



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

---

*Document de séance*

**A7-0331/2012**

16.10.2012

# **RAPPORT**

sur la protection des animaux pendant le transport

(2012/2031(INI))

Commission de l'agriculture et du développement rural

Rapporteur: Janusz Wojciechowski

RR\916075FR.doc

PE480.640v02-00

**FR**

*Unie dans la diversité*

**FR**

## TABLE DES MATIÈRES

	<b>Page</b>
PROPOSITION DE RÉOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	3
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	12
AVIS DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA SECURITE ALIMENTAIRE.....	14
AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME .....	20
RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION .....	24

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

### sur la protection des animaux pendant le transport (2012/2031(INI))

*Le Parlement européen,*

- vu le rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 10 novembre 2011 sur l'incidence du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport (COM(2011)0700),
- vu la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen du 15 février 2012 sur la stratégie de l'Union européenne pour la protection et le bien-être des animaux au cours de la période 2012-2015 (COM(2012)0006),
- vu l'article 13 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui dispose que lorsqu'ils formulent et mettent en œuvre la politique de l'Union, l'Union et les États membres tiennent pleinement compte des exigences du bien-être des animaux en tant qu'êtres sensibles,
- vu sa résolution du 12 octobre 2006 sur la protection et le bien-être des animaux au cours de la période 2006-2010<sup>1</sup>,
- vu sa résolution du 22 mai 2008 sur une nouvelle stratégie de santé animale pour l'Union européenne (2007-2013)<sup>2</sup>,
- vu sa résolution du 5 mai 2010 sur l'évaluation et le bilan du plan d'action communautaire pour la protection et le bien-être des animaux au cours de la période 2006-2010<sup>3</sup>,
- vu sa résolution du 15 novembre 1996 sur la mise en œuvre de la directive 95/29/CE du Conseil modifiant la directive 91/628/CEE relative à la protection des animaux pendant le transport<sup>4</sup>,
- vu sa résolution du 30 mars 2004 sur la proposition de règlement du Conseil relatif à la protection des animaux en cours de transport et aux opérations annexes et modifiant les directives 64/432/CEE et 93/119/CEE ainsi que le règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil<sup>5</sup>, qui propose de limiter les transports d'animaux pour abattage à une durée maximale de 9 heures ou à une distance de 500 kilomètres,
- vu le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes et modifiant les directives

---

<sup>1</sup> JO C 308 E du 16.12.2006, p. 170.

<sup>2</sup> JO C 279 E du 19.11.2009, p. 89.

<sup>3</sup> JO C 81 E du 15.3.2011, p. 25.

<sup>4</sup> JO C 362 du 2.12.1996, p. 331.

<sup>5</sup> JO C 103 E du 29.4.2004, p.36.

64/432/CEE et 93/119/CE et le règlement (CE) n° 1255/97<sup>1</sup>,

- vu sa déclaration écrite n° 54/2009 du 25 février 2010 concernant le transport sur de longues distances des chevaux destinés à l’abattage dans l’Union européenne,
  - vu sa déclaration écrite n° 49/2011 du 30 novembre 2011 sur la durée maximale de 8 heures pour le transport des animaux destinés à l’abattage dans l’Union européenne,
  - vu l’avis scientifique de l’autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) sur le bien-être animal pendant le transport, publié en janvier 2011<sup>2</sup>,
  - vu la pétition *8hours.eu* signée par plus d’un million de citoyens de l’Union, dans laquelle ceux-ci appellent à une limitation de la durée du transport des animaux destinés à l’abattoir à 8 heures maximum,
  - vu l’article 48 du règlement,
  - vu le rapport de la commission de l’agriculture et du développement rural et les avis de la commission de l’environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et de la commission des transports et du tourisme (A7-0331/2012),
- A. considérant qu’au XXI<sup>e</sup> siècle, la protection des animaux constitue une preuve d’humanité et un défi pour la civilisation et la culture européennes; que toute action visant à la protection des animaux et au bien-être animal doit reposer sur des fondements scientifiques et sur la conviction que les animaux sont des êtres sensibles dont il convient de prendre en compte les besoins particuliers conformément à l’article 13 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne;
- B. considérant que le transport d’animaux résulte de facteurs économiques et logistiques, mais qu’il peut entraîner, en même temps, des coûts sociaux et environnementaux supplémentaires (augmentation du trafic routier, émissions supplémentaires de CO<sub>2</sub>);
- C. considérant qu’il est nécessaire de traiter la question du transport d’animaux tant au sein qu’en dehors de l’Union européenne et qu’il convient d’exercer une surveillance et un contrôle rigoureux du transport d’animaux provenant de pays tiers, afin d’assurer ainsi, à la fois, une situation concurrentielle plus équilibrée aux producteurs européens et une incitation à améliorer les normes de transport d’animaux dans les pays tiers;
- D. considérant que les règles européennes relatives au bien-être animal ne doivent pas provoquer des distorsions dans le libre échange des marchandises, ni entraîner des coûts économiques disproportionnés, et qu’il convient de garder à l’esprit la situation géographique particulièrement difficile des régions périphériques ou ultrapériphériques;
- E. considérant que le transport de la viande et des autres produits animaux est plus facile techniquement et plus rationnel d’un point de vue éthique que le transport d’animaux vivants uniquement en vue de l’abattage,

---

<sup>1</sup> JO L 3 du 5.1.2005, p. 1.

<sup>2</sup> *EFSA Journal 2011*; 9(1):1966 (125 pp.).

- F. considérant que le transport d'animaux sur de longues distances dans des conditions non hygiéniques et défavorables peut augmenter le risque de transmission et de propagation des maladies;
- G. considérant que le respect des principes du bien-être animal peut influencer sur la qualité des produits animaux,
- H. considérant que l'abattage des animaux et la transformation de la viande effectués à proximité du lieu d'élevage peuvent contribuer au développement équilibré des zones rurales; qu'il faut bien admettre qu'il n'y a pas toujours un large choix d'abattoirs appropriés suffisamment proches et que le maintien des petits abattoirs locaux se heurte à des difficultés économiques importantes; que les normes élevées en matière d'hygiène et les autres exigences de la législation européenne pour ce type d'installations ont entraîné une restructuration des abattoirs et la diminution de leur nombre; et qu'il est, par conséquent, nécessaire d'explorer les moyens de rendre les abattoirs locaux économiquement viables;
- I. considérant qu'il existe, sur le territoire de l'Union, des pays et des régions périphériques dans lesquels la limitation de la durée de transport et les conditions trop restrictives peuvent compromettre l'approvisionnement régulier du marché, de sorte que certaines entreprises cessent d'être économiquement viables, avec toutes les conséquences inhérentes à cette perte de compétitivité;
- J. considérant que les conditions de transport des animaux sont une question d'intérêt général;

### **Évaluation générale du rapport de la Commission**

1. prend acte du rapport de la Commission présentant l'état de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil, dont la conclusion est que ce règlement a eu une incidence positive sur le bien-être des animaux pendant le transport, mais constate qu'il subsiste de graves problèmes au cours des transports d'animaux, en raison principalement de déficiences de conformité et de mise en œuvre par les États membres;
2. invite la Commission à veiller au respect effectif et uniforme de la législation européenne existante sur le transport des animaux dans tous les États membres; estime qu'une meilleure application est centrale dès qu'il s'agit de garantir l'effectivité de la législation existante, ainsi que son utilité en vue d'améliorer les conditions de transport et d'éviter les distorsions de la concurrence entre les États membres;
3. déplore vivement la faiblesse du socle scientifique et des données sur lesquels le rapport de la Commission se fonde, notamment l'étude réalisée par un contractant externe et basée principalement sur des questionnaires remplis par des parties participant directement au transport d'animaux ou ayant un intérêt direct dans ce transport;
4. craint qu'il ne soit pas totalement exclu que, dans certains cas, les données du rapport provenant des États membres, qu'il est impossible de vérifier de manière précise, ne reflètent pas complètement la situation réelle du transport d'animaux, du fait de la diversité des méthodes et des outils de contrôle des différents États membres;

5. s'inquiète du fait que le degré d'exécution des dispositions légales relatives au transport d'animaux soit très variable dans les divers États membres; de ce fait, invite la Commission à engager des actions visant à assurer un contrôle complet et homogène du respect des conditions de transport;
6. invite instamment la Commission à prendre des mesures afin de renforcer la coopération et la communication entre les autorités compétentes de différents États membres;
7. relève que le rapport de la Commission ne contient pas d'estimation complète de tous les coûts du transport d'animaux mais qu'il se limite à l'incidence sur les échanges intra-UE et aux répercussions régionales et socio-économiques, à l'effet sur le bien-être des animaux, au fondement scientifique ainsi qu'au suivi, au respect et à la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1/2005; invite dès lors la Commission à présenter une évaluation complète de l'ensemble des coûts et des avantages économiques, environnementaux et sociaux découlant du le transport d'animaux, notamment une comparaison entre le transport d'animaux pour l'abattage et le transport des carcasses et des produits transformés, ainsi que la part du transport dans le prix des produits à base de viande, en prêtant une attention particulière aux régions ultrapériphériques et en y associant toutes les parties intéressées;
8. demande à la Commission de lancer en direction des consommateurs une vaste campagne de communication sur le thème de la législation européenne relative au bien-être animal, en apportant en permanence des informations sur les changements qu'elle exige des producteurs européens, afin d'améliorer la visibilité de leurs efforts et d'augmenter la valeur ajoutée de leurs produits;
9. souligne qu'au cours de la période 2005-2009 couverte par le rapport, une augmentation importante du nombre d'animaux transportés a eu lieu: de 8 % pour les bovins, de 70 % pour les porcs et de 3 % pour les ovins; et que seul le transport de chevaux a connu une chute de 17 %; attire l'attention sur le fait que deux tiers des lots portent sur des temps de transport de moins de huit heures, tandis que 4 % des transports dépassent la durée maximale et nécessitent donc que les animaux soient déchargés et se reposent avant de poursuivre le trajet; regrette que la durée du transport ne soit pas disponible pour près de 2 % des lots, soit plus du quintuple par rapport à l'année 2005;
10. considère par principe que les animaux doivent être abattus aussi près que possible de leur lieu d'élevage; observe à cet égard que les consommateurs sont favorables à une diminution des temps de transport pour les animaux destinés à l'abattage mais qu'ils préfèrent aussi acheter de la viande fraîche; invite par conséquent la Commission à préciser les conclusions qu'il convient d'en tirer; reconnaît que le règlement, faute d'être correctement appliqué, n'a pas atteint son objectif de limiter le transport d'animaux vivants en vue de leur abattage mais qu'il a contribué à améliorer le bien-être animal durant ces transports; invite les États membres à mettre correctement en œuvre la législation en vigueur relative au transport d'animaux et la Commission à promouvoir, dans la mesure du possible, la transformation locale; est convaincu que la politique européenne devrait viser à aider la création de chaînes d'approvisionnement courtes et transparentes, tout en préservant l'approvisionnement de tous les États membres et des régions ultrapériphériques; attire l'attention sur le fait que la législation européenne en

matière d'hygiène, tout en veillant au plus haut niveau de protection des consommateurs, ne devrait pas entraver sans raison le développement d'abattoirs mobiles ou de petits abattoirs régionaux et d'ateliers de transformation;

11. invite la Commission à proposer une définition claire de ce qu'est un abattoir local;
12. rappelle que l'article 32 du règlement dispose que le rapport de la Commission doit tenir compte des «preuves scientifiques des besoins de bien-être des animaux», et qu'il pourrait être accompagné si nécessaire de propositions législatives appropriées relatives aux longs trajets;
13. admet avoir recommandé, dans sa déclaration écrite n° 49/2011, une limitation à huit heures de la durée de transport pour les animaux destinés à l'abattage, mais reconnaît qu'en soi, un tel critère ne repose sur aucune base scientifique; estime, dans certains cas, que le bien-être animal pendant le transport dépend davantage de l'adaptation des véhicules et d'une manipulation correcte des animaux, ainsi que le précise l'avis de l'EFSA de décembre 2010; demande néanmoins à la Commission et aux États membres d'élaborer des orientations en matière de bonne pratique, afin d'améliorer la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1/2005, et de renforcer les mécanismes de contrôle visant à garantir le bien-être animal;
14. insiste sur un nouvel examen de la question de la limitation à huit heures de la durée de transport pour les animaux destinés à l'abattage, compte tenu de la durée du chargement, sans établir de distinction entre les modes de transport par voie terrestre et par voie d'eau, avec des exceptions en fonction des conditions géographiques dans les régions ultrapériphériques, de la densité des réseaux routiers ou de l'éloignement ou l'option d'une durée plus longue de transport pour certaines espèces d'animaux, pourvu que des résultats de la recherche scientifique le justifient et à la condition que les règles du bien-être animal soient respectées; relève qu'il doit être possible, en cas de retard imprévisible (encombrements, panne, accident, déviation, force majeure, etc.) et compte tenu de toutes les possibilités, de prolonger les durées de transport sans porter atteinte aux principes de protection des animaux;
15. souligne que les conclusions du rapport de la Commission mentionnent tout spécialement que, conformément à l'avis de l'EFSA, «il semble que certaines parties du présent règlement ne reflètent pas l'état actuel des connaissances scientifiques»; par conséquent, estime qu'il importe d'insister sur la nécessité de tenir compte des connaissances scientifiques actuelles dans la rédaction de la législation relative au bien-être animal; souligne que l'avis de l'EFSA<sup>1</sup> établit qu'outre la durée du transport, d'autres aspects influent sur le bien-être animal, comme, par exemple, le chargement et le déchargement réalisés dans de bonnes conditions, ainsi que le type de conception des véhicules;

#### **Coûts économiques, sociaux et environnementaux du transport et règles équitables**

16. est conscient des considérables investissements consentis par de nombreux transporteurs, malgré des conditions économiques difficiles; se réjouit des progrès que constate le rapport de la Commission dans la formation des conducteurs, la spécialisation des

---

<sup>1</sup> *EFSA Journal 2011; 9(1):1966 (125 pp.)*.

véhicules et la qualité du transport d'animaux; regrette, toutefois, que les observations de la Commission ne reposent pas sur un ensemble suffisant de données fiables; constate que, face aux considérables investissements qui étaient exigés d'eux, de nombreux élevages et abattoirs, surtout de petite taille, ont cessé toute activité, notamment dans les régions isolées et périphériques d'Europe;

17. attire l'attention sur les différences majeures existant entre les États membres en ce qui concerne le coût d'adaptation des véhicules (à titre d'exemple, l'installation d'un système de navigation par satellite coûte entre 250 et 6 000 euros), ce qui affecte sévèrement l'équité des conditions de concurrence sur le marché intérieur, et reproche à la Commission de ne pas avoir mené d'enquête quant aux raisons expliquant ces écarts;
18. invite la Commission, au vu de la situation ainsi décrite, à présenter une évaluation complète de l'ensemble des coûts économiques, environnementaux et sociaux induits par le transport d'animaux;
19. estime que la législation relative au bien-être des animaux doit par principe se fonder sur la science; invite dès lors la Commission à actualiser les règles en matière de transport d'animaux en ce qui concerne les écarts entre la législation et les plus récentes données scientifiques relevées par l'EFSA;
20. salue le fait que la Commission, dans son rapport, ait utilisé les travaux scientifiques présentés par l'EFSA, qui soulignent la nécessité d'une limitation significative de la durée du transport des chevaux, ce qui est conforme aux suggestions contenues dans la déclaration écrite du Parlement européen du 25 février 2010;
21. regrette qu'en dépit des nouveaux éléments de preuve scientifiques soumis par l'EFSA concernant la durée du transport des chevaux, aucune recommandation de modification législative n'ait été intégrée au rapport de la Commission; attend de la Commission qu'elle propose une réduction considérable de la durée maximale pour tous les transports de chevaux destinés à l'abattage, en accord avec la directive 2009/156/CE du Conseil; demande en outre avec insistance qu'il soit procédé, le cas échéant en l'accompagnant de propositions législatives, à un réexamen approfondi et scientifique des normes de bien-être pour les chevaux, y compris un nouvel examen des normes relatives à la conception des véhicules, à l'espace disponible et à l'approvisionnement en eau;
22. observe que le considérant 9 du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil demande que des dispositions adaptées soient proposées pour la volaille dès que les évaluations de l'EFSA sont disponibles; déplore par conséquent que le rapport de la Commission ne prenne nullement en compte les transports de volaille, en dépit du fait qu'il s'agit de la principale catégorie animale transportée en Europe; invite donc la Commission à réexaminer, sur la base scientifique la plus récente, la législation européenne en vigueur en matière de transports de volaille;
23. invite la Commission et le Conseil à réviser, en fonction des dernières preuves scientifiques réunies par l'EFSA, le règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil et à introduire notamment un certain nombre d'améliorations en ce qui concerne l'espace disponible, telles qu'un calcul de la charge en kg/m<sup>2</sup> pour les chevaux ou, pour les bovins et les ovins, un algorithme entre taille et poids vif, et l'établissement d'un lien entre la densité de

chargement maximale des poulets dans les conteneurs et les conditions thermiques;

24. invite la Commission, lors des négociations commerciales bilatérales menées avec des pays tiers, à exiger l'application des normes de l'Union européenne en matière de bien-être animal et, dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce, à défendre l'internationalisation des dispositions européennes en ce domaine;

### **Contrôle et exécution des dispositions légales**

25. salue l'annonce de la mise en œuvre d'un système de navigation visant à surveiller le transport d'animaux, tout en regrettant l'existence de fortes différences entre les États membres quant à la mise en œuvre et que, dans l'ensemble, ce système ne soit que peu utilisé pour le contrôle du transport d'animaux; demande instamment que la Commission présente, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2014, des propositions législatives en vue de l'instauration d'un cadre commun européen pour la collecte de données et le contrôle via la navigation par satellite reposant sur le téléchargement de données en temps réel;
26. déplore que les technologies émergentes n'aient pas été mieux utilisées, alors qu'elles seraient utiles dans ce contexte et permettraient de réduire les coûts sur le long terme;
27. plaide pour un passage aux technologies électroniques, de sorte que les États membres puissent simplifier les activités des entreprises, et ce en facilitant le stockage et la communication des données demandées par les diverses administrations;
28. invite la Commission à effectuer des recherches sur la manière d'appliquer les technologies nouvelles et existantes aux véhicules de transport de bétail pour réglementer, contrôler et enregistrer les températures et les taux d'humidité, qui sont des éléments essentiels au contrôle et à la protection du bien-être de catégories spécifiques d'animaux pendant le transport, conformément aux recommandations de l'EFSA;
29. insiste sur la nécessité d'effectuer les inspections de manière uniforme dans l'ensemble de l'Union et sur une partie suffisante des animaux transportés chaque année à l'intérieur de chaque État membre, afin de garantir et de préserver le bon fonctionnement du marché intérieur et d'éviter des distorsions de concurrence au sein de l'Union; demande en outre à la Commission d'augmenter le nombre des inspections qui sont effectuées sur place, à l'improviste, par son office alimentaire et vétérinaire (OAV) et qui portent sur le bien-être animal et le transport des animaux; estime que les différences entre les méthodes de collecte de données et les mécanismes de contrôle compliquent la production d'une image précise du respect des dispositions dans les différents États membres; invite donc la Commission à adopter une structure plus harmonisée dans l'établissement des rapports et à davantage analyser les données produites dans les rapports d'inspection de l'OAV et les retours d'information des États membres concernant leur plan de contrôle national pluriannuel (PCP);
30. prie instamment la Commission de veiller à ce que les contrôles vétérinaires des animaux destinés au transport soient effectués au terme de leur transport;
31. s'inquiète de l'information selon laquelle l'interprétation des dispositions du règlement est très variable dans les différents États membres, ce qui met en danger les objectifs du

règlement et fausse la concurrence; invite par conséquent la Commission à publier des documents appropriés d'explication et d'orientation de manière à éliminer les possibilités d'interprétation arbitraire du règlement;

32. constate que les lacunes observées dans la transposition sont souvent justifiées par des prescriptions juridiques impossibles à transposer dans la pratique ou incompatibles avec le droit national; invite la Commission à examiner le règlement actuel afin de déceler d'éventuelles incompatibilités de ce type;
33. s'inquiète de l'information selon laquelle certains États membres seraient prêts à tolérer, en infraction flagrante aux dispositions du règlement, des phénomènes tels que l'acceptation de feuilles de route irréalistes, de véhicules surchargés et d'espace disponible insuffisants;
34. invite également les autorités frontalières de chaque État membre à collaborer et à partager des informations relatives aux transport transfrontalier d'animaux;
35. invite les États membres à prévoir, en cas d'infractions, des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, conformément à l'article 25 du règlement; attire l'attention sur la variation des niveaux, pour une même infraction, des sanctions et pénalités prévues dans les différents États membres; appelle à une harmonisation accrue des sanctions au sein de l'Union afin d'assurer une meilleure application du règlement demande que la Commission présente, avant le 1<sup>er</sup> juillet 2013, un rapport qui examine, dans tous les États membres, les sanctions infligées à la suite de graves infractions au bien-être des animaux dans le transport routier, de manière similaire à son rapport sur les sanctions dans le domaine de la législation sociale du transport routier<sup>1</sup>;
36. attire l'attention sur les règles relatives à la responsabilité, qui ne définissent pas la responsabilité liée au transport d'animaux inaptes de façon suffisamment claire pour empêcher le transport de ces animaux, tandis que les personnes sanctionnées ne sont pas nécessairement celles en mesure d'empêcher ledit transport;
37. invite la Commission à prendre des mesures juridiques et des sanctions à l'encontre des États membres qui n'appliquent pas correctement le règlement;
38. appelle les États membres à renforcer les contrôles tout au long de la chaîne de production, afin de mettre fin aux pratiques qui enfreignent le règlement et aggravent les conditions du transport des animaux, comme de permettre aux véhicules surchargés de continuer leur trajet ou d'autoriser des postes de contrôle ayant des installations inadéquates pour le repos, le nourrissage et l'abreuvement des animaux;
39. est d'avis qu'une formation adéquate des entreprises de transport et des transporteurs est indispensable pour assurer un traitement correct des animaux, et donc pour garantir leur protection et leur bien-être; invite tous les États membres à améliorer ou étendre leurs programmes d'éducation et de formation, ainsi que le prévoit le règlement (CE) n° 1/2005; observe que la durée et la définition des cours de formation diffèrent fortement selon les États membres; demande par conséquent d'élaborer, au niveau de l'Union, de claires

---

<sup>1</sup> COM(2009) 225.

lignes directrices en vue de développer des formations de meilleure qualité et de plus grande uniformité pour les conducteurs et les personnes manipulant les animaux;

40. met en exergue le rôle-clé joué par les détaillants, les entreprises de services de restauration et les fabricants d'aliments, qui, dans leurs normes privées, garantissent que la viande provient d'animaux ayant été élevés et abattus localement et transportés dans des conditions respectant leur bien-être;
41. exprime sa préoccupation concernant le nombre de rapports faisant état de l'utilisation de véhicules inadaptés pour transporter des animaux vivants, tant par voie terrestre que maritime, et demande un renforcement des contrôles relatifs à ces pratiques;
42. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

L'Union européenne dispose depuis 1977 de règles régissant le bien-être des animaux pendant le transport, qui visent à éliminer les entraves techniques au commerce tout en assurant un niveau satisfaisant de bien-être animal. La législation de l'Union relative au bien-être animal pendant le transport a été mise à jour au moyen du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil du 22 décembre 2004 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes, qui est entré en vigueur le 5 janvier 2007.

L'article 32 du règlement impose à la Commission de présenter au Parlement européen, dans un délai de quatre ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement (c'est-à-dire avant le 5 janvier 2011), un rapport sur «l'incidence du présent règlement sur le bien-être des animaux transportés et sur les courants d'échanges d'animaux vivants dans la Communauté. En particulier, ce rapport prend en compte des preuves scientifiques des besoins des animaux en termes de bien-être, et le rapport sur la mise en œuvre du système de navigation, tel que visé à l'annexe I, chapitre VI, point 4.3, de même que les implications socio-économiques du présent règlement, y compris les aspects régionaux. Ce rapport est accompagné au besoin de propositions appropriées concernant les voyages de longue durée, notamment en matière de durée des trajets, de périodes de repos et de densités de chargement». La Commission a présenté ce rapport le 10 novembre 2011.

Le rapporteur émet un jugement favorable sur le rapport de la Commission présentant l'incidence du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil, même s'il considère que le rapport ne contient pas d'estimation de tous les coûts économiques, sociaux et environnementaux du transport d'animaux. Par ailleurs, le rapporteur s'inquiète du fait que les données du rapport provenant des États membres, ne pouvant être contrôlées, peuvent ne pas refléter complètement la situation réelle, notamment du fait de la diversité des méthodes et des outils de contrôle employés dans les différents États membres.

Le rapport indique qu'au cours de la période 2005-2009 qu'il couvre, une augmentation importante du nombre d'animaux transportés a eu lieu: 8 % pour les bovins, 70 % pour les porcs, 3 % pour les ovins, seul le transport des chevaux ayant connu une chute de 17%, si bien que l'objectif fixé au point 5 du préambule du règlement (CE) n° 1/2005, qui dispose que «pour des raisons liées au bien-être des animaux, il convient que le transport de longue durée des animaux, y compris celui des animaux d'abattage, soit limité autant que possible», n'est pas atteint. L'objectif du règlement, à savoir la limitation du transport d'animaux, n'est donc pas atteint, si bien que la politique de l'Union dans ce domaine doit être revue.

Le rapporteur estime que le transport de viande et d'autres produits animaux est plus facile techniquement et plus rationnel d'un point de vue économique que le transport d'animaux vivants, si bien qu'il faut prendre des mesures visant à soutenir la vente locale et le raccourcissement de la chaîne de livraison des produits alimentaires. La politique européenne dans ce domaine doit donc être revue et orientée vers le soutien à la transformation locale et aux petits abattoirs locaux, ainsi qu'à la transformation de viande basée sur la livraison d'animaux d'abattage sur de courtes distances.

Le rapporteur estime en particulier qu'il faut tenir compte de la pétition signée par plus d'un million de citoyens de l'Union, dans laquelle ceux-ci appellent à une limitation du temps de transport des animaux vivants destinés à l'abattoir à 8 heures maximum.

Le rapport reconnaît que les entreprises de transport ont supporté la plupart des augmentations importantes des coûts destinés à garantir la conformité avec les dispositions concernant le bien-être animal, notamment en raison d'une adaptation superflue des véhicules, équipés de toits chauffés, de dispositifs d'abreuvement, de systèmes de chauffage de l'eau potable, de systèmes de navigation par satellite et d'appareils de ventilation artificielle, ainsi que de coûts supérieurs du travail et du carburant. Ces coûts n'ont pas été répercutés sur les prix du transport d'animaux vivants sur le marché, puisque ces prix sont restés les mêmes ou ont baissé. Le rapporteur estime que ces coûts devraient également être supportés par les autres acteurs du secteur de la production animale.

L'harmonisation de la mise en œuvre et de l'exécution des dispositions légales concernant le bien-être animal est indispensable au maintien de normes élevées en matière de bien-être animal, et pour prévenir les distorsions sur le marché de l'Union. Le rapport constate qu'il existe d'importantes irrégularités dans la mise en œuvre de la législation par certains États membres. Le rapporteur estime donc qu'il est indispensable d'engager de nouvelles actions visant à assurer une meilleure harmonisation de la mise en œuvre et de l'exécution des dispositions européennes dans l'ensemble de l'Union. En particulier, le rapporteur estime que des mesures exécutoires définissant de manière détaillée les moyens de contrôle qui doivent être mis en place, ainsi qu'une harmonisation des sanctions, seraient utiles.

Le rapporteur adresse à la Commission quelques demandes importantes visant en particulier:

- à estimer de manière complète tous les coûts économiques, sociaux et environnementaux du transport d'animaux, ainsi qu'à examiner leur incidence sur les prix des produits à base de viande dans l'Union,
- à élaborer un système objectif et crédible d'évaluation de la qualité du bien-être animal pendant le transport,
- à envisager une initiative législative visant à limiter la durée du transport d'animaux d'abattage à huit heures, avec des exceptions liées aux conditions géographiques et étayées par les résultats d'études scientifiques portant sur la possibilité d'une durée de transport plus longue pour certaines espèces d'animaux, à la condition que les règles du bien-être animal soient respectées,
- à engager des actions en direction des États membres qui garantissent un contrôle complet et homogène du respect des conditions de contrôle des animaux.

En ce qui concerne les États membres, le rapporteur demande que soit envisagée la création d'institutions de contrôle spécialisées chargées de contrôler le respect des dispositions légales relatives à la protection des animaux et au bien-être animal, y compris les conditions de transport des animaux, et appelle à mettre fin aux pratiques qui enfreignent le règlement et aggravent les conditions de transport des animaux.

9.5.2012

## **AVIS DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA SECURITE ALIMENTAIRE**

à l'intention de la commission de l'agriculture et du développement rural

sur la protection des animaux pendant le transport  
(2012/2031(INI))

Rapporteuse pour avis: Kartika Tamara Liotard

### **SUGGESTIONS**

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire invite la commission de l'agriculture et du développement rural, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

1. se félicite du rapport de la Commission sur l'incidence du règlement (CE) no 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport, qui conclut que ce règlement a eu une incidence bénéfique sur le bien-être des animaux pendant le transport, mais qui indique la persistance de graves problèmes en la matière<sup>1</sup>; regrette que la Commission n'ait pas l'intention de proposer de modifications de la réglementation de l'UE relative au transport des animaux; déplore que ce rapport ignore le considérant 5 du règlement, selon lequel, «pour des raisons liées au bien-être des animaux, il convient que le transport de longue durée des animaux soit limité autant que possible»;
2. regrette que le rapport ne tienne pas compte de la recommandation de l'EFSA relative à l'élaboration de stratégies visant à réduire le volume de transport, le transport longue distance d'animaux destinés à l'abattage ainsi la durée des trajets, afin de réduire le risque d'épidémies liées au transport<sup>2</sup>;
3. regrette que le rapport de la Commission ne fasse aucune mention de l'une des recommandations de l'avis scientifique de l'EFSA, à savoir que la priorité doit être accordée au transport direct, sans étapes (marchés du bétail) qui risquent de mettre les

---

<sup>1</sup> Rapport de la Commission au Parlement et au Conseil sur l'incidence du règlement (CE) n° 1/2005 du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport COM (2011) 700, p. 9.

<sup>2</sup> Avis scientifique EFSA concernant le bien-être des animaux en cours de transport, Journal EFSA 2011, 9(1), 1966, p. 86.

animaux en contact, direct ou indirect, avec des animaux provenant d'autres élevages<sup>1</sup>;

4. invite la Commission à vérifier selon quels critères la réduction du volume de transport en transportant des carcasses d'animaux ou de la viande au lieu d'animaux vivants aurait une incidence positive sur l'environnement, en diminuant la pollution, en améliorant l'empreinte carbone du secteur du transport et en favorisant le développement de la production et de la consommation locales; relève en outre que le transport de carcasses d'animaux ou de viande est plus durable que le transport d'animaux vivants; estime donc que seules les carcasses d'animaux ou la viande devraient encore pouvoir être transportées sur de longues distances;
5. invite le Conseil et la Commission à élaborer une stratégie de transition vers un modèle plus régional pour la production de bétail au sein duquel, dans la mesure du possible, les animaux sont nés, engraisés et abattus dans la même région au lieu d'être transportés sur des distances extrêmement longues;
6. estime qu'en matière de réduction du risque d'épidémies liées au transport, de qualité des aliments et de sécurité alimentaire, il serait logique de mettre en place des mesures d'incitation pour l'élevage, la commercialisation et l'abattage locaux des animaux en vue de réduire les durées de transport excessivement longues;
7. invite la Commission à supprimer les restitutions à l'exportation pour le bétail, afin de réduire ou d'éliminer les durées excessivement longues de transport des animaux;
8. constate que les dispositions du règlement relatives au temps de transport, aux périodes de repos et aux densités de chargement ne sont pas fondées sur un avis scientifique du comité scientifique de la santé et du bien-être des animaux (CSSBA) ou de l'EFSA, mais ont été reprises de la précédente directive<sup>2</sup>; constate avec regret qu'en dépit des conclusions claires de l'EFSA, des parties du règlement ne sont pas conformes aux connaissances scientifiques actuelles, en particulier en ce qui concerne le transport des chevaux, de la volaille et des lapins, la densité de chargement et la hauteur intérieure des compartiments, et que le rapport n'est accompagné d'aucune proposition;
9. observe que le considérant 9 du règlement du Conseil (CE) n° 1/2005 demande que des dispositions spécifiques adaptées soient proposées pour la volaille dès que les évaluations de l'EFSA seront disponibles; déplore par conséquent que malgré les nouvelles connaissances scientifiques et les recommandations de l'EFSA<sup>3</sup>, aucune proposition législative relative au transport de volailles n'ait été jointe au rapport de la Commission, alors que les volailles sont l'espèce la plus fréquemment transportée en Europe;
10. appelle de ses vœux une reclassification des chevaux dans une catégorie séparée des autres animaux d'élevage afin de refléter les caractéristiques physiques, physiologiques et comportementales spécifiques des chevaux énoncées dans le rapport de l'EFSA<sup>4</sup>;

---

<sup>1</sup> Avis scientifique EFSA concernant le bien-être des animaux en cours de transport, Journal EFSA 2011, 9(1), 1966, p. 86.

<sup>2</sup> Directive 91/628/CEE du Conseil, du 19 novembre 1991, relative à la protection des animaux en cours de transport et modifiant les directives 91/425/CEE et 91/496/CEE, JO L 340 du 11.12.1991, p. 17.

<sup>3</sup> Journal EFSA 2011, 9(1) 1966.

<sup>4</sup> Rapport de l'EFSA sur le bien-être des animaux en cours de transport (2011) p.86.

demande une application immédiate de la limite de temps de transport pour les chevaux (destinés à l'abattage);

11. invite la Commission à réviser la hauteur maximale (qui est actuellement de quatre mètres) des véhicules lourds de transport de marchandises et à l'augmenter, le cas échéant, dans le cas des véhicules de transport des animaux, de façon à prévenir tous problèmes pour le bien-être de ces derniers, dus par exemple à une hauteur de tête insuffisante dans les cales à cargaison;
12. rappelle que l'article 32 du règlement dispose que le rapport de la Commission doit tenir compte des «preuves scientifiques des besoins de bien-être des animaux», et qu'il pourrait être accompagné si nécessaire de propositions législatives appropriées relatives aux longs trajets; rappelle en outre la déclaration écrite 49/2011 signée par la majorité du Parlement européen, qui exige la limitation des transports d'animaux destinés à l'abattage à une durée maximale de 8 heures, ainsi que l'initiative «8 hours», soutenue par plus d'un million de citoyens européens; invite donc la Commission et le Conseil à réviser le règlement (CE) no 1/2005 afin de fixer la durée maximale du transport des animaux destinés à l'abattage à huit heures; invite donc la Commission et le Conseil à réviser le règlement (CE) n° 1/2005 afin de limiter clairement le transport des animaux destinés à l'abattage à moins de huit heures;
13. invite la Commission et le Conseil à réviser le règlement du Conseil (CE) n° 1/2005 en y introduisant des améliorations quant aux aspects suivants:
  - les caractéristiques des véhicules;
  - les conditions du transport, par exemple les emplacements réservés aux animaux, l'abreuvement, la température ainsi que l'humidité de l'air;
  - une formation spéciale pour les conducteurs, une vitesse adaptée, la prudence lors du chargement et du déchargement, afin que les conducteurs sachent comment se comporter avec les animaux qu'ils transportent;
  - réduire la densité de chargement et renforcer les règles relatives au transport d'animaux blessés ou en gestation;
  - invite également la Commission à prendre des mesures appropriées pour promouvoir les abattoirs mobiles et le rétablissement des abattoirs locaux afin de favoriser un rapprochement de l'abattage d'une part, de la production et de la commercialisation d'autre part;
14. estime que les rapports présentés annuellement par les États membres sont fondamentaux pour comprendre l'incidence de la législation et prendre des mesures correctrices appropriées; invite la Commission à faire d'une meilleure application du règlement une priorité importante; invite la Commission à adopter des mesures en matière de contrôle ainsi qu'une structure de compte rendu davantage harmonisée et d'élaborer un rapport concernant les progrès accomplis dans les États membres d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2013;
15. estime que certaines dispositions du règlement relatif au transport laissent une trop grande

marge d'interprétation aux autorités compétentes des États membres, ce qui se traduit par une application hétérogène de ce règlement; invite la Commission à proposer des modifications techniques de la réglementation existante lorsque cela est nécessaire;

16. invite la Commission à garantir une application efficace et uniforme de la législation européenne existante en matière de transport des animaux dans tous les États membres de l'UE; estime qu'associée à des contrôles adéquats menés à l'échelle nationale, cette mesure devrait garantir et préserver le bon fonctionnement du marché intérieur, en évitant des distorsions de la concurrence entre États membres de l'UE;
17. invite les États membres à prendre toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que la législation soit appliquée, en particulier en vérifiant que les journaux de bord présentés sont réalistes et conformes à la législation;
18. invite instamment la Commission à prendre des mesures afin de renforcer la coopération et la communication entre les autorités compétentes de différents États membres; demande à la Commission d'augmenter le nombre d'inspections de l'OAV en matière de bien-être animal et de transport des animaux; souligne que les inspections doivent porter sur une partie suffisante des animaux transportés chaque année à l'intérieur de chaque État membre;
19. invite les États membres à faire appliquer de manière active un système d'inspections visant à contrôler les conditions de bien-être des animaux avant, pendant et après le transport, ces inspections étant appuyées par un système robuste de sanctions efficaces et dissuasives;
20. rappelle que dans certains États membres, les postes de contrôle sont en nombre insuffisant, et que la réalisation de contrôles des transports d'animaux ainsi que le déchargement d'animaux en situation de détresse ne sont pas possibles, ou ne le sont que dans une mesure limitée; se félicite par conséquent du fait que le rapport de la Commission annonce davantage de contrôles des transports d'animaux; exige en outre que ces contrôles soient plus efficaces;
21. prie instamment la Commission de veiller à ce que les contrôles vétérinaires des animaux destinés au transport soient effectués au terme de leur transport;
22. invite la Commission à étudier la manière dont les technologies nouvelles et existantes peuvent être appliquées aux véhicules de transport de bétail afin de réglementer, de surveiller et d'enregistrer la température et l'humidité, qui sont des éléments essentiels pour contrôler le bien-être de catégories spécifiques d'animaux pendant le transport, conformément aux recommandations de l'EFSA; souligne que l'utilisation de nouvelles technologies ne doit pas mener à un allongement du temps de transport des animaux;
23. prie instamment la Commission d'envisager l'introduction d'une base juridique exigeant que les systèmes de navigation embarqués soient capables de transmettre en temps réel aux autorités compétentes des données de positionnement et d'autres indicateurs relatifs au bien-être des animaux;
24. est satisfait que la Commission reconnaisse le fait que les systèmes de navigation n'ont,

jusqu'à présent, pas atteint leur potentiel en ce qui concerne l'incidence positive sur l'application du règlement; invite la Commission à exiger que ces systèmes soient capables de transmettre des données en temps réel vers une base de données de l'UE;

25. souligne le fait qu'une meilleure utilisation des systèmes de navigation par satellite contribuera à une réduction de la charge administrative des entreprises de transport, et qu'elle aiderait les autorités compétentes de chaque État membre à améliorer la qualité des contrôles, notamment en matière de temps de transport et de périodes de repos. estime que de nouveaux systèmes de contrôle plus efficaces, tels que la surveillance des transports grâce aux systèmes de localisation par satellite, contribueraient à améliorer la situation et permettraient une mise en œuvre plus transparente des règles; de plus, l'utilisation de ces nouvelles technologies permettrait également de réduire la charge administrative qui pèse sur les autorités et les organisations intra-étatiques;
26. invite la Commission européenne à exiger l'application des normes de l'Union européenne en matière de bien-être animal dans les négociations commerciales bilatérales menées avec des pays tiers, et à défendre l'internationalisation, dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce, des dispositions européennes dans ce domaine;
27. rappelle que deux anciens commissaires chargés du bien-être des animaux, MM. Kyprianou et Vassiliou, ont tous deux promis au Parlement européen de lancer une initiative législative visant à imposer une limite sur la durée de transport des animaux; regrette profondément que la Commission n'ait jusqu'à présent pas tenu ces promesses faites au Parlement européen;
28. invite la Commission à réviser la législation relative à l'autorisation des transporteurs; prie instamment la Commission de suggérer que lorsqu'une autorité compétente confirme qu'un transporteur n'a pas respecté la réglementation en matière de transports, son autorisation puisse être suspendue ou retirée dans tous les États membres, et pas simplement dans l'État membre concerné;
29. invite la Commission à réviser la législation relative au certificat d'agrément pour les moyens de transport; prie instamment la Commission de suggérer que lorsqu'une autorité compétente confirme qu'un transporteur n'a pas respecté la réglementation en matière de transports, son autorisation puisse être suspendue ou retirée dans tous les États membres, et pas simplement dans l'État membre concerné.

## RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

<b>Date de l'adoption</b>	8.5.2012
<b>Résultat du vote final</b>	+:                51 -:                1 0:                 2
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Lajos Bokros, Martin Callanan, Nessa Childers, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Matthias Grootte, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Antonia Parvanova, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Horst Schnellhardt, Richard Seiber, Bogusław Sonik, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Nikos Chrysogelos, João Ferreira, Filip Kaczmarek, Judith A. Merkies, James Nicholson, Alojz Peterle, Michèle Rivasi, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Andrea Zannoni

10.5.2012

## AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

à l'intention de la commission de l'agriculture et du développement rural

sur la protection des animaux pendant le transport  
(2012/2031(INI))

Rapporteur pour avis: Luis de Grandes Pascual

### SUGGESTIONS

La commission des transports et du tourisme invite la commission de l'agriculture et du développement rural, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

1. soutient les objectifs du règlement (CE) n° 1/2005 relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes<sup>1</sup>, mais remarque que sa mise en œuvre a conduit à une augmentation des coûts pour les entreprises de transport, principalement en raison des nouvelles exigences d'adaptation des véhicules; déplore que les technologies émergentes n'aient pas été mieux utilisées, alors qu'elles seraient utiles dans ce contexte et permettraient de réduire les coûts sur le long terme;
2. insiste sur le fait que la législation européenne doit garantir le bien-être des animaux pendant le transport et souligne qu'il importe de tenir compte des coûts économiques, sans infliger de souffrance ou de stress aux animaux; souligne que, si la réglementation est pleinement appliquée dans l'ensemble l'Union, cela ne doit pas engendrer de distorsion ou de perte de concurrence dans le libre-échange de biens ni désavantager de manière injuste les régions ultrapériphériques, périphériques et insulaires de l'UE; invite la Commission à surveiller la situation afin de s'assurer qu'elle perdure;
3. souligne que toutes les activités relatives à la protection et au bien-être des animaux doivent reposer sur le principe que les animaux sont des créatures sensibles, dont les besoins spécifiques doivent être pris en considération lors de la rédaction de la législation européenne; constate que les problèmes persistent dans le domaine du bien-être animal et rappelle que le point 5 de ce règlement énonce que «pour des raisons liées au bien-être des animaux, il convient que le transport de longue durée des animaux, y compris celui des

---

<sup>1</sup> JO L 3 du 5.1.2005, p. 1.

animaux d'abattage, soit limité autant que possible»; demande à la Commission d'examiner si la réduction du volume de transport d'animaux vivants, par une augmentation du transport de carcasses d'animaux, aurait une incidence positive sur l'environnement, en améliorant l'empreinte carbone du secteur du transport, et sur le développement régional;

4. remarque que la Fédération des vétérinaires d'Europe recommande que les animaux soient élevés le plus près possible de leur lieu de naissance, et abattus le plus près possible du lieu de production;
5. rappelle que l'article 32 du règlement dispose que le rapport de la Commission doit tenir compte des «preuves scientifiques des besoins de bien-être des animaux», et qu'il pourrait être accompagné si nécessaire de propositions législatives appropriées relatives aux longs trajets; invite donc la Commission et le Conseil à réviser le règlement (CE) n° 1/2005 afin d'imposer une durée maximale de 8 heures au transport d'animaux destinés à l'abattage, comme le demande également la déclaration écrite 49/2011 du Parlement européen du 15 mars 2012; suggère que l'application de cette limite de 8 heures pourrait notamment être appliquée de manière efficace par son intégration dans le tachygraphe numérique;
6. demande à la Commission d'analyser les incidences économiques de l'adaptation des infrastructures routières (zones de chargement et de déchargement d'animaux, aires de repos, disponibilité d'abreuvoirs etc.) avant d'adopter de nouveaux actes législatifs en matière de temps de repos des animaux;
7. remarque que le règlement (CE) n° 1/2005 impose aux véhicules transportant des animaux sur de longs trajets d'utiliser un système de navigation par satellite afin de permettre son application; estime que de tels systèmes contribueraient davantage à l'application du règlement s'ils transmettaient en temps réel des données relatives à la durée des trajets et des périodes de repos aux autorités compétentes;
8. déplore que les dispositifs de navigation par satellite ne soient pas utilisés suffisamment largement dans les États membres en raison d'un manque d'harmonisation des spécifications techniques pour leur utilisation; demande que ces systèmes soient utilisés de la même manière dans tous les États membres pour surveiller et contrôler de façon effective le transport d'animaux;
9. invite la Commission à effectuer des recherches sur la manière d'appliquer les technologies nouvelles et existantes aux véhicules de transport de bétail pour réglementer, contrôler et enregistrer les températures et les taux d'humidité, qui sont des éléments essentiels au contrôle et à la protection du bien-être de catégories spécifiques d'animaux pendant le transport, conformément aux recommandations de l'autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA);
10. demande l'adoption des technologies électroniques, de sorte que les États membres puissent simplifier les activités des entreprises, et ce en facilitant le stockage et la communication des données demandées par les diverses administrations;
11. invite la Commission à étudier l'harmonisation des outils de contrôle de façon à permettre d'homogénéiser la collecte de données, en réduisant les tâches administratives et

l'utilisation inutile d'une multitude d'instruments embarqués; exprime sa préoccupation concernant le nombre de rapports faisant état de l'utilisation de véhicules inadaptés pour transporter des animaux vivants par voie terrestre et maritime, et demande un renforcement des contrôles relatifs à ces pratiques;

12. estime qu'une bonne formation des transporteurs et des personnes accompagnant les animaux pendant le transport, et surtout celle des conducteurs, constitue la base de la protection et du bien-être des animaux puisqu'elle est indispensable à une bonne manipulation des animaux; demande donc aux États membres de renforcer, si nécessaire, les programmes de formation et d'enseignement;
13. partage le point de vue de la Commission européenne pour l'introduction de dispositions destinées à améliorer le respect de la législation dans les États membres, et notamment la diffusion d'orientations générales visant à garantir une bonne interprétation du règlement, ainsi que l'élaboration de guides de bonnes pratiques, mais insiste sur le fait que des lignes directrices et des codes de bonne conduite ne suffiront pas à eux seuls à garantir le respect de la réglementation, et souligne donc la nécessité de mener régulièrement des inspections fréquentes et détaillées, aux frontières terrestres comme aux frontières maritimes;
14. déplore que la mise en œuvre des dispositions soit souvent insuffisante dans les États membres et que l'uniformité de leur application laisse à désirer; invite la Commission à prendre toutes les mesures à sa disposition pour favoriser et superviser l'harmonisation de cette application;
15. demande aux États membres de veiller à l'application de normes minimales en vigueur lors des inspections de transports d'animaux et à l'imposition de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives; souligne qu'une attention particulière devrait être accordée à la durée de transport et aux périodes de repos, aux intervalles auxquels les animaux doivent être nourris et abreuvés, à la densité de chargement des animaux dans le véhicule, aux systèmes de ventilation des véhicules et au fonctionnement efficace d'abreuvement des animaux; invite également les autorités frontalières de chaque État membre à collaborer et à partager des informations relatives aux transport transfrontalier d'animaux;
16. invite la Commission à examiner la nécessité d'harmoniser les sanctions appliquées par les différents États membres pour le transport d'animaux;
17. estime que les rapports présentés annuellement par les États membres sont fondamentaux pour comprendre l'incidence de la législation et prendre des mesures correctrices appropriées; invite la Commission à adopter des mesures concernant les contrôles et une structure de présentation des rapports plus harmonisée d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2013;
18. invite la Commission à prendre des mesures juridiques et des sanctions à l'encontre des États membres qui n'appliquent pas correctement le règlement.

## RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

<b>Date de l'adoption</b>	8.5.2012
<b>Résultat du vote final</b>	+:            38 -:            1 0:            3
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Philippe De Backer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Spyros Danellis, Michel Dantin, Eider Gardiazábal Rubial, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke
<b>Suppléant (art. 187, par. 2) présent au moment du vote final</b>	Janusz Wojciechowski

## RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

<b>Date de l'adoption</b>	11.10.2012
<b>Résultat du vote final</b>	+ : 31 - : 4 0 : 3
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	John Stuart Agnew, Eric Andrieu, José Bové, Luis Manuel Capoulas Santos, Vasilica Viorica Dăncilă, Michel Dantin, Paolo De Castro, Albert Deß, Diane Dodds, Herbert Dorfmann, Robert Dušek, Mariya Gabriel, Iratxe García Pérez, Julie Girling, Béla Glattfelder, Martin Häusling, Esther Herranz García, Peter Jahr, Elisabeth Jeggle, Jarosław Kalinowski, Elisabeth Köstinger, Agnès Le Brun, George Lyon, Gabriel Mato Adrover, Mairead McGuinness, James Nicholson, Rareş-Lucian Niculescu, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Papastamkos, Marit Paulsen, Britta Reimers, Alfreds Rubiks, Czesław Adam Siekierski, Sergio Paolo Francesco Silvestris, Alyn Smith, Janusz Wojciechowski
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Alejandro Cercas, Ismail Ertug, Petri Sarvamaa