades competentes cuando lo soliciten;
64. Considera que los planes de contingencia presentados por los transportistas deben abarcar todos los tipos de incidentes y situaciones de emergencia que puedan producirse durante el transporte, ya sean naturales o fruto de acciones humanas, incluida la reparación de los problemas mecánicos, la gestión de los retrasos, la determinación de rutas alternativas si fuera necesario y la garantía del suministro necesario de comida y agua, entre otras cosas; estima que los planes de contingencia deben adaptarse para reflejar las especificidades de cada viaje; considera esencial que se establezcan normas claras que prohíban la autorización del transporte que incluya planes de emergencia poco realistas, inverosímiles o inexistentes e insta a los Estados miembros a que rechacen cualquier cuaderno de a bordo que carezca de un plan de contingencia creíble o completo;
65. Pide a la Comisión que prohíba el transporte cuando sea imposible descargar, albergar, alimentar o suministrar agua a los animales en los pasos fronterizos y puertos u otros lugares peligrosos clave;
66. Pide a los Estados miembros y a sus autoridades competentes que inspeccionen

adecuadamente las operaciones de carga como requiere el artículo 20 del Reglamento (CE) n.º 1/2005;

### ***Controles y recopilación e intercambio de datos***

67. Insta a la Comisión a que desarrolle rápidamente una base de datos central de transportistas autorizados y certificados de competencia en la Unión; pide que se publique un informe anual sobre las infracciones del Reglamento (CE) n.º 1/2005 y las sanciones aplicadas, que también se debería tener en cuenta para la futura normativa; considera que los certificados de competencia deberían tener un formato multilingüe uniforme, que se deberá definir en la legislación de la Unión; pide a la Comisión que elabore un plan de certificación europeo para los cargueros y sus tripulantes, que garantice que los primeros estén suficientemente equipados y los segundos suficientemente formados para el transporte de animales vivos; pide a la Comisión que elabore una lista de operadores culpables de infracciones graves y frecuentes del Reglamento, que se debería actualizar periódicamente y compartir con las autoridades nacionales;
68. Pide a los Estados miembros que mejoren y apliquen un uso más eficaz, transparente y sistemático del Sistema Experto de Control del Comercio (TRACES) y que aprovechen sus nuevas funciones para orientar mejor sus inspecciones o auditorías sobre la base de una evaluación de riesgos, que apoyen la preparación de análisis de riesgos para los controles del transporte de animales vivos por parte de los Estados miembros y que mejoren sus controles de verosimilitud a la hora de aprobar los cuadernos de a bordo y realizar controles retrospectivos; pide a la Comisión que garantice un acceso fácil a la plataforma TRACES, permitiendo un acceso más amplio a todos los usuarios autorizados y facilitando su acceso a las autoridades competentes, y que ayude a armonizar los procedimientos entre los Estados miembros; pide a los Estados miembros que garanticen una mejor formación de los operadores que utilicen el sistema; considera que TRACES se debe utilizar en todos los transportes que impliquen desplazamientos marítimos;
69. Destaca la necesidad de simplificar los procesos de planificación del cuaderno de a bordo; pide una transición rápida de los cuadernos de a bordo en papel a los cuadernos de a bordo digitales que, una vez aprobados por un veterinario oficial, se deberían enviar a las autoridades competentes y ser accesibles por parte de las autoridades competentes de todos los Estados miembros; pide a los Estados miembros que garanticen que las autoridades competentes comprueban que los cuadernos de a bordo contienen información realista, cumpliendo lo dispuesto en el artículo 14, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1/2005, y que la planificación del transporte incluye la prueba de una reserva en un puesto de control, con piensos y agua;
70. Pide a la Comisión que establezca un marco común mínimo sobre el número de controles en los viajes de transporte de animales, garantizando que el número de controles nacionales y de la Unión sea proporcional al número de animales que salgan de cada Estado miembro; pide además a la Comisión que proponga opciones de control que no impliquen obstáculos burocráticos adicionales que puedan poner en peligro el bienestar de los animales destinados al transporte o la uniformidad de los controles en toda la Unión; considera que los Estados miembros deberían establecer sistemas de controles en los que se verifique la existencia, la calidad y la aplicación de análisis de riesgos al delegar los controles a otras autoridades;

71. Subraya que se debería fomentar la expansión de mataderos regionales y aprobar el sacrificio en las explotaciones con el fin de evitar el transporte de larga distancia y, por lo tanto, mejorar aún más el bienestar del ganado;
72. Subraya que los planes de acción presentados por los Estados miembros para abordar las deficiencias detectadas en la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 deben contener iniciativas concretas con plazos estrictos de finalización; pide a la Comisión que lleve a cabo un seguimiento exhaustivo de los planes para garantizar que las acciones se concluyan y los objetivos se cumplan plenamente; insiste en que los Estados miembros tengan la posibilidad de imponer reglas estrictas para asegurar el bienestar de los animales vivos durante el transporte;
73. Pide a la Comisión que proponga y establezca un sistema de sanciones armonizado y eficaz en toda la Unión, con una definición de criterios mínimos comunes para las sanciones por infracciones del Reglamento, con el fin de sentar las bases de un sistema eficaz, proporcionado y disuasorio en toda la Unión, y que se tenga en cuenta en el sistema de sanciones la naturaleza, la gravedad, la escala y la duración de la infracción, así como la ocurrencia de infracciones anteriores;
74. Pide a los Estados miembros que garanticen que sus fuerzas policiales nacionales reciban formación para identificar activamente cualquier infracción de la legislación de transporte de animales en la Unión;
75. Subraya la necesidad de una formación uniforme de las fuerzas policiales en todos los Estados miembros para garantizar unos controles adecuados en todas las etapas de los desplazamientos;
76. Pide a la Comisión que proponga medidas para garantizar inspecciones exhaustivas y uniformes del cumplimiento, con normas de transporte que prevengan el abandono de animales en la Unión;
77. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que desarrollen un procedimiento que permita retirar rápidamente sus autorizaciones a las empresas que infrinjan de forma grave y reiterada el Reglamento (CE) n.º 1/2005, lo que también conduce a una competencia desleal;
78. Solicita indicadores de bienestar basados en animales, como índices físicos, fisiológicos y conductuales (es decir, basados en observaciones de los animales), así como el posible uso de monitores portátiles y marcadores bioquímicos: que se incorporen al Reglamento (CE) n.º 1/2005 y los utilicen las autoridades competentes y la Comisión para la recogida de datos, los inspectores veterinarios, los transportistas y los operadores en condiciones comerciales; considera que estas herramientas serían necesarias para evaluar el bienestar de los animales antes, durante y después del transporte; señala que algunos de estos indicadores ya existen, mientras que otros están siendo desarrollados por centros de referencia europeos, pero subraya la necesidad de seguir investigando y recopilar datos sobre el terreno;
79. Considera que el acceso en tiempo real a los sistemas de navegación por satélite y a los registros de temperatura es fundamental para las autoridades competentes y los transportistas en cualquier momento de un desplazamiento; considera que los medios de transporte deberían estar equipados con sistemas de control más actualizados y supervisados por las autoridades competentes, que incluyan mediciones de los índices

de temperatura y humedad dentro y fuera del vehículo, información sobre el suministro de agua y un registro de las operaciones de carga y descarga; recuerda que las autoridades competentes deben garantizar, a lo largo de todo el proceso, la protección de datos y el derecho a la intimidad;

80. Insiste en que el organizador o el transportista deben proporcionar a las autoridades competentes acceso en tiempo real a los datos electrónicos originales, desde el envío de la partida en el lugar de origen hasta la descarga de los animales en el lugar de destino, con el fin de garantizar el acceso a unos datos que no se puedan manipular;
81. Pide a los Estados miembros que realicen controles sin previo aviso, a través de las autoridades competentes, de la planificación y la ejecución del transporte de animales;
82. Subraya que las partidas dentro de la Unión también se deberían inspeccionar en el momento de la carga; exige que las autoridades competentes controlen el momento de la carga para asegurarse que se respetan los requisitos del Reglamento (CE) n.º 1/2005 en cuanto a espacio en el suelo y en altura, y que los sistemas de ventilación y de distribución de agua, así como los abrevaderos, funcionan correctamente y son adecuados para las especies transportadas, que no se cargan animales no aptos y que se proporciona suficiente alimento y yacija;
83. Insta a los Estados miembros, en aras del bienestar animal, a que lleven a cabo controles retrospectivos para comprobar si se descargó a los animales durante todo el período de descanso exigido por la legislación de la Unión; pide a la Comisión que dé una orden clara a los Estados miembros para que las autoridades competentes actúen de forma armonizada, con el fin de que no se autorice ningún transporte en el que no se realicen controles retrospectivos con regularidad;

### ***Tiempo de viaje y períodos de descanso***

84. Recomienda el establecimiento en toda la Unión de un procedimiento basado en especies para registrar la frecuencia de alimentación y suministro de agua desde la última alimentación antes de la carga en la explotación de origen hasta el final del viaje, sin causar retrasos adicionales ni estrés añadido durante las paradas o la carga o descarga; insiste en que la Comisión adopte medidas para garantizar que los Estados miembros sancionen debidamente las infracciones cuando se supere la duración de los desplazamientos;
85. Pide a los Estados miembros que inspeccionen el transporte dentro de la Unión cuando se carguen animales en vehículos, con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos del Reglamento (CE) n.º 1/2005;
86. Pide a los Estados miembros que garanticen que existe un número suficiente de bebederos accesibles, limpios, en correcto funcionamiento y adecuados para la raza de los animales, así como que el depósito de agua esté lleno y se disponga de suficiente yacija limpia;
87. Recomienda que, en la futura legislación, el tiempo de viaje de los animales domésticos que se vayan a sacrificar no supere, en principio, las ocho horas, teniendo en cuenta las características geográficas específicas de algunas regiones, como las islas, las regiones ultraperiféricas, las regiones remotas y las zonas en las que las infraestructuras estén subdesarrolladas; subraya que el tiempo máximo de viaje se debe aplicar a todos los

medios de transporte, exceptuando el transporte marítimo;

88. Insiste en que se deben revisar las disposiciones relativas a la duración máxima del viaje con el fin de integrar la evidencia de los estudios científicos existentes y en curso, y tener en cuenta la evidencia basada en animales y las necesidades específicas de la especie, la edad y la categoría;
89. Pide que se reserven fondos de la Unión ya existentes para proporcionar apoyo financiero a los mataderos y las unidades de transformación móviles, de pequeña escala, locales y colectivos, de manera que los animales se puedan sacrificar en las explotaciones o lo más cerca posible de su lugar de cría; recomienda encarecidamente estrategias alternativas al transporte de larga distancia, como la construcción de instalaciones de sacrificio y transformación locales y económicamente viables en más lugares, incentivadas y apoyadas por fondos de la Unión cuando proceda, así como iniciativas legislativas en los Estados miembros que faciliten el sacrificio en las explotaciones; pide a los Estados miembros que permitan el sacrificio de urgencia directamente en las explotaciones de cría y engorde, cuando proceda, en caso de que se determine que un animal no es apto para ser transportado;
90. Recomienda que los Estados miembros creen carriles rápidos para el transporte de animales en las fronteras dentro de la Unión, con el fin de reducir los tiempos de viaje;
91. Pide una definición de «tiempo de viaje» como todo el período de tiempo de movimiento, excluido el tiempo de carga en un medio de transporte y la descarga desde el medio de transporte, una vez se llegue al destino final; pide a las autoridades competentes que comprueben si los tiempos de carga/descarga previstos son realistas, proporcionales al número de animales que se vayan a cargar o descargar, y si se declaran con precisión en el cuaderno de a bordo; considera importante, además, que se adopten medidas para evitar el «salto de los centros de concentración» destinado a eludir los límites del viaje hasta el destino final;
92. Recomienda que la Comisión considere la evidencia científica para mejorar la calidad de todo el transporte de animales vivos, centrándose en los aspectos negativos asociados que son la causa de problemas de bienestar, como la aptitud para el transporte, el suministro de piensos y agua, los períodos de descanso y el entorno térmico, además de diferenciar entre los medios de transporte cuando proceda;
93. Pide a la Comisión que incluya en la revisión del Reglamento (CE) n.º 1/2005 disposiciones sobre la selección de la ruta más corta y adecuada para llegar al destino final;

### ***Temperatura durante el transporte***

94. Pide a los Estados miembros que garanticen unas temperaturas óptimas en el interior de los vehículos para las especies transportadas en todo momento durante el viaje, tanto si el medio de transporte está parado o en movimiento, con independencia de la temperatura exterior; pide, además, a los Estados miembros que apliquen estrictamente las temperaturas mínima y máxima dentro del medio de transporte, tal como se establece en el Reglamento (CE) n.º 1/2005; considera que los Estados miembros solo deben conceder la autorización de un viaje, los cuadernos de a bordo y los planes de viaje cuando se prevea una oscilación de la temperatura entre 5 °C y 30 °C durante todo el viaje, independientemente del tipo de transporte utilizado, a no ser que el medio de

transporte en cuestión esté equipado con sistemas de climatización capaces de mantener las temperaturas dentro del intervalo adecuado;

95. Señala que el calor corporal de los animales puede incrementar la temperatura dentro de un medio de transporte, lo que puede generar temperaturas potencialmente más altas en el interior que en el exterior;
96. Pide a los Estados miembros que realicen controles adicionales y adecuados durante las olas de calor y que se realicen estudios para subsanar las lagunas de conocimiento sobre el impacto de las temperaturas en el bienestar animal;
97. Pide a la Comisión que aclare que la norma sobre la temperatura del vehículo se aplica en todo momento durante el viaje hasta el destino final; insiste en que la Comisión debería garantizar, incluso mediante acciones judiciales, que los Estados miembros no hagan caso omiso de esta norma;
98. Pide que se desarrolle un sistema de previsión meteorológica uniforme basado en los datos del Centro Europeo de Previsiones Meteorológicas a Plazo Medio con el fin de simplificar los controles de verosimilitud de los veterinarios oficiales;
99. Pide a los Estados miembros que garanticen que los vehículos de transporte cumplen los requisitos mínimos de espacio del capítulo VII del anexo I del Reglamento (CE) n.º 1/2005 y que, en consecuencia, los animales dispongan de más espacio en caso de temperaturas elevadas;
100. Considera esencial el desarrollo de normas más específicas en el futuro sobre los intervalos de temperatura óptimos en los vehículos de transporte, teniendo en cuenta las diferentes necesidades específicas de la especie, la edad y la categoría, así como el estado fisiológico del animal, las variaciones de raza dentro de la especie, la edad, el sexo y las adaptaciones ambientales, así como la regulación de la temperatura de los animales; considera que el intervalo de temperaturas aprobado se debe basar en la temperatura efectiva, es decir, la combinación de temperatura y humedad; recomienda, además, el registro de la temperatura, la humedad y el amoníaco mediante dispositivos de control colocados en los distintos compartimentos del medio de transporte, independientemente de que el transporte se realice por tierra, mar o aire; subraya que las autoridades nacionales competentes deben inspeccionar, calibrar y certificar los instrumentos de control de la temperatura;

***Aptitud para el transporte y categorías de animales vulnerables: animales no destetados, gestantes y al final de su vida productiva***

101. Considera que es necesario seguir investigando a fin de determinar los piensos adecuados, los intervalos de alimentación y rumia, la termorregulación, las necesidades de descanso y la capacidad física para tolerar el transporte sin sufrir daños en el caso de todas las especies y categorías de animales transportados; cree que el bienestar animal debe ser la principal preocupación y que las lagunas de conocimiento se deben subsanar con una mayor investigación científica;
102. Considera que se debe dedicar más investigación a mejorar los conocimientos sobre las necesidades de transporte especiales y específicas de los animales jóvenes y no destetados, en especial en cuanto a la duración óptima del trayecto, según el medio de transporte utilizado, el espacio disponible óptimo, la edad adecuada, los dispositivos

adecuados para el consumo de agua, los sustitutivos de la leche apropiados, la gestión adecuada de la alimentación en los centros de concentración, los intervalos de alimentación durante el transporte y las condiciones óptimas para la cría de los animales en la explotación de origen, así como la evaluación de la aptitud de los animales para el transporte que se debe garantizar adecuadamente;

103. Pide que se aclare la definición de animales no destetados para especificar aquellos animales incapaces de ingerir pienso sólido y agua en cantidades suficientes de forma independiente y con una edad mínima clara en semanas, según la especie y teniendo en cuenta los conocimientos científicos más recientes sobre el sistema inmunitario y las necesidades alimentarias de estos animales;
104. Pide a la Comisión que introduzca, con el apoyo de estudios científicos revisados por expertos, los límites de tiempo de viaje en el caso de los animales no destetados; considera que se debería evitar el transporte de animales no destetados y no autorizarse el transporte de terneros de menos de cuatro semanas, excepto en caso del que el transporte sea realizado por los ganaderos a una distancia inferior a 50 km; considera que la limitación del transporte de estos animales se debe tener muy en cuenta en la futura normativa, además de la necesidad de adoptar medidas que garanticen que todos los animales reciben el cuidado adecuado en la explotación de origen;
105. Pide a los Estados miembros que promuevan los mataderos móviles en las zonas remotas, en particular en las zonas de montaña e insulares; recuerda que los mataderos móviles mejorarían el bienestar de los animales accidentados que no pueden ser transportados al matadero y promoverían las ventas directas;
106. Recomienda que la Comisión otorgue a la EFSA el mandato de desarrollar directrices comunes obligatorias de la Unión para la evaluación de la aptitud de los animales para el transporte, con el fin de garantizar un enfoque armonizado en toda la Unión; considera, además, que el uso de estas directrices se debe controlar y vincular a sistemas de sanciones;
107. Reconoce las diferencias entre el transporte de animales por carretera y por mar; pide que se siga investigando para comprender mejor los efectos que cada modo de transporte tiene en el bienestar de los animales;
108. Considera que la situación geográfica especialmente difícil de las regiones insulares y ultraperiféricas hace necesario favorecer en ellas la cría local y las cadenas de suministro cortas para reducir el tiempo de viaje de los animales;
109. Pide a los Estados miembros que fomenten los mataderos móviles en las zonas insulares, en especial en las regiones ultraperiféricas; observa que el uso de estos mataderos móviles reduce considerablemente el transporte por carretera y marítimo de animales vivos en estas regiones;
110. Subraya la vulnerabilidad de las hembras gestantes, que tienen necesidades biológicas muy específicas y son especialmente vulnerables durante el transporte, lo que puede provocar abortos o partos durante el viaje, con riesgo de muerte de la madre o del animal joven; considera que se debe evitar el transporte de animales gestantes y opina que el transporte de animales gestantes en el último tercio de la gestación debe restringirse a una duración máxima de cuatro horas, dado que corren un mayor riesgo de sufrir problemas de bienestar durante el transporte; pide que se realicen más

investigaciones para desarrollar métodos más precisos de determinación de la edad gestacional y de evaluación de la aptitud para el transporte según la etapa de gestación; pide a las autoridades de los Estados miembros que se mantengan alerta para garantizar que no se transporten animales no aptos, en especial hembras preñadas por encima del período máximo de gestación permitido por el Reglamento (CE) n.º 1/2005;

111. Considera que los riesgos de un menor nivel de protección de los animales vulnerables, con menor valor económico, especialmente los animales al final de su vida productiva, son muy reales y, por consiguiente, se deberían tener en cuenta en la revisión de las disposiciones, además de evitar el transporte de larga distancia de estos animales, debido a la dificultad de evaluar su aptitud, así como su capacidad de tolerar el transporte; considera que el transporte de animales al final de su vida productiva solo se debe permitir hasta el matadero más cercano posible y adecuado a la especie; pide a la Comisión que promueva iniciativas e inversiones que mejoren la red de mataderos móviles, locales y regionales, con el fin de garantizar que en el futuro se pueda lograr un límite máximo de cuatro horas de transporte de los animales al final de su vida productiva;
112. Insiste en que, en caso de que los animales enfermen o se lesionen durante el transporte, los conductores han de avisar inmediatamente a un veterinario y los animales en cuestión han de considerarse «inaptos» para el transporte, separarse de los demás animales y recibir tratamiento de urgencia;

#### ***Especies no cubiertas adecuadamente por el Reglamento (CE) n.º 1/2005***

113. Recomienda que la Comisión elabore propuestas legislativas basadas en los últimos conocimientos científicos sobre las necesidades de los peces y otros animales acuáticos, y sobre los métodos de transporte para reducir al mínimo su sufrimiento durante el transporte; destaca que en las nuevas disposiciones se debe facilitar una lista de verificación detallada para la planificación y los preparativos previos al transporte, así como disposiciones específicas sobre los parámetros de calidad del agua, la densidad, el tratamiento durante la carga y la descarga, y los controles de bienestar posteriores al transporte; pide a la Comisión que vele por la actualización de las directrices que publique sobre la base de la evidencia científica más reciente y por que se ajusten al Reglamento (CE) n.º 1/2005, y pide requisitos específicos para el movimiento comercial del pescado; subraya, además, que se debe facilitar una formación y una certificación específicas respecto al transporte del pescado;
114. Pide a la Comisión que incluya disposiciones en el Reglamento (CE) n.º 1/2005 para proteger adecuadamente a las especies que no se encuentran adecuadamente cubiertas por la legislación; recuerda que las directrices para subsanar las lagunas legislativas, concretamente en relación con especies específicas, no son jurídicamente vinculantes y pide a la Comisión que incluya disposiciones para proteger adecuadamente las especies deficientemente cubiertas en la legislación, como las aves de corral y los conejos; solicita, además, disposiciones específicas para cada especie en los siguientes casos, incluidos, cuando proceda, los tiempos máximos de viaje en función del motivo del transporte; considera que se necesitan contenedores específicos para las aves de corral que les permitan estar de pie en su posición natural y disponer de suficiente aire circulando por encima de la cabeza, con normas para una manipulación adecuada, especialmente cuando se capturen antes del transporte; señala que la falta de disposiciones en el Reglamento relativo a los conejos da lugar en ocasiones a un uso inadecuado de contenedores de aves de corral para el transporte de conejos; considera

que el transporte de aves de corral y conejos solo se debe permitir al matadero más cercano posible y adecuado a la especie; pide a la Comisión que promueva iniciativas e inversiones que mejoren la red de mataderos móviles, locales y regionales, con el fin de garantizar que en el futuro se pueda lograr un límite máximo de cuatro horas de transporte de estos animales;

115. Destaca la necesidad urgente de evaluar la información científica más reciente sobre el bienestar de los animales de compañía durante el transporte; considera que se necesita una mayor investigación sobre las necesidades de los animales de compañía, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1/2005 relativo a la publicación de dictámenes de la EFSA sobre las necesidades de los gatos y perros; pide a la Comisión que incluya disposiciones detalladas sobre el desplazamiento comercial de los animales de compañía basadas en los conocimientos científicos actuales, prestando especial atención a la separación de los animales y las asignaciones de espacio, el apilamiento, la yacija, el intervalo adecuado de temperatura y humedad para garantizar el bienestar animal, así como la formación adecuada del personal responsable de la manipulación y el transporte de los animales;
116. Destaca la necesidad urgente de evaluar la información científica más reciente sobre las necesidades y el bienestar de los caballos durante el transporte; espera que la Comisión tenga en cuenta esta especie proponiendo requisitos específicos de la especie en el Reglamento (CE) n.º 1/2005 revisado;

#### ***Disposiciones específicas para el transporte por mar***

117. Pide medidas que permitan la transición a un comercio de carne, canales y material genético, en su caso, que pueda sustituir a la necesidad del transporte marítimo; insta a la Comisión a que mejore y aclare las disposiciones relativas al transporte marítimo, en especial sobre el proceso de autorización, la definición y la identificación de los organizadores y los transportistas, así como de sus obligaciones, con el fin de establecer una cadena clara de responsabilidad y una comunicación transparente entre ganaderos, transportistas y veterinarios con las autoridades competentes; pide que se adopten medidas disuasorias, incluidas sanciones económicas, para evitar que se desechen animales muertos en el mar o en las rutas de transporte, de conformidad con el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL);
118. Pide a los Estados miembros que garanticen la existencia de instalaciones adecuadas y suficientes en un radio de 30 km de fronteras o puertos para descargar, alimentar, dar de beber a los animales y permitirles descansar adecuadamente, salvaguardando de esta manera el bienestar animal cuando se produzcan retrasos; pide a los Estados miembros que no autoricen el transporte en caso de ausencia de estas instalaciones;
119. Pide a la Comisión que elabore una lista de puertos con instalaciones adecuadas para la inspección de animales, basada en información facilitada por los Estados miembros y una supervisión apropiada por parte de la Comisión;
120. Pide a los Estados miembros que se aseguren de que estas instalaciones se utilicen realmente, cuando se requiera la descarga, antes de la carga de los animales en buques y que no se les mantenga dentro de camiones durante períodos prolongados a la espera de cargarlos en un buque;

121. Pide, además, a los Estados miembros una mayor cooperación en la planificación del transporte del ganado para evitar una acumulación excesiva en los controles fronterizos;
122. Señala la necesidad de estudiar las posibilidades de mejorar la calidad del transporte marítimo de los animales de cría saludable y que se les permita descansar en el vehículo cuando su descarga pueda comprometer su estado de salud;
123. Pide a los Estados miembros fronterizos o portuarios, que son responsables de controlar los vehículos de tránsito rodado y los buques que se dirigen a terceros países, que sancionen cualquier infracción de la legislación de la Unión;
124. Considera esencial la presencia obligatoria de un veterinario independiente, proporcional al número de animales, durante los períodos de descanso en las instalaciones oficiales de estabulación y en la carga y la descarga, en especial en el caso del transporte de larga distancia; pide a los Estados miembros que adopten disposiciones obligatorias para los viajes marítimos, garantizando la presencia a bordo de veterinarios o, como último recurso, de un profesional certificado con las competencias adecuadas, durante todo el viaje marítimo, con el fin de verificar la aplicación de las normas pertinentes en materia de salud y bienestar animal y prestar ayuda en tiempo real a los animales enfermos o heridos en los buques, además de adaptar la provisión de agua y alimento de los animales a sus necesidades inmediatas;
125. Pide disposiciones obligatorias sobre la realización de inspecciones después de la carga en un buque con el fin de prevenir accidentes;
126. Considera fundamental la presencia obligatoria de un veterinario independiente en la carga y el destino final de viajes largos a países no pertenecientes a la Unión; subraya que la presencia de un veterinario permitirá reevaluar la aptitud para el transporte y contribuirá a garantizar el cumplimiento de la legislación de la Unión y la ejecución de la sentencia pertinente del TJUE;

### ***Transporte de animales vivos a terceros países***

127. Pide a los Estados miembros que inspeccionen todas las partidas en el punto de carga y en el punto de destino final para trayectos largos a terceros países y que realicen una evaluación minuciosa para desarrollar procedimientos de inspección que cubran ámbitos como la cantidad de pienso y agua durante el viaje, el espacio en el suelo y en altura para los animales, la calidad, la ubicación y el correcto funcionamiento de los abrevaderos según las necesidades de los animales transportados y la calidad de la yacija, y que garanticen que no se cargue a ningún animal no apto; pide a la Comisión que intervenga contra los Estados miembros que aprueben las exportaciones de animales vivos cuando no se pueda garantizar la ejecución de la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-424/13<sup>1</sup>;
128. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que recopilen datos completos y que incluyan en la revisión del Reglamento (CE) n.º 1/2005 el requisito de elaborar informes sobre el estado de salud de los animales y su mortalidad a la llegada al lugar de destino;
129. Insiste en la creación y la implementación de un carril prioritario en todas las fronteras exteriores e interiores de la Unión, destinado específicamente al transporte de animales,

---

<sup>1</sup> 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.

que incluya instalaciones de descanso adecuadas con arreglo a los requisitos de los animales transportados, con el fin de reducir la duración del viaje y eliminar los tiempos de espera, minimizar, en la medida de lo posible, los retrasos que puedan afectar negativamente al bienestar de los animales y reducir la duración total del viaje; recomienda que los documentos se envíen con antelación en formato electrónico a las autoridades destinatarias;

130. Insiste en que, en lo que respecta al transporte de animales vivos a terceros países, las partidas solo se deberían autorizar una vez que la autoridad competente haya obtenido la garantía de que el cuaderno de a bordo presentado se ha cumplimentado en su totalidad, es realista con pruebas demostrables y garantiza que el Reglamento (CE) n.º 1/2005 se aplicará eficazmente hasta el destino final, incluso durante las etapas del viaje que tengan lugar fuera de la Unión, de conformidad con la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-424/13; pide, por lo tanto, a la Comisión y a los Estados miembros que garanticen que las normas aplicables en la Unión se apliquen también a los traslados de animales que salgan de la Unión; señala que recientemente algunos países/regiones han defendido su decisión de restringir el transporte de animales a larga distancia, concretamente en lo que se refiere a las exportaciones de animales vivos y al transporte de determinadas categorías de animales, especialmente cuando los desplazamientos requieran una parada de 24 horas, debido a la ausencia de puestos de control en terceros países;
131. Pide a la Comisión que elabore una lista de terceros países que apliquen normas al menos tan protectoras como las de la Unión, en los que la exportación de animales vivos de granja se pueda autorizar directamente en virtud de un acuerdo internacional; al mismo tiempo, pide a la Comisión que aborde la cuestión de los países no pertenecientes a la Unión que utilizan su certificación para actuar como centros de tránsito para el transporte de animales hacia terceros países no certificados; pide a la Comisión que establezca, para otros casos, un sistema de control certificado que garantice el cumplimiento de la legislación de la Unión en cualquier parte del viaje, en el caso de transporte a terceros países; a este respecto, pide a la Comisión que evalúe ejemplos de buenas prácticas en materia de instrumentos de certificación y auditoría que garanticen la trazabilidad y el bienestar durante el transporte de animales vivos a terceros países;
132. Reconoce que no existe actualmente ningún sistema de control para el transporte a terceros países, lo que da lugar a situaciones en las que las exportaciones de animales a terceros países a menudo no se atienen al Reglamento (CE) n.º 1/2005 e infringen la sentencia del Tribunal de Justicia C-424/13 sobre esta cuestión; pide que solo se permita el transporte de animales entre la Unión y terceros países cuando se puedan garantizar las normas europeas establecidas por la sentencia del Tribunal de Justicia C-424/13;
133. Pide a la Comisión que trabaje en normas uniformes de bienestar animal durante el transporte entre la Unión y países no pertenecientes a la Unión en negociaciones comerciales bilaterales para evitar que los ganaderos europeos sean víctimas de competencia desleal;
134. Insiste en la necesidad de reforzar la cooperación y la comunicación con terceros países, en especial en materia de asistencia mutua y el intercambio rápido de información, y de completar distintas iniciativas con vistas a concienciar y fomentar la aplicación de las normas de la Unión en terceros países, especialmente en las importaciones a la Unión de productos cárnicos o de origen animal;

135. Recomienda que la Comisión encargue a sus auditores (veterinarios e ingenieros técnicos) la realización de inspecciones y evaluaciones exhaustivas con el fin de elaborar una lista centralizada, auditada y acreditada de las instalaciones de descanso disponibles en terceros países, de conformidad con los requisitos del Reglamento (CE) n.º 1/2005; pide a los Estados miembros que en el futuro no aprueben los cuadernos de a bordo, a no ser que se confirme que las instalaciones de descanso propuestas están realmente incluidas en la lista mencionada y que, por lo tanto, se garantizan las condiciones necesarias para la descarga de los animales; subraya, además, que la confirmación de una reserva para cada instalación de descanso es esencial para garantizar que se disponga de espacio suficiente para todos los animales detallados en el plan de transporte;
136. Señala la necesidad de estudiar las posibilidades de mejorar la calidad del transporte de los animales de cría saludable y que se les permita descansar en el vehículo cuando su descarga pueda comprometer su estado de salud;
137. Considera esencial aumentar el apoyo financiero a la ayuda exterior y la cooperación internacional, especialmente en el caso de terceros países que necesiten inversiones para, por ejemplo, la refrigeración de canales o la manipulación de productos reproductivos;
138. Reitera la importancia de garantizar que haya capítulos sobre comercio y desarrollo sostenible de obligado cumplimiento en todos los acuerdos comerciales de la Unión, como medio de asegurar que las ambiciones reglamentarias más importantes propuestas sean coherentes con la política comercial de la Unión y sean respetadas por los terceros países que hayan firmado acuerdos comerciales con la Unión; subraya que en los capítulos de comercio y desarrollo sostenible también se deben considerar las normas equivalentes en materia de producción, especialmente de bienestar animal;
139. Pide a la Comisión que utilice la influencia de la política comercial de la Unión para aumentar el cumplimiento del Reglamento (CE) n.º 1/2005 fuera de la Unión, manteniendo al mismo tiempo el objetivo de crecimiento económico y creación de empleo en la Unión y garantizando que los costes de cumplimiento no afecten de forma desproporcionada a las empresas de la Unión;
140. Pide el cumplimiento obligatorio de las normas de la Unión en materia de protección y bienestar animal también en las importaciones procedentes de terceros países, a fin de garantizar la competitividad de los productores europeos;

### ***Informes***

141. Demanda que todos los Estados miembros notifiquen anualmente a la Comisión el número de especies de animales transportadas dentro de la Unión y exportadas al exterior, los controles realizados durante estos transportes, aportando pruebas, las infracciones detectadas durante estos transportes, aportando pruebas, y las medidas de seguimiento adoptadas por los Estados miembros, que la Comisión debería poner a disposición del público en un plazo de dos meses a partir de su presentación por parte del Estado miembro;
142. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que informen anualmente al Parlamento de sus acciones para mejorar la protección y el bienestar de los animales durante el transporte;

o

o o

143. Encarga a su presidenta que transmita la presente Recomendación y el informe definitivo de la Comisión de Investigación al Consejo, a la Comisión y a los Gobiernos y Parlamentos de los Estados miembros.