



Publicación oficial del Reino de los Países Bajos desde 1814.

Decisión n.º WJZ/107044338 del Secretario de Estado de Agricultura, Pesca, Seguridad Alimentaria y Naturaleza, de 28 de junio de 2026, por la que se modifica la

Directriz política sobre el transporte de animales a altas temperaturas [identificación de la cadena WGK:] 29216

El secretario de Estado de Agricultura, Pesca, Seguridad Alimentaria y Naturaleza

Vistos el artículo 4:81 de la Ley general de derecho administrativo y el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el Reglamento (CE) n.º 1255/97 (DO L 3 2005);

Decreta:

ARTÍCULO I

En el artículo 1 de la Directriz política sobre el transporte de animales a altas temperaturas, se sustituyen las palabras «si el transporte tiene lugar a una temperatura exterior de al menos 35 grados centígrados con un medio de transporte que no esté equipado con un sistema de refrigeración activa» por las palabras «si el transporte tiene lugar a una temperatura exterior de al menos 30 grados centígrados con un medio de transporte que no esté equipado con un sistema de refrigeración activa o si el transporte incluye peces ornamentales, reptiles, peces para el consumo, dicho transporte se efectúa a una temperatura exterior de al menos 35 grados centígrados con un medio de transporte que no está equipado con un sistema de refrigeración activa».

ARTÍCULO II

El presente Decreto entrará en vigor a partir del 1 de abril de 2027.

El presente Decreto y la exposición de motivos se publicarán en el Boletín Oficial.

La Haya, 28 de junio de 2026

*El secretario de Estado de Agricultura, Pesca, Seguridad Alimentaria y Naturaleza
S.P.A. Erkens*

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Introducción

La presente Directriz política específica, para la situación del transporte a altas temperaturas ambiente, la prohibición de «transportar o hacer transportar animales de una forma que pueda causar lesiones o sufrimiento innecesarios a los animales», establecida en el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el Reglamento (CE) n.º 1255/97 (DO L3 de 2005) (en lo sucesivo, Reglamento sobre el transporte). El transporte de animales en condiciones meteorológicas de calor puede provocar estrés térmico y sufrimiento, por lo que infringe esta prohibición. La directriz política de 2020 estableció que este es siempre el caso a una temperatura exterior de 35 grados centígrados o superior. Con esta enmienda a la directriz política, el límite de temperatura exterior se ajusta de 35 grados centígrados a 30 grados centígrados, porque los nuevos conocimientos científicos indican que los animales por encima de esta temperatura exterior corren un alto riesgo de experimentar estrés térmico. La directriz política se aplica a todo el transporte en los Países Bajos, incluso si proceden de otro país o están en ruta hacia otro país. Para el transporte de peces ornamentales, reptiles y peces para el consumo, se mantiene el límite de temperatura exterior de 35 grados centígrados.

2. Consecuencias de las altas temperaturas para el bienestar de los animales

El informe científico de la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA) sobre los riesgos para el bienestar en el transporte de animales¹ muestra que con la humedad predominante en los Países Bajos, una temperatura exterior de 30 grados centígrados o superior siempre plantea un riesgo significativo de problemas de bienestar debido al estrés térmico. El mismo informe revela que también existen mayores riesgos de estrés térmico a temperaturas exteriores inferiores a 30 grados centígrados para diferentes especies animales. Con el fin de tener también en cuenta la viabilidad de la directriz política, se ha elegido un límite de temperatura genérico para todas las especies animales en todos los transportes sujetos a los requisitos del artículo 3 del Reglamento sobre el transporte. Este límite es el mismo que el límite de temperatura que ya existe para los transportes de larga distancia. La razón de este límite de temperatura para el transporte de larga distancia es un llamamiento de la Comisión Europea a partir de 2019 a los Estados miembros para que dejen de permitir transportes de larga distancia cuando se espere una temperatura exterior de 30 grados centígrados o superior a lo largo del trayecto. El Ministro de LNVN ha respondido a este llamamiento, al igual que muchos otros Estados miembros europeos.

No obstante, incluso a temperaturas ambiente inferiores a 30 grados centígrados, puede producirse un sufrimiento innecesario debido al estrés térmico en los animales transportados. Como se describe en el Plan nacional de transporte de ganado a temperaturas extremas, la Autoridad Neerlandesa de Seguridad Alimentaria y de los Productos de Consumo (NVWA) lleva a cabo controles adicionales a partir de una temperatura exterior prevista de 27 grados centígrados en De Bilt. Adopta medidas de ejecución en caso de estrés térmico y sufrimiento de los animales como consecuencia del transporte en condiciones cálidas y, por tanto, una infracción del artículo 3 del Reglamento sobre el transporte.

El riesgo de sufrimiento de los animales en condiciones cálidas es mayor durante el transporte que en otras situaciones (por ejemplo, en establos). Ello obedece a dos motivos. En primer lugar, la carga y el transporte causan actividad adicional, a menudo acompañados de una respuesta de estrés de los animales. Por lo tanto, los animales se sobrecalientan más rápidamente. En segundo lugar, durante el transporte, los animales están más cerca entre sí en comparación con la situación en el establo, con menos espacio por encima de ellos para la ventilación necesaria, lo que significa que son menos capaces de disipar su calor corporal. Los animales no pueden escapar de esta situación para buscar refrigeración. Por las razones expuestas, está justificado afirmar que el transporte de animales a temperaturas exteriores iguales o superiores a 30 grados centígrados con la humedad imperante en los Países Bajos siempre plantea un alto riesgo de sufrimiento innecesario.

Se aplica una excepción al transporte de peces ornamentales, reptiles y peces para el consumo. La razón de esto es que para estas categorías de animales, especialmente para las muchas especies mantenidas y comercializadas en los Países Bajos, no es plausible que tengan una mayor probabilidad de experimentar estrés térmico durante el transporte por encima de los 30 grados centígrados. Los peces ornamentales y los

¹ Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria, 7 de septiembre de 2022 «Bienestar de los cerdos durante el transporte» (<https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7445>), Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria, 7 de septiembre de 2022 «Bienestar del ganado vacuno durante el transporte» (<https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7442>), Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria, 7 de septiembre de 2022 «Bienestar de las aves de corral y los conejos transportados en contenedores» (<https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7441>), Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria, 7 de septiembre de 2022 «Bienestar de los pequeños rumiantes durante el transporte» (<https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7404>), Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria, 7 de septiembre de 2022 «Bienestar de los équidos durante el transporte» (<https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7444>).

reptiles viven a menudo en su hábitat natural en condiciones de vida cálidas o incluso calientes. Además, los peces ornamentales se transportan en bolsas con agua en contenedores de poliestireno. Los peces para consumo también se transportan generalmente en agua. Este agua se calienta muy gradualmente, por lo que no se espera que la temperatura del agua durante el transporte aumente a niveles críticos para los peces. Además, no se dispone de ningún dictamen de la EFSA sobre la temperatura ambiente máxima para el transporte de reptiles, peces ornamentales y peces para el consumo. No existe ninguna justificación científica de que la reducción de la temperatura máxima suponga un aumento del bienestar para estos animales. Tampoco la propuesta de la Comisión Europea para la revisión del Reglamento sobre el transporte establece una temperatura máxima para el transporte de estos animales. Por último, estas categorías de animales tienen una fisiología diferente a la de los mamíferos, lo que significa que su gestión del calor funciona de manera diferente y pueden soportar temperaturas más altas. Sin embargo, estas categorías de animales también tienen temperaturas máximas por encima de las cuales encuentran problemas. Por lo tanto, el límite anterior de 35 grados centígrados sigue en vigor para estas categorías de animales.

3. Planificación por parte del organizador del transporte

El Reglamento sobre el transporte hace hincapié en la importancia de una buena planificación del transporte de animales. El artículo 5, apartado 3, frase introductoria y letra a), exige a los organizadores del transporte de animales que garanticen, antes de cada transporte, que el bienestar de los animales no se vea perjudicado por una coordinación insuficiente entre las distintas etapas del viaje y que se tengan en cuenta las condiciones meteorológicas. Por lo tanto, es necesario actuar con anticipación. Esto significa que, en cualquier caso, el transporte de animales no debe realizarse si existe el riesgo de que un transporte en ruta atraviese una zona en la que la temperatura exterior sea de 30 grados centígrados o superior. Incluso con temperaturas previstas inferiores a 30 grados, dada la posibilidad de problemas de bienestar en relación con la especie animal y la categoría a determinadas temperaturas, debe estudiarse cuidadosamente si puede realizarse el transporte. Si un transporte tiene lugar a temperaturas exteriores de 30 grados centígrados o superiores, es importante para el bienestar de los animales que el transporte no se retrase durante un largo período y, en caso necesario, se conduzca a un lugar adecuado en el que los animales puedan descargarse y alojarse. El hecho de que, en tales casos, el transporte continúe, en la medida de lo posible, se entiende, por supuesto, sin perjuicio de que exista una infracción del artículo 3 del Reglamento sobre el transporte y de que, por lo tanto, se adopten medidas de ejecución.

4. Medios de transporte con sistemas de refrigeración

Dado que, en última instancia, se refiere a las condiciones para los animales en los medios de transporte, esta directriz política solo se aplica a los vehículos que no están equipados con un sistema de refrigeración activa en los compartimentos de los animales, a saber, el aire acondicionado. Los medios de transporte con sistemas de refrigeración activa son capaces de enfriar suficientemente (o calentar, como es la práctica con el transporte acondicionado de pollitos de un día) la temperatura en el medio de transporte, independientemente de la temperatura exterior, a temperaturas que sean agradables para los animales. La presencia de ventilación (mecánica o de otro tipo) es insuficiente para suponer que existe un sistema de refrigeración en el sentido de esta directriz política, porque la ventilación introduce aire caliente del exterior. Aunque esto puede ser más agradable para los animales, la temperatura de los animales no se reducirá, lo que significa que el riesgo de sufrimiento permanece inalterado. Particularmente durante los momentos en que el camión de ganado se detiene, como durante posibles atascos de tráfico o períodos de descanso del conductor, el calor en los vehículos sin refrigeración activa aumenta rápidamente, y esto no se evita con la ventilación. Los transportes de animales que no estén cubiertos por esta directriz política debido a la presencia de un sistema de refrigeración activa deben, por supuesto, seguir cumpliendo con las disposiciones del Reglamento sobre el transporte, lo que significa, entre otras cosas, que los animales no deben sufrir lesiones o un sufrimiento innecesarios durante el transporte.

5. Carga normativa

Dado que no se trata de un reglamento a que se refiere el artículo 3, apartado 1, de la Ley por la que se establece el Consejo asesor sobre la carga normativa (ATR, por su versión en neerlandés) y esta directriz política sirve para explicar una norma contenida en el Reglamento sobre el transporte, no se ha llevado a cabo ningún análisis de la carga normativa.

6. Prueba de aplicación y ejecución

Resumen de la prueba

En la prueba de ejecución, viabilidad y resistencia al fraude (prueba HUF), la NVWA concluye que la directriz política es aplicable y factible de forma limitada. La NVWA afirma que esta limitación se deriva de la falta de una base jurídica para evaluar la temperatura en ruta antes del transporte de larga distancia y, si esta temperatura supera los 30 grados centígrados en ruta, no tramitar la solicitud de transporte. La NVWA también señala que las infracciones solo pueden detectarse in flagranti delicto, lo que significa que la NVWA no puede actuar anticipándose al transporte nacional. Además, la NVWA afirma que la directriz política no especifica cómo la NVWA puede determinar que se ha infringido la directriz política. Además, la NVWA afirma que, dado que es muy probable que en el futuro sean cada vez más frecuentes los días en los que las temperaturas alcancen los 30 grados centígrados o más, en la práctica debe buscar continuamente un equilibrio entre la asignación de recursos para supervisar el bienestar animal durante el transporte y la supervisión de otros riesgos relacionados con el bienestar animal. En lo que respecta a la exención para el transporte en vehículos equipados con un sistema de refrigeración activo, la NVWA señala que no existen criterios que permitan determinar los requisitos que debe cumplir dicho sistema. Por lo tanto, la NVWA no está en condiciones de evaluar esto por el momento. La NVWA también afirma que debe quedar claro en la exposición de motivos de la directriz política que esta no es contraria al Reglamento sobre el transporte. La NVWA señala además que, tras la entrada en vigor de la directriz modificada, solo puede denegar la expedición de un certificado de exportación si la temperatura en el lugar, en el momento de la certificación, es de al menos 30 grados centígrados. Si la temperatura es (aún) más baja, la NVWA deberá expedir un certificado de exportación (siempre que se cumplan también las demás condiciones de certificación). No obstante, la NVWA podrá adoptar medidas coercitivas más adelante durante ese trayecto por el territorio de los Países Bajos, por ejemplo, imponiendo una multa, si la temperatura en el momento de la intervención es de al menos 30 grados centígrados. Existe la posibilidad de que, en tal caso, el transportista presente una objeción, alegando que la NVWA ya había expedido un certificado de exportación válido antes del transporte. No está claro cómo valorará el tribunal una situación de este tipo y, por lo tanto, si la multa impuesta podrá mantenerse.

Reacción

La NVWA debe evaluar, antes del transporte de larga distancia, si la planificación del transporte proporcionada es realista y si cumple las normas establecidas en el Reglamento sobre el transporte. Como se ha indicado anteriormente, esta directriz política especifica la prohibición de «transportar o hacer transportar animales de una forma que pueda causar lesiones o sufrimiento innecesarios a los animales» establecida en el artículo 3 del Reglamento sobre el transporte. Si, antes del transporte de larga distancia, ya está claro que probablemente las temperaturas alcancen más de 30 grados centígrados a lo largo del camino, la NVWA puede determinar, por tanto, que la planificación del transporte no cumple las normas del Reglamento sobre el transporte. Por ejemplo, la directriz política proporciona apoyo jurídico a la NVWA para evaluar la planificación del transporte antes del transporte de larga distancia. Dado que la directriz política es una interpretación de la prohibición de «transportar o hacer transportar animales de una forma que pueda causar lesiones o sufrimiento innecesarios», establecida en el artículo 3 del Reglamento sobre el transporte, no es contraria al Reglamento sobre el transporte.

En el caso del transporte de corta distancia y el transporte nacional, dicha planificación del transporte no es obligatoria en virtud del Reglamento sobre el transporte. Por lo tanto, no es posible actuar anticipadamente en este caso, y la ejecución depende de las conclusiones in flagranti delicto. Además, un certificado sanitario expedido no exime al transportista de su responsabilidad en materia de bienestar animal durante el transporte. El transportista debe seguir realizando el transporte de conformidad con las normas del Reglamento sobre el transporte, permitiendo su ejecución si la NVWA determina que el transportista transporta animales a 30 grados centígrados.

La NVWA puede determinar por sí misma cómo puede demostrar que se ha infringido la directriz política. Dicho método puede ser desarrollado más detalladamente por la NVWA en una instrucción de trabajo, como se hizo con la directriz política de 2020, en la que los 35 grados centígrados son el límite superior para el transporte de animales. Es comprensible que la NVWA deba, en la práctica, tomar una decisión basada en la capacidad disponible en relación con el despliegue de veterinarios oficiales y otros supervisores en la vigilancia.

En cuanto a los criterios que debe cumplir la refrigeración activa, la exposición de motivos de esta directriz política aclara que se trata de aire acondicionado, que permite que la temperatura en el medio de transporte, independientemente de la temperatura exterior, se reduzca lo suficiente hasta alcanzar un nivel en el que los animales puedan regular eficazmente su propia temperatura corporal. Huelga decir que los medios de transporte con tal refrigeración activa deben seguir cumpliendo las disposiciones del Reglamento sobre el transporte, lo que significa, entre otras cosas, que los animales no deben causar lesiones o sufrimientos innecesarios durante el transporte.

7. Notificación

Con el fin de cumplir lo dispuesto en la Directiva 2015/1535 (Directiva de notificación), el proyecto de

directriz política ha sido notificado a la Comisión Europea con el número 2025/0111/NL. Durante el período de suspensión de tres meses, se recibieron dos consultas sobre cuestiones de hecho relativas al proyecto de directriz política procedentes de otro Estado miembro (MSG 103). La primera pregunta se refería a la inclusión de los cangrejos y las langostas en este reglamento. A raíz de esta pregunta, se ha modificado el proyecto de directriz política para que ya no se incluyan los cangrejos ni las langostas. Esto se debe a que no son animales vertebrados, y el Reglamento sobre el transporte al que se refiere esta directriz política no se les aplica, como correctamente señala el autor de la pregunta. La otra pregunta se refería al ámbito de aplicación de la directriz política (si se aplicaba al transporte nacional o también al internacional). La respuesta fue que la directriz se aplica a todos los tipos de transporte, incluido el internacional, en lo que respecta a la interpretación del Reglamento de Transporte. El período de moratoria comenzó el 25 de febrero de 2025 y finalizó el 26 de mayo de 2025.

8. Entrada en vigor el 1 de abril de 2027

Dado que la modificación de esta directriz política tiene un impacto significativo en el sector, lo que requiere diversos ajustes, se tomó la decisión de aplazar su entrada en vigor hasta el 1 de abril de 2027. Durante los periodos prolongados de altas temperaturas, los ganaderos y los transportistas pueden encontrarse con que disponen de un margen de tiempo más reducido cada día o cada semana para transportar a los animales durante las horas más frescas. En particular, cuando la flota de un operador de transporte aún no haya sido suficientemente adaptada para permitir que los animales sigan siendo transportados a temperaturas superiores a 30 grados centígrados en vehículos equipados con un sistema de refrigeración activa. Esto supone inversiones considerables, y la fabricación y entrega de este tipo de vehículos lleva tiempo. Además, el transportista debe poder demostrar que el sistema de refrigeración activo instalado funciona correctamente y debe conocer los requisitos que dicho sistema debe cumplir. El año que viene se utilizará para llegar a nuevos acuerdos sobre este asunto, en consulta con el Secretario de Estado de LVVN, el sector y la NVWA.

Debido a las restricciones que impiden la salida de los animales de las explotaciones de origen durante periodos prolongados de altas temperaturas, la ocupación de los recintos para animales puede llegar a ser excesiva. Una entrada en vigor diferida ofrece a las empresas primarias la oportunidad de crear flexibilidad operativa, con vistas a la utilización de la capacidad, en ámbitos como los calendarios de cría, permitiendo así un margen de maniobra en el momento de la retirada y la entrega de los animales. En el sector porcino en particular, este tipo de planificación debe ajustarse con al menos seis meses de antelación para ver su impacto en la utilización de la capacidad después de este período. Asimismo, en los mataderos, la continuidad del proceso de sacrificio y la capacidad de sacrificio pueden verse afectadas durante periodos prolongados de altas temperaturas, ya que el suministro de animales podría verse limitado. En resumen, un amplio plazo de transición antes de que esta modificación entre realmente en vigor proporciona al sector el tiempo necesario para poder cumplir de forma razonable con la directriz política modificada, evitando así cualquier consecuencia desproporcionada para el sector que pudiera derivarse de su entrada en vigor inmediata.

Por lo tanto, se ha decidido que la enmienda no entrará en vigor hasta el 1 de abril de 2027, tal y como se anunció en la carta dirigida al Parlamento¹ el 16 de abril de 2026 y de lo que se ha informado ampliamente en los medios de comunicación.

La NVWA aprovechará el periodo que se extiende hasta el 1 de abril de 2027 para colaborar con las partes interesadas del sector pertinentes con el fin de adaptar las disposiciones del Plan nacional de transporte de ganado a temperaturas extremas a la nueva norma establecida en la directriz política modificada. Además, el plazo permite a la NVWA adaptar las modalidades de supervisión y control cuando sea necesario. Dado que el Plan nacional de transporte de ganado a temperaturas extremas ya entra en vigor cuando la temperatura ambiente alcanza los 27 grados centígrados o más, se prevé que en este caso sean necesarios relativamente pocos ajustes.

*El secretario de Estado de Agricultura, Pesca, Seguridad Alimentaria y Naturaleza
S.P.A. Erkens*

¹ Documentos parlamentarios II 2025/26, 28 286, n.º 1433.