

Jueves, 14 de febrero de 2019

P8_TA(2019)0132

Protección de los animales durante el transporte dentro y fuera de la Unión**Resolución del Parlamento Europeo, de 14 de febrero de 2019, 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))**

(2020/C 449/23)

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 conexas ⁽¹⁾,
- 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 transporte ⁽³⁾,
- Visto el dictamen científico de la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA), de 12 de enero de 2011, sobre el bienestar animal durante el transporte ⁽⁴⁾,
- Visto el Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de 10 de 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 15 de marzo de 2012, sobre el establecimiento de un límite máximo de ocho horas de viaje para los animales transportados en la Unión Europea con el fin de sacrificarlos ⁽⁵⁾,
- Vista la sentencia del Tribunal de Justicia de 23 de abril de 2015 ⁽⁶⁾,
- Visto el Informe Especial n.º 31/2018 del Tribunal de Cuentas Europeo sobre el bienestar animal en la UE ⁽⁷⁾,
- 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),

⁽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⁾ DO C 251 E de 31.8.2013, p. 116.

⁽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.

⁽⁷⁾ 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».

Jueves, 14 de febrero de 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, en su Resolución de 12 de diciembre de 2012, el Parlamento pidió que los tiempos de viaje de los animales destinados al sacrificio se redujeran a un máximo de ocho horas;
- D. 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;
- E. 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;
- F. 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;
- G. 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;
- H. 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 requeriría que se incoaran los correspondientes procedimientos de infracción con base en los Tratados;
- I. 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;
- J. 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;
- K. 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 transporte ⁽¹⁾;
- L. 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;

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

Jueves, 14 de febrero de 2019

- M. Considerando que hay amplios estudios que demuestran que el bienestar de los animales influye en la calidad de la carne;
- N. 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;
- O. 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;
- P. Considerando que el mayor porcentaje de infracciones se debe a cuestiones relativas a la aptitud, seguidas en segundo lugar por cuestiones de documentación;
- Q. Considerando que los responsables no suelen tener claro cómo se debe proceder cuando los animales son declarados no aptos para el transporte;
- R. Considerando que, a menudo, los responsables no saben con exactitud cuán avanzada está la gestación de un animal;
- S. Considerando que es especialmente problemático transportar terneros y corderos no destetados;
- T. 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;
- U. 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;
- V. 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;
- W. 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;
- X. 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, en ocasiones, 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;
- Y. 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;
- Z. Considerando que los mataderos están distribuidos de forma desigual en el territorio de los Estados miembros;
- AA. 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;

Jueves, 14 de febrero de 2019

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. Subraya que el sufrimiento de los animales durante el transporte es motivo de una gran preocupación social; señala que, el 21 de septiembre de 2017, se hizo entrega a la Comisión de más de un millón de firmas en apoyo de la campaña #StopTheTrucks, en la que los ciudadanos de la Unión pedían que se pusiera fin al transporte de larga distancia;
4. 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;
5. 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;
6. 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 yacaja 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;
7. 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;
8. 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;
9. 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;
10. 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;

Jueves, 14 de febrero de 2019

11. 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;

12. 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;

13. 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 del Consejo, de 26 de junio de 1964, en su versión modificada; relativa a problemas de policía sanitaria en materia de intercambios intracomunitarios de animales de las especies bovina y porcina⁽¹⁾, 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;

14. 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 cumpla de manera falsa o engañosa;

15. 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;

16. 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;

17. 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;

⁽¹⁾ DO 121 de 29.7.1964, p. 1977.

Jueves, 14 de febrero de 2019

18. 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;

19. 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 carretera⁽¹⁾, por lo que respecta a los tiempos de conducción y de descanso de los conductores;

20. Subraya la importancia de distinguir entre la responsabilidad de las empresas de transporte de animales y la de los agricultores, ya que son estas empresas, y no los agricultores, las que deben ser consideradas responsables de los problemas derivados del transporte de animales; recuerda que los agricultores son los más interesados en el bienestar de los animales, por razones emocionales y afectivas, pero también por razones económicas;

21. 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;

22. Lamenta la decisión adoptada por la Conferencia de Presidentes de no proponer la constitución de una comisión parlamentaria de investigación sobre el bienestar de los animales durante el transporte dentro y fuera de la Unión, a pesar del apoyo manifestado por un gran número de diputados de diferentes grupos políticos; recomienda, por lo tanto, que el Parlamento constituya una comisión de investigación sobre el bienestar de los animales durante el transporte dentro y fuera de la Unión desde el inicio de la próxima legislatura, con el fin de hacer un seguimiento e investigar adecuadamente las presuntas infracciones y la mala administración en la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo relativo a la protección de los animales durante el transporte;

Recopilación de datos, inspecciones y seguimiento

23. 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;

24. Señala que, según 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 lo suficientemente completos, coherentes, fiables o detallados para permitir extraer conclusiones sobre el cumplimiento de la legislación a escala de la Unión;

25. 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

⁽¹⁾ DO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

Jueves, 14 de febrero de 2019

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 cabo al menos siete visitas sin previo aviso cada año, en consonancia con la recomendación del Tribunal de Cuentas Europeo;

26. 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;

27. 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;

28. 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;

29. 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;

30. 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 carga⁽¹⁾; 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;

31. 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;

32. 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;

33. 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;

34. 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;

35. 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

(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.

Jueves, 14 de febrero de 2019

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;

36. 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);

37. 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;

38. 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;

39. 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) 2016/429 ⁽¹⁾, 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;

40. Observa que el requisito de los certificados zoosanitarios 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

41. 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 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»;

42. 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;

43. 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;

44. 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;

⁽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») (DO L 84 de 31.3.2016, p. 1).

Jueves, 14 de febrero de 2019

45. Pide a la Comisión que establezca una definición de «animal no destetado» según las distintas especies, y que el viaje en el caso de estos animales esté limitado a una distancia máxima de cincuenta kilómetros y a una duración máxima de una hora y media, habida cuenta de la dificultad que reviste garantizar su bienestar durante el transporte;

46. 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;

47. 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, cuando sea posible, del transporte de animales reproductores por el uso de esperma 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;

48. 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;

49. 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;

50. 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;

51. 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;

52. 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;

53. 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;

54. 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;

55. 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;

Jueves, 14 de febrero de 2019

56. 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

57. 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;

58. 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;

59. 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;

60. 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;

61. 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;

62. 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;

63. 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;

64. 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;

65. Pide a la Comisión que garantice que en todos los Estados miembros se procede al aturdimiento, sin excepción, antes del sacrificio ritual religioso;

Jueves, 14 de febrero de 2019

66. 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;

67. 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;

68. 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;

69. 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;

70. 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;

71. 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;

72. 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;

73. 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;

74. 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;

75. 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;

76. 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;

77. 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;

78. 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;

Jueves, 14 de febrero de 2019

Ayuda económica

79. 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 1305/2013 ⁽¹⁾, que prevé el apoyo a normas en materia de bienestar de los animales más exigentes que las normas obligatorias aplicables;

80. 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;

81. 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

82. 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, cuando sea posible, al transporte de carne o canales en lugar de animales vivos a terceros países, así como el transporte de espermatozoides y embriones en lugar de animales reproductores;

83. Critica enérgicamente las estadísticas elaboradas por la Comisión acerca del cumplimiento del Reglamento por lo que se refiere a los viajes realizados para el transporte de animales vivos a terceros países, y subraya que dichos datos se han elaborado sin llevar a cabo controles sistemáticos de los vehículos utilizados para este tipo de transporte;

84. 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;

85. 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;

86. 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;

87. 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;

⁽¹⁾ DO L 347 de 20.12.2013, p. 347.

Jueves, 14 de febrero de 2019

88. 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;

89. 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;

90. 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;

91. 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;

92. 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 internacional⁽¹⁾, 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;

93. 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 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;

94. Recuerda a los Estados miembros que, según jurisprudencia reiterada⁽²⁾, 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 (CE) n.º 1/2005;

95. 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;

o

o o

96. 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⁾ DO L 241 de 13.7.2004, p. 21.

⁽²⁾ 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.