

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 maart 2008

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het beperken van het leed
van levend vee tijdens transporten**

(ingediend door de heren Luc Sevenhans,
Koen Bultinck en mevrouw Rita De Bont)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 mars 2008

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à limiter les souffrances du bétail
vivant pendant son transport**

(déposée par MM. Luc Sevenhans,
Koen Bultinck et Mme Rita De Bont)

cdH	:	centre démocrate Humaniste	
CD&V–N–VA	:	Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
FN	:	Front National	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MR	:	Mouvement Réformateur	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
PS	:	Parti Socialiste	
sp.a - spirit	:	Socialistische partij anders - sociaal, progressief, internationaal, regionalistisch, integraal-democratisch, toekomstgericht.	
VB	:	Vlaams Belang	

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Plenum	PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering	COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be	www.laChambre.be
e-mail : publicaties@deKamer.be	e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel van resolutie neemt, in aangepaste vorm, de tekst over van DOC 51 1151/001.

Het onnodig lijden van levend vee tijdens lange transporten is een oud zeer.

Volgens een rapport van de Europese Commissie van 1993 wordt de Europese regelgeving inzake het transport van levend vee in verschillende lidstaten, waaronder België, «stelselmatig genegeerd». Britse en Spaanse schapen, Nederlandse varkens en biggen, Ierse runderen en mestkalveren, paarden en ezels uit Oost-Europa krijgen tijdens transporten van 30 tot 80 uur – en meer, wanneer onderweg onvoorziene vertragingen worden opgelopen – naar de slachthuizen in Spanje, Italië of Griekenland vaak geen voedsel of drinken. Deze inter-Europese transporten trekken vaak over Belgisch grondgebied.

Niet alleen het transport van levend vee binnen Europa is een probleem. Ook de 300.000 levende runderen die jaarlijks via mariene transporten van Europa naar Noord-Afrika en het Midden-Oosten worden verscheept, zien onnoemelijk af. Tijdens de dagen durende zeereizen, vaak in slechte weersomstandigheden, bezwijken regelmatig ettelijke honderden dieren. Deze transporten worden gesubsidieerd door de EU met jaarlijks tussen de 60 en 100 miljoen euro aan exportrestituties.

Het transport van levend vee over lange afstanden moet zo veel mogelijk worden vermeden, daarover zijn alle betrokken instanties het eens. De dieren staan tijdens de transporten onder constante stress en worden slecht verzorgd. Dat jaagt niet alleen het sterftecijfer onder de dieren de hoogte in, maar het heeft ook een weerslag op de gezondheid van de dieren – stress, verwondingen, uitdroging, tekort aan zuurstof, oververhitting, reisziekte, verzwakking van het immuunsysteem, epidemieën – en op de kwaliteit van het vlees. De meeste levende dieren die worden getransporteerd over lange afstanden, belanden bij aankomst dadelijk in het slachthuis. Het leed van de slachtdieren kan drastisch worden verminderd door het zo dicht mogelijk te laten slachten bij de plaats van het vetmesten en het internationaal verkeer te beperken tot vlees en karkassen. Bijkomend

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de résolution reprend, en l'adaptant, le texte de la proposition DOC 51 1551/001.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'on dénonce les souffrances inutiles que l'on inflige au bétail vivant lorsqu'il est transporté sur de longues distances.

Il ressort d'un rapport de la Commission européenne de 1993 que différents États membres, dont la Belgique, «ignorent systématiquement» la réglementation européenne relative au transport de bétail vivant. Moutons britanniques et espagnols, porcs et porcelets néerlandais, bovins et veaux à l'engrais irlandais, chevaux et ânes d'Europe orientale sont souvent privés de nourriture et de boisson lorsqu'ils sont transportés pendant 30 à 80 heures – voire plus, en cas de retards imprévus encourus en cours de route –, jusqu'aux abattoirs situés en Espagne, en Italie ou en Grèce. Ces transports intra-européens transitent souvent par le territoire belge.

Il n'y a pas que le transport de bétail vivant en Europe qui pose problème. Les 300 000 bovins vivants qui sont transportés annuellement par voie maritime d'Europe vers l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient, endurent également des souffrances innommables. Plusieurs centaines de bêtes succombent régulièrement au cours de ces voyages maritimes de plusieurs jours, qui se passent souvent dans de mauvaises conditions climatiques. L'Union européenne subsidie ces transports en y consacrant annuellement entre 60 et 100 millions d'euros sous la forme de restitutions à l'exportation.

Toutes les instances concernées s'accordent pour reconnaître que le transport de bétail vivant sur de grandes distances doit être évité autant que possible. Pendant les transports, les animaux sont soumis à un stress permanent et sont mal soignés. Ces conditions entraînent non seulement une augmentation de la mortalité parmi les animaux, mais elles ont également des répercussions sur la santé de ceux-ci – stress, blessures, déshydratation, manque d'oxygène, hyperthermie, mal du voyage, affaiblissement du système immunitaire, épidémies – et sur la qualité de la viande. La plupart des animaux vivants qui sont transportés sur de grandes distances se retrouvent dès leur arrivée à l'abattoir. La souffrance des animaux de boucherie pourrait être considérablement atténuée en organisant l'abattage aussi près que possible du lieu d'engraissement et en

vee zou moeten worden vetgemest zo dicht mogelijk bij de plaats waar het is geboren. Dit is ook de zienswijze van het Wetenschappelijk Veterinair Comité van de Europese Commissie.

De voordelen van het beperken van transporten van levend vee zijn legio. Niet alleen worden de dieren er beter van en stijgt de kwaliteit van het vlees, de Europese autowegen worden minder belast en de uitstoot van CO₂ en dieselroet wordt teruggedrongen. Het gaat in deze jaarlijks immers over het transport van miljoenen stuks levend vee en tienduizenden transporten over de Europese autowegen. Ter verduidelijking: jaarlijks worden 2 miljoen levende varkens en biggen vervoerd vanuit Nederland naar Spanje en Italië en 100.000 paarden vanuit Oost-Europa naar de EU-lidstaten. Bovendien wijst het Wetenschappelijk Veterinair Comité van de Europese Commissie erop dat het beperken van veetransporten over lange afstanden een snelle en verre verspreiding tegengaat van epidemieën zoals varkenspest en mond- en klauwzeer. Op economisch vlak is een relocatie van het slachten naar de omgeving van de fokcentra een goede zaak voor onze lokale slachthuizen. Het wetenschappelijk rapport *Sentient Beings or insensitive Goods* van de Zweedse regering is aanbevolen lectuur om zich de nadelen eigen te maken van langeafstandstransporten van levend vee en de voordelen van de beperking ervan.

De richtlijn van 1995 heeft weliswaar een transportduurlimiet van 8 uur ingevoerd, maar laat te veel achterpoorten open. Daardoor blijft deze limiet dode letter. Volgens de richtlijn mogen dieren na een rustperiode van 24 uur opnieuw voor 8 uur op transport worden gezet. Transporteurs die voldoen aan enkele minimale voertuignormen kunnen zingend en volwassen vee zelfs respectievelijk gedurende 19 en 29 uur – met een onderbreking van 1 uur – op transport houden, het vee 24 uur laten rusten en opnieuw voor 24 uur op transport houden. Varkens mogen voor 24 uur worden getransporteerd en na 24 uur rust weer voor 24 uur worden ingeladen. Deze cycli kunnen in principe tot in het oneindige worden herhaald. Het voorstel van vorig jaar van de Europese Commissie om, naast enkele strengere normen, een minder belastende cyclus in te voeren – namelijk dieren na 9 uur vervoer 11 uur laten rusten in de veewagen –, brengt ook weinig antwoorden op de vele vragen.

limitant le transport international à la viande et aux carcasses. En outre, le bétail devrait être engraisé aussi près que possible du lieu de sa naissance. Ce point de vue est partagé par le Comité scientifique vétérinaire de la Commission européenne.

Les avantages présentés par la limitation des transports de bétail vivant sont légion. Les animaux s'en trouveraient non seulement mieux et la qualité de la viande augmenterait, mais les autoroutes européennes seraient moins encombrées et les rejets de CO₂ et de suie de diesel seraient réduits. Il s'agit en effet en l'espèce chaque année du transport de millions de têtes de bétail vivant et de dizaines de milliers de transports sur les autoroutes européennes. Précisons notre propos : chaque année, 2 millions de porcs et de porcelets vivants sont transportés des Pays-Bas en Espagne et en Italie, tandis que 100 000 chevaux sont exportés de l'Europe orientale dans les États membres de l'UE. En outre, le Comité scientifique vétérinaire de la Commission européenne souligne que la limitation des transports de bétail sur de grandes distances permettrait d'enrayer la propagation rapide et à longue distance d'épidémies telles que la peste porcine et la fièvre aphteuse. Sur le plan économique, la relocalisation de l'abattage dans les environs des centres d'élevage serait profitable à nos abattoirs locaux. Il est recommandé de lire le rapport scientifique *Sentient Beings or insensitive Goods* du gouvernement suédois pour s'informer sur les inconvénients des transports de bétail vivant sur de grandes distances et des avantages que présenterait la limitation de ceux-ci.

Si la directive de 1995 a instauré une limitation de la durée de transport à 8 heures, elle a en revanche laissé trop de possibilités de contourner la loi. Les limitations restent par conséquent lettre morte. Aux termes de la directive, les animaux doivent être déchargés pour une période de repos de 24 heures avant de reprendre le transport pour une nouvelle période de huit heures. Les transporteurs qui répondent à quelques normes minimales en matière de véhicule, peuvent même transporter les animaux en lactation et les animaux adultes respectivement pendant 19 et 29 heures, moyennant une interruption d'une heure, laisser le bétail se reposer 24 heures puis les recharger pour un nouveau transport de 24 heures. Les porcs peuvent être transportés pendant une période 24 heures puis, après un repos de 24 heures, être à nouveau chargés pour 24 heures. Ces cycles peuvent, en principe, se répéter à l'infini. La proposition de la Commission européenne de l'année passée visant à instaurer, outre quelques normes plus strictes, un cycle moins éprouvant – laisser les animaux se reposer 11 heures dans la bétailière après 9 heures de transport –, n'apporte guère plus de réponse aux nombreuses questions.

Als doorvoerland van transporten van levend vee draagt België een grote verantwoordelijkheid. De indieners van deze resolutie onderschrijven de eis van negen EU-lidstaten, waaronder België, het Europees Parlement, het Algemeen Boerensyndicaat, het Vlaams Agrarisch Centrum, de Federatie van Europese Dierenartsen, verschillende grootwarenhuisketens zoals Colruyt, Delhaize, Carrefour, Makro, Covee en Champion, verschillende Europese dierenrechtenverenigingen en consumentenverenigingen en experts ter zake om voor het vervoer van levend vee een tijdslimiet in te voeren van 8 uur zonder herhaling na een eventuele rustperiode, gecombineerd met een maximale transportafstand van 500 kilometer. Daardoor worden de belanghebbende sectoren gedwongen de dieren te slachten en vet te mesen in de buurt van hun geboorte. De motie van het Europees Parlement hieromtrent is voor het Vlaams Belang reeds ondertekend door EP-volksvertegenwoordiger Frank Vanhecke. De indieners vragen de federale overheid deze breed gedragen eis om te zetten in federale wetgeving en om concrete stappen te ondernemen om ze om te zetten in Europese wetgeving.

Luc SEVENHANS (VB)
Koen BULTINCK (VB)
Rita DE BONT (VB)

En tant que pays de transit dans le transport de bétail vivant, la Belgique assume une part importante de responsabilité. Les auteurs de la présente résolution souscrivent dès lors à la revendication formulée par neuf États-membres de l'Union européenne, parmi lesquels la Belgique, mais aussi par le Parlement européen, l'*Algemeen Boerensyndicaat*, le *Vlaams Agrarisch Centrum*, la Fédération des vétérinaires européens, plusieurs enseignes de la grande distribution parmi lesquelles Colruyt, Carrefour, Makro, Covee et Champion, plusieurs associations européennes de défense des droits des animaux, et visant l'instauration, dans le cadre du transport de bétail vivant, d'une limite de temps de 8 heures sans répétition après une éventuelle période de repos, combinée à une distance de transport maximale de 500 kilomètres. Les secteurs concernés seraient ainsi contraints d'abattre et d'engraisser les animaux dans les environs de leur lieu de naissance. Le député européen Franck Vanhecke a déjà signé, au nom du Vlaams Belang, la motion du Parlement européen en la matière. L'auteur demande au gouvernement fédéral de traduire, avant la fin de la législature, cette revendication, qui fait l'objet d'un large consensus, dans la législation nationale et de prendre des initiatives concrètes pour qu'elle soit inscrite dans la législation européenne.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op het dierenleed dat langeafstandstransporten met zich meebrengen;

B. gelet op de voordelen van een verbod op langeafstandstransporten voor dier, consument, de sector en het milieu;

C. gelet op de resolutie van het Europees Parlement aangenomen op 13 november 2001 om een maximumduur voor transport in te stellen van 8 uur of een maximumafstand van 500 kilometer voor het vervoer van levend vee dat is bestemd voor de slacht of om in het land van bestemming te worden vetgemest en om de Europese exportrestituties af te schaffen voor export van levend vee naar niet-EU-landen;

D. gelet op het feit dat het verbod op langeafstandstransporten van levend vee een eis is die wordt gedragen door de meeste EU-lidstaten en dierenrechtenorganisaties, warenhuisketens, consumentenorganisaties, boerenverenigingen en verschillende andere instellingen en organisaties over heel Europa;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING,

1. inspecteur-dierenartsen meer bevoegdheden te geven inzake de controle op het transport van levend vee;

2. meer en strengere normcontroles uit te oefenen op voertuigen die worden gebruikt voor het transport van levend vee;

3. de afschaffing te bepleiten van de exportrestituties voor het transport van levend vee van de EU naar niet-EU-landen;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu les souffrances qu'entraînent, pour les animaux, les transports à longue distance;

B. vu les avantages que présenterait une interdiction des transports à longue distance pour les animaux, les consommateurs, le secteur et l'environnement;

C. vu la résolution adoptée par le Parlement européen le 13 novembre 2001 et visant à instaurer une durée maximale de 8 heures ou une distance maximale de 500 km pour le transport de bétail vivant destiné à l'abattage ou à l'engraissement dans le pays de destination, et à supprimer les restitutions européennes à l'exportation pour l'exportation de bétail vivant vers des pays non-membres de l'Union européenne;

D. considérant que l'interdiction des transports à longue distance de bétail vivant est réclamée par la plupart des États membres de l'Union européenne et des organisations de défense des droits des animaux, par des chaînes de grandes surfaces, des organisations de défense des consommateurs, des organisations paysannes et différentes autres institutions et organisations à travers toute l'Europe;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL,

1. de conférer davantage de compétences aux inspecteurs-vétérinaires en matière de contrôle du transport de bétail vivant;

2. d'accroître et de renforcer les contrôles de conformité sur les véhicules utilisés pour le transport de bétail vivant;

3. de plaider en faveur de la suppression des restitutions à l'exportation pour le transport de bétail vivant de l'Union européenne vers des pays tiers;

4. de breed gedragen eis om een maximumduur van 8 uur of een maximumafstand van 500 kilometer in te stellen voor het transport van levend vee dat bestemd is voor de slacht of om in het land van bestemming te worden vetgemest, om te zetten in federale wetgeving en concrete stappen te ondernemen om deze eis ook op Europees niveau te implementeren.

28 november 2007

Luc SEVENHANS (VB)
Koen BULTINCK (VB)
Rita DE BONT (VB)

4. de traduire en législation fédérale, encore au cours de la présente législature, l'exigence largement partagée d'instaurer une durée maximale de 8 heures ou une distance maximale de 500 kilomètres pour le transport de bétail vivant destiné à l'abattage ou à l'engraissement dans le pays de destination, et d'entreprendre des démarches concrètes pour mettre en oeuvre cette exigence au niveau européen également.

28 novembre 2007