

Documentul de analiză

03

RO

**Transportul
animalelor vii în UE:
provocări și
oportunități**



CURTEA DE
CONTURI
EUROPEANĂ

2023

Cuprins

	Puncte
Sinteză	I-X
Introducere	01-12
Sfera și abordarea documentului de analiză	13-17
Factorii din spatele transportului animalelor	18-62
Factorii normativi	19-38
Legislația UE privind transportul animalelor nu este pusă în aplicare în mod uniform per ansamblul statelor membre	20-23
Politica agricolă comună se axează pe alte elemente decât bunăstarea animalelor în timpul transportului	24-28
Nu există un standard comun pentru etichetarea cărnii	29-36
Strategii recente ale UE au propus un sistem alimentar mai durabil	37-38
Factorii economici	39-62
Specializarea în sectorul creșterii animalelor	40-43
Concentrare crescută în sectorul sacrificării	44-49
Costurile producției animaliere și ale sacrificării diferă între statele membre	50-53
Suferința animalelor nu este reflectată în costurile de transport și nici în prețul cărnii	54-57
Preferințele consumatorilor ar putea afecta transportul animalelor	58-62
Tendențe în transportul animalelor	63-79
Nu există la nivelul UE date centralizate cuprinzătoare privind transportul animalelor	63-66
Tendențe în transportul de animale în interiorul UE și în afara UE	67-73
Noi tehnologii pentru îmbunătățirea monitorizării transportului de animale	74-79
Provocări și oportunități	80-86

Anexă

Anexa I – Principalele publicații analizate

Acronime

Glosar:

Echipa din cadrul Curții de Conturi Europene

Sinteză

I În fiecare an, miliarde de animale vii sunt transportate pe cale rutieră, maritimă, feroviară sau aeriană în interiorul UE și înspre/dinspre UE, din diverse motive, cum ar fi pentru reproducere, pentru îngrășare sau pentru sacrificare. UE a adoptat acte legislative privind protecția animalelor în timpul transportului. Deficiențele detectate de Comisia Europeană și de unele studii științifice au arătat că standardele actuale privind bunăstarea animalelor nu sunt respectate întotdeauna și că au apărut semne de întrebare cu privire la caracterul adecvat al acestora.

II Prezentul document de analiză descrie principalii factori din spatele transportului de animale vii și ilustrează tendințele din acest domeniu. El oferă o oportunitate de a contribui la dezbateră legată de transportul animalelor în timp util pentru viitoarea revizuire a legislației UE privind bunăstarea animalelor. Prezentul document nu este raport de audit, ci o analiză care se bazează în principal pe informații publice, pe materiale colectate în mod special în scopul său și pe activități anterioare ale Curții.

III Mai mulți factori interconectați – în principal economici și normativi – au o influență asupra transportului animalelor în interiorul UE și către țările terțe. Legislația UE privind transportul animalelor nu este pusă în aplicare în mod uniform de către statele membre și există riscul ca transportatorii să exploateze lacunele care decurg din sisteme naționale diferite de sancțiuni. Politica agricolă comună a sprijinit producția animală pentru a asigura aprovizionarea stabilă cu alimente la prețuri accesibile și a stimulat acțiuni de promovare a unor niveluri mai ridicate de bunăstare a animalelor în ferme, dar nu s-a concentrat până în prezent asupra bunăstării animalelor în timpul transportului.

IV Principala forță motrice din spatele transportului animalelor este reprezentată de factorii economici. Pe o piață unică, operatori precum fermierii și producătorii de carne urmăresc să reducă costurile, să maximizeze veniturile și să optimizeze economiile de scară prin exploatarea diferențelor de costuri dintre statele membre. Impactul negativ al transportului asupra bunăstării animalelor ar putea fi atenuat prin reducerea numărului și a duratei călătoriilor, prin îmbunătățirea condițiilor pentru animalele vii în timpul transportului și prin găsirea altor soluții decât transportul lor.

V Calitatea vieții animalelor în timpul transportului nu este luată în considerare în costul transportului și în prețul cărnii. Potrivit unor studii științifice și unor studii ale Comisiei, lipsa datelor împiedică dezvoltarea unor sisteme de stimulente care ar putea încuraja întreprinderile de transport să prevină problemele legate de bunăstarea

animalelor și care să reducă la minimum atractivitatea economică a practicilor neconforme.

VI Consumatorii pot fi un motor important al schimbării. Respondenții la anchetele Comisiei au susținut că iau în considerare bunăstarea animalelor atunci când cumpără produse din carne, dar sunt dispuși să plătească prețuri mai mari numai dacă sunt informați cu privire la calitatea bună a vieții animalelor. Cu toate acestea, având în vedere numărul foarte mare de sisteme de etichetare diferite, în special la nivel național, și lipsa de informații specifice, este greu pentru consumatori să facă alegeri în cunoștință de cauză.

VII Pactul verde european și Strategia „De la fermă la consumator” promovează tranziția către un sistem alimentar mai durabil. O astfel de tranziție ar necesita schimbări structurale în lanțul de aprovizionare și în modelele de consum alimentar. Dintr-o perspectivă mai largă, există o relație între volumul consumului de carne și numărul de animale vii transportate. Prin intermediul campaniilor sale de promovare și al programelor de finanțare, Comisia ajută fermierii din UE și industria alimentară să își vândă produsele agricole, inclusiv carne (proaspătă, refrigerată și congelată) și preparate din carne.

VIII Statele membre înregistrează mișcările de animale în baze de date naționale de identificare și de înregistrare. În cazul mișcărilor între statele membre sau al intrării în UE, datele sunt înregistrate într-o bază de date a Comisiei. Aceste baze de date au fost create în scopul identificării animalelor, al înregistrării fermelor și al certificării sanitare pentru controlul bolilor și nu sunt în acest moment adaptate pentru a pune la dispoziția Comisiei date centralizate cuprinzătoare privind transportul animalelor. Utilizarea noilor tehnologii ar putea îmbunătăți monitorizarea transportului animalelor în ceea ce privește mișcările și, de asemenea, în ceea ce privește bunăstarea animalelor în timpul transportului. Instrumentele digitale ar putea optimiza planificarea și logistica transportului de animale.

IX Curtea a subliniat, de asemenea, o serie de provocări pentru factorii de decizie și părțile interesate din UE:

- identificarea și adoptarea unor alternative la transportul animalelor;
- furnizarea unor informații mai bune pentru a ajuta consumatorii să facă alegeri în cunoștință de cauză;
- promovarea schimbărilor structurale în direcția unui sistem alimentar mai durabil;

- o atribuirea unei valori monetare suferinței animalelor în timpul transportului și luarea în considerare a acestei valori în costul transportului și în prețul cărnii; și
- o obținerea unei imagini de ansamblu centralizate cuprinzătoare asupra transportului de animale la nivelul UE și utilizarea noilor tehnologii pentru a monitoriza transportul animalelor, a măsura bunăstarea animalelor în timpul transportului și a promova optimizarea logistică.

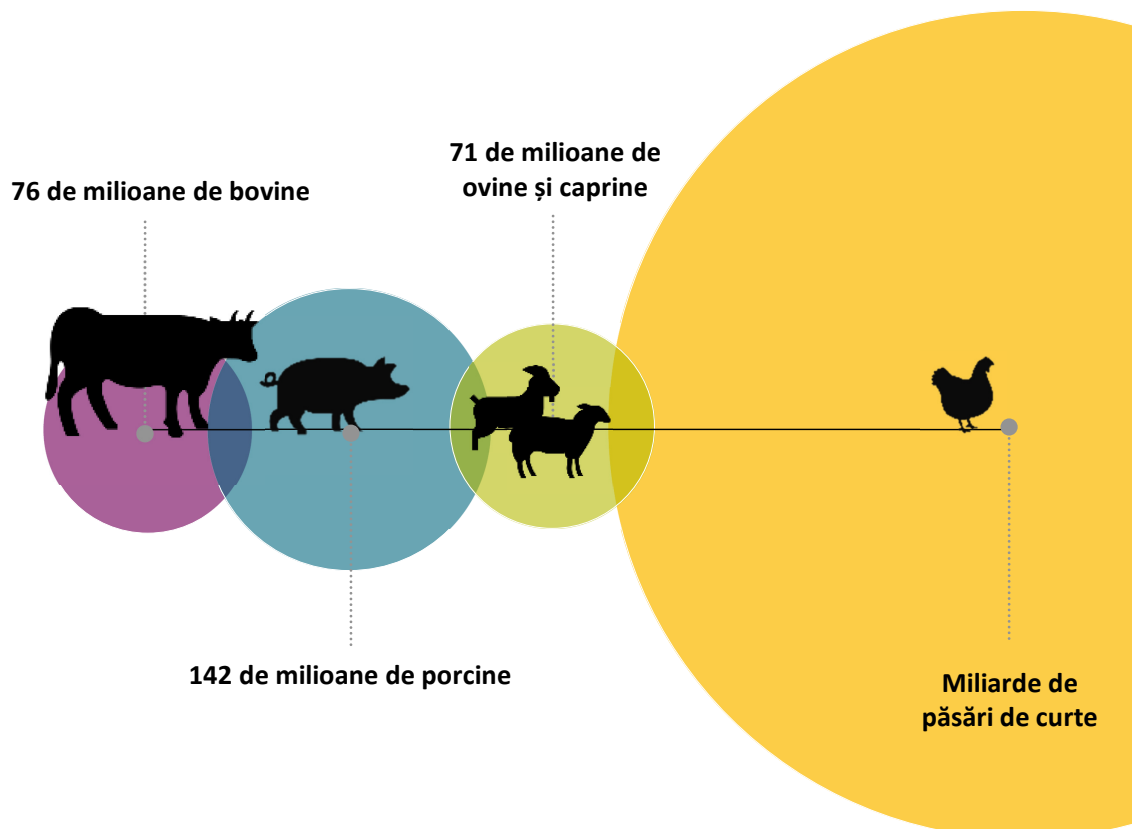
X Curtea a identificat următoarele oportunități conexe, care ar putea fi luate în considerare la viitoarea revizuire a legislației UE:

- o promovarea transportului de carne în locul transportului de animale vii, precum și utilizarea abatoarelor locale și a celor mobile;
- o creșterea transparenței și a armonizării în materie de etichetare a cărnii, de exemplu printr-un sistem al UE de etichetare cu informații despre calitatea vieții animalelor;
- o oferirea stimulentei adecvate pentru un comportament durabil din partea producătorilor, a utilizatorilor și a consumatorilor;
- o elaborarea unei metodologii pentru a reflecta suferința animalelor ca o componentă în costurile de transport și în prețul cărnii;
- o valorificarea potențialului pe care îl au evoluțiile în materie de IT și alte îmbunătățiri tehnologice pentru a urmări toate transporturile de animale, inclusiv pe cele interne; utilizarea de camere și senzori pentru a măsura și a monitoriza bunăstarea animalelor în timpul transportului; și utilizarea instrumentelor digitale pentru a optimiza planificarea și logistica transportului de animale.

Introducere

01 În 2021, fermierii din UE au crescut 76 de milioane de bovine, 142 de milioane de porcine, 60 de milioane de ovine, 11 milioane de caprine și miliarde de păsări de curte și alte animale, de la iepuri la cai (*figura 1*)¹.

Figura 1 – Animalele crescute în UE în 2021



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor Eurostat și ale EPRS.

02 În timpul vieții lor, aceste animale pot fi deplasate de la o fermă la alta pentru reproducere sau îngrășare sau pot fi duse la abatoare pentru sacrificare. În majoritatea cazurilor, animalele rămân în aceeași țară, dar pot fi transportate și către un alt stat membru sau către o țară din afara UE. Distanțele parcurse și durata călătoriilor pot varia considerabil².

¹ Eurostat, *Livestock population in numbers*; Serviciul de Cercetare al Parlamentului European (EPRS), *EU trade and transport of live animals* (2020), p. 1.

² EPRS, *EU trade and transport of live animals* (2020), p. 1.

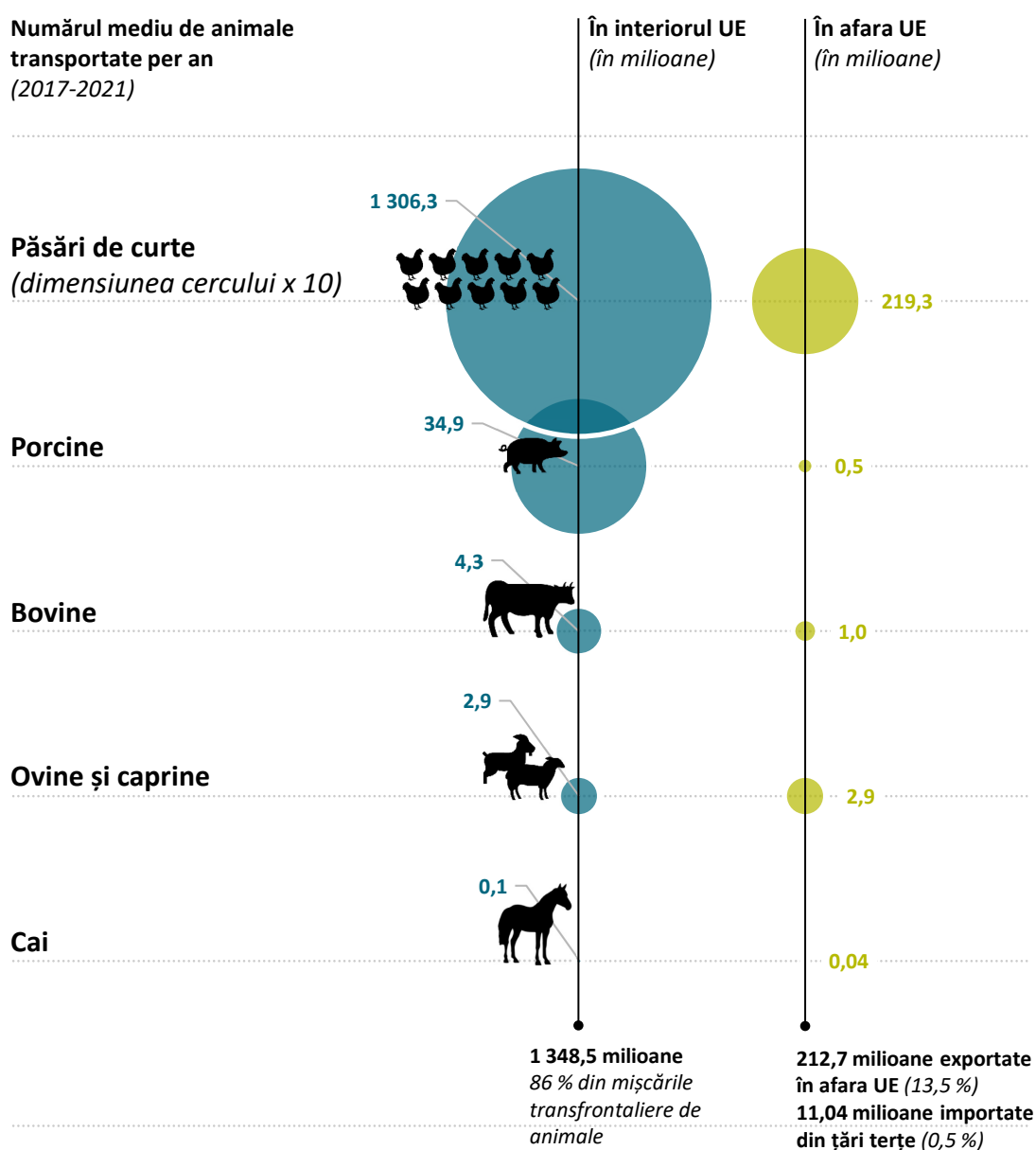
03 Comisia (Eurostat) definește următoarele categorii de transport de animale:

- o transport intern, adică în interiorul unui stat membru;
- o transport în interiorul UE, adică între statele membre;
- o transport în afara UE, adică către sau dinspre țări terțe³.

04 Între 2017 și 2021, transportul transfrontalier de animale (atât ca număr de animale, cât și ca greutate transportată) a constat în 86 % mișcări în interiorul UE, 13,5 % exporturi în afara UE și 0,5 % importuri din țări terțe. 1,6 miliarde de animale vii au fost transportate între statele membre și către/dinspre țări terțe (a se vedea *figura 2*).

³ Eurostat, *Statistics Explained*.

Figura 2 – Defalcarea transporturilor de animale vii între statele membre și către/dinspre țări terțe în perioada 2017-2021



Notă: datele privind transportul intern nu sunt incluse în Comext.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor din Comext.

05 Animalele pot fi transportate pe cale rutieră, maritimă, aeriană sau feroviară. Indiferent de modul ales, transportul este o sursă de stres pentru animale și poate avea astfel un impact negativ asupra bunăstării acestora⁴. Animalele sunt expuse stresului în momentul încărcării și al descărcării, precum și în timpul transportului, și pot suferi de foame, sete, căldură, lipsă de spațiu și lipsă de odihnă⁵. Bunăstarea animalelor depinde de distanța parcursă, de durata călătoriei și de condițiile acesteia (cum ar fi spațiul pus la dispoziție, condițiile microclimatice și rutiere sau grija arătată de conducătorii vehiculelor)⁶.

06 În ultimii ani, cetățenii UE au devenit din ce în ce mai preocupați de bunăstarea animalelor, iar organizațiile neguvernamentale (ONG-uri) au insistat asupra condițiilor precare pe care animalele le pot îndura în timpul transportului⁷. Toate acestea au ridicat întrebări nu numai cu privire la eficacitatea normelor UE, ci și cu privire la rațiunea de a fi a transportului de animale vii pe perioade lungi de timp sau pe distanțe lungi.

07 În 2019, Consiliul⁸ a subliniat necesitatea de a se îmbunătăți calitatea vieții animalelor transportate pe distanțe lungi și a încurajat Comisia să revizuiască și să actualizeze legislația actuală a UE privind transportul animalelor. La rândul său, Parlamentul European a invitat Comisia să revizuiască legislația⁹ (*caseta 1*).

⁴ Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară (EFSA), *Welfare of cattle during transport* (2022), p. 16.

⁵ Direcția Generală Politici Interne ale Uniunii din cadrul Parlamentului European (IPOL), *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), p. 7; EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), p. 5.

⁶ EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), p. 91.

⁷ Eurogroup for Animals (EFA), *Live animal transport* (2021); Animals' Angels, *The myth of enforcement* (2016).

⁸ Consiliul, *Concluziile privind bunăstarea animalelor* (2019), punctul (7).

⁹ Parlamentul European, *Rezoluția referitoare la protecția animalelor în timpul transportului* (2012), punctul 23; Parlamentul European, *Rezoluția referitoare la punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1/2005 al Consiliului* (2019), punctul 68.

Caseta 1

Ancheta Parlamentului European privind protecția animalelor în timpul transportului

În iunie 2020, Parlamentul European a înființat o comisie de anchetă privind protecția animalelor în timpul transportului (ANIT) pentru a investiga presupusele încălcări în aplicarea normelor UE privind transportul animalelor.

Această comisie și-a prezentat raportul în decembrie 2021, concluzionând că dispozițiile UE în domeniu nu luau pe deplin în considerare diferitele nevoi ale animalelor și că statele membre nu respectau întotdeauna dispozițiile UE¹⁰.

În ianuarie 2022, Parlamentul European a adoptat o recomandare finală, invitând Comisia și statele membre să își intensifice eforturile pentru a asigura respectarea bunăstării animalelor în timpul transportului și să actualizeze normele UE. În special, Parlamentul a solicitat restricții privind durata călătoriei și controale la exportul de animale vii către țări terțe și și-a exprimat preferința pentru transportul cărnii în locul transportului de animale vii.

Sursa: pagina web a [Comisiei ANIT](#).

08 În mai 2020, Comisia și-a prezentat Strategia „De la fermă la consumator”, în cadrul căreia s-a angajat să revizuiască legislația actuală a UE privind bunăstarea animalelor, inclusiv normele vizând transportul animalelor, cu scopul de (i) a alinia legislația la cele mai recente dovezi științifice; (ii) a extinde domeniul de aplicare al legislației; (iii) a facilita aplicarea; și (iv) a asigura, în cele din urmă, un nivel mai ridicat de bunăstare a animalelor. Comisia intenționează să propună o legislație revizuită privind bunăstarea animalelor înainte de sfârșitul anului 2023¹¹.

¹⁰ Parlamentul European, [Raport referitor la examinarea presupuselor încălcări și cazuri de administrare defectuoasă în aplicarea dreptului Uniunii în ceea ce privește protecția animalelor în timpul transportului în interiorul și în afara Uniunii \(2021\)](#).

¹¹ [Pagina web](#) a Comisiei privind procesul de revizuire.

09 Comisia este responsabilă de propunerea legislației UE și de monitorizarea aplicării acesteia de către statele membre. Ea efectuează controale în statele membre și verifică că legislația UE este pusă în aplicare și respectată în mod corespunzător. De asemenea, Comisia poate introduce acțiuni în justiție împotriva statelor membre care nu transpun și nu pun în aplicare în mod corect legislația UE¹².

10 Statele membre sunt responsabile pentru aplicarea normelor UE la nivel național, inclusiv prin desfășurarea de inspecții oficiale, și pentru luarea măsurilor corespunzătoare de asigurare a respectării legislației¹³. Ele stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea acestora în aplicare¹⁴. Statele membre raportează anual Comisiei cu privire la rezultatele inspecțiilor lor¹⁵.

11 Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară (EFSA) este o agenție a UE, înființată în 2002, care pune la dispoziție consultanță științifică cu privire la riscurile asociate lanțului alimentar, de la fermă la consumator, inclusiv cu privire la bunăstarea animalelor în timpul transportului.

12 Direcția Generală Politici Interne ale Uniunii (IPOL) din cadrul Parlamentului European sprijină Parlamentul European în exercitarea și dezvoltarea competențelor legislative și de control ale acestuia în domeniul politicilor interne, inclusiv al transportului de animale.

¹² Curtea de Conturi Europeană, [Raportul special nr. 31/2018](#): „Bunăstarea animalelor în UE: reducerea decalajului dintre obiective ambițioase și punerea în practică”, figura 2.

¹³ Curtea de Conturi Europeană, [Raportul special nr. 31/2018](#): „Bunăstarea animalelor în UE: reducerea decalajului dintre obiective ambițioase și punerea în practică”, figura 2.

¹⁴ Articolul 25 din [Regulamentul \(CE\) nr. 1/2005](#).

¹⁵ Articolul 27 alineatul (2) din [Regulamentul \(CE\) nr. 1/2005](#).

Sfera și abordarea documentului de analiză

13 Prezentul document de analiză descrie principalii factori din spatele transportului de animale vii, cu accent pe rolul politicilor UE și pe factorii economici, și ilustrează tendințele din acest domeniu. În sensul acestui document, termenul „animale vii” trebuie înțeles ca acoperind următoarele animale terestre: bovine, porcine, păsări de curte, ovine, caprine și cai (atât pentru producția de carne, cât și pentru reproducere sau concursuri). Animalele de companie, animalele de laborator, cele din grădinile zoologice și animalele de circ nu fac parte din sfera acestei analize.

14 Prezentul document nu este un raport de audit, ci o analiză care se bazează în principal pe informații publice, pe materiale colectate în mod special în scopul său și pe raportul din 2018 al Curții privind bunăstarea animalelor¹⁶. Curtea a analizat legislația relevantă a UE, inclusiv politica agricolă comună, etichetarea și normele în materie de igienă. Au fost examinate publicații relevante pentru subiectul abordat elaborate de către Parlamentul European, Comisie, statele membre, instituțiile supreme de audit, instituțiile academice, ONG-uri și asociații profesionale (*anexa I*). Analiza Curții cu privire la factorii care au o influență în ceea ce privește transportul animalelor se axează pe motivele pentru care animalele sunt transportate în interiorul UE și către țări terțe.

15 Curtea a analizat date din bazele de date TRACES și Comext ale UE, precum și alte seturi de date furnizate de Eurostat. Au fost utilizate în principal date din perioada 2017-2021. Întrucât nu există date disponibile pentru public cu privire la transporturile interne, analizele de date efectuate de Curte nu acoperă acest aspect și se referă doar la transportul în interiorul UE sau în afara UE, după cum se precizează în fiecare figură.

16 Curtea a desfășurat interviuri cu funcționari ai Comisiei; a consultat asociații profesionale din sectoarele agriculturii și producției de carne și ONG-uri din domeniul protecției animalelor; a utilizat contribuții din partea unor experți academici pentru a susține analiza impactului factorilor economici asupra transportului animalelor. Cu scopul de a înțelege mai bine aspectele implicate, reprezentanții Curții au luat parte la o vizită de informare în Polonia pentru a se întâlni cu autoritățile naționale și pentru

¹⁶ Curtea de Conturi Europeană, [Raportul special nr. 31/2018](#): „Bunăstarea animalelor în UE: reducerea decalajului dintre obiective ambițioase și punerea în practică”.

a vizita instalații utilizate în transportul animalelor (cum ar fi un abator și un punct de control în care animalele se opresc pentru odihnă în timpul călătoriilor pe distanțe lungi).

17 Momentul ales pentru publicarea acestui document de analiză, și anume începutul anului 2023, oferă o oportunitate de a contribui la dezbateră în curs legată de transportul animalelor, în timp util pentru viitoarea revizuire de către Comisie a legislației UE privind bunăstarea animalelor.

Factorii din spatele transportului animalelor

18 Mai mulți factori pot avea o influență asupra transportului animalelor în interiorul UE și către țări terțe¹⁷. În scopul documentului de analiză, acești factori au fost clasificați în două categorii interconectate:

- o factori normativi;
- o factori economici.

Factorii normativi

19 Legislația, politicile și inițiativele UE care sunt în vigoare în prezent și care afectează direct sau indirect transportul animalelor includ:

- o **legislația UE privind transportul animalelor**: aceasta stabilește nivelul de referință al UE pe care statele membre trebuie să îl respecte pentru a asigura bunăstarea animalelor în timpul transportului;
- o **politica agricolă comună (PAC)**: prin normele și stimulentele sale, PAC poate influența modul în care fermierii, la nivel individual, aleg să își gestioneze terenurile, culturile și efectivele de animale;
- o **politicile UE în materie de etichetare**: pe baza unor cerințe obligatorii sau voluntare, etichetarea îi ajută pe consumatori să facă o alegere în cunoștință de cauză atunci când cumpără alimente. Carnea vândută în UE poate purta diferite indicații, cum ar fi **indicarea pe etichetă a originii** sau **informații pe etichetă cu privire la calitatea vieții animalelor**;
- o **sistemul indicațiilor geografice și sistemul specialităților tradiționale garantate**: aceste sisteme de calitate ale UE protejează denumirile anumitor produse pentru a promova caracteristicile lor unice, care sunt legate de originea lor geografică sau de metodele tradiționale de preparare. Etichetarea lor cu simbolul UE este obligatorie;

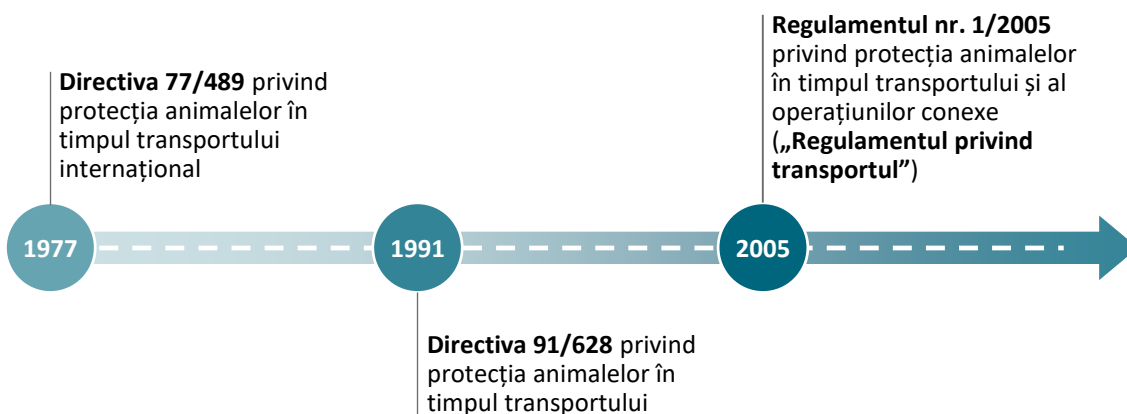
¹⁷ IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), secțiunea 2.

- **Pactul verde european:** introdusă în 2019, această strategie vizează eliminarea emisiilor nete de gaze cu efect de seră până în 2050 și trecerea la un sistem alimentar durabil;
- **Strategia „De la fermă la consumator”:** introdusă în 2020, aceasta vizează accelerarea tranziției de-a lungul întregului lanț de aprovizionare cu alimente;
- **Pachetul UE privind igiena:** adoptat în 2004, acesta a creat un cadru normativ unic cu privire la igienă, aplicabil tuturor operatorilor din sectorul alimentar și care acoperă toate etapele lanțului de aprovizionare cu alimente, inclusiv abatoarele;
- **Legea privind sănătatea animală:** aplicabilă din aprilie 2021, aceasta reglementează trasabilitatea animalelor pentru a contribui la prevenirea bolilor transmisibile ale animalelor.

Legislația UE privind transportul animalelor nu este pusă în aplicare în mod uniform per ansamblul statelor membre

20 UE a introdus primul act legislativ privind protecția animalelor în timpul transportului cu peste 40 de ani în urmă. **Figura 3** prezintă principalele evoluții. Legislația actuală (**Regulamentul privind transportul**) definește responsabilitățile diferitelor părți în lanțul de transport și reglementează transportul animalelor vertebrate vii în interiorul UE, inclusiv controalele cu privire la animalele care intră sau ies din UE¹⁸.

Figura 3 – Principalele acte legislative ale UE privind bunăstarea animalelor în timpul transportului



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

¹⁸ Curtea de Conturi Europeană, *Background paper: Animal welfare in the EU* (2018), p. 6.

21 Potrivit feedback-ului respondenților la o consultare publică lansată de Comisie în 2021, normele UE privind bunăstarea animalelor, inclusiv Regulamentul privind transportul, au facilitat comerțul și au îmbunătățit concurența în Europa, prin eliminarea obstacolelor din calea comerțului cu animale vii pe piața unică¹⁹. Acest lucru a fost confirmat și de evaluarea legislației UE privind bunăstarea animalelor efectuată de Comisie în 2010²⁰.

22 Cu toate acestea, Comisia a detectat deficiențe în punerea în aplicare a Regulamentului privind transportul, în special în ceea ce privește controalele oficiale efectuate de statele membre cu privire la călătoriile către țări terțe și la transportul de animale inapte²¹. În 2020, statele membre au efectuat peste 900 000 de controale oficiale și au aplicat aproape 8 000 de sancțiuni. Principalele probleme erau următoarele:

- măsura în care animalele erau apte pentru transport (în cazul bovinelor și al porcinelor);
- practicile de transport (în cazul păsărilor de curte);
- probleme legate de documentația de transport (în cazul ovinelor, al caprinelor, al cailor și al măgarilor²²).

23 Întrucât stabilirea și aplicarea sancțiunilor sunt delegate statelor membre, există diferențe semnificative în ceea ce privește procedurile lor administrative și de sancționare, tipurile de sancțiuni impuse pentru neconformitate și gravitatea acestora²³. După cum au descoperit cercetătorii, diferențele de aplicare a legii între statele membre ar putea determina companiile de transport să aleagă rute mai lungi pentru a evita statele membre cu norme locale mai exigente sau care aplică cu mai

¹⁹ Comisia Europeană, *Factual summary report of the online public consultation in support to the fitness check and revision of the EU animal welfare legislation* (2022), p. 3.

²⁰ Comisia Europeană, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 25.

²¹ Comisia Europeană, *Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU* (2015); Comisia Europeană, *Welfare of animals exported by road* (2020); Comisia Europeană, *Welfare of animals transported by sea* (2020).

²² Comisia Europeană, *Staff Working Document accompanying the Report on the overall operation of official controls performed in Member States (2019-2020) to ensure the application of food and feed law, rules on animal health and welfare, plant health and plant protection products* (2022), p. 28-31.

²³ EPRS, *Protection of animals during transport: sanctions for infringements* (2021), p. 4.

mare strictete Regulamentul privind transportul²⁴. În Raportul său din 2011 legat de impactul Regulamentului privind transportul, Comisia a recunoscut necesitatea unei aplicări mai armonizate a normelor în sectorul transportului de animale²⁵.

Politica agricolă comună se axează pe alte elemente decât bunăstarea animalelor în timpul transportului

24 Politica agricolă comună (PAC) a fost creată în 1962. Pentru a-și atinge obiectivul de a asigura aprovizionarea stabilă cu alimente la prețuri accesibile, aceasta a încurajat inițial fermierii să producă alimente prin garantarea prețurilor la principalele produse agricole (cum ar fi carnea de vită) și a veniturilor fermierilor²⁶. Acest lucru a schimbat sectorul tradițional al creșterii animalelor, conducând la specializarea și la concentrarea acestuia și afectând astfel transportul de animale vii²⁷.

25 După prima sa reformă majoră din 1992, PAC a redus treptat susținerea prețurilor și a introdus plăți directe legate de zona de producție și de anumite animale (bovine și ovine)²⁸. Începând din 2003, reformele ulterioare au rupt și mai mult legătura dintre plățile directe și tipul și cantitatea produselor obținute de fermieri. În același timp, aceste reforme au introdus norme de mediu și de bunăstare a animalelor mai stricte, pe care fermierii trebuiau să le respecte pentru a putea beneficia de plăți²⁹. Noua PAC, care a intrat în vigoare în 2023, nu a introdus modificări semnificative care să afecteze transportul animalelor, nici în ceea ce privește volumele, nici în ceea ce privește condițiile de bunăstare.

26 Pentru cea mai mare parte a sprijinului PAC, acordarea acestuia depinde de respectarea a două seturi de condiții de referință:

- o bunele condiții agricole și de mediu (GAEC), care nu acoperă bunăstarea animalelor;

²⁴ Van Wagenberg, Baltussen, *Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU* (2021).

²⁵ Comisia Europeană, *Raport privind impactul Regulamentului (CE) nr. 1/2005 al Consiliului privind protecția animalelor în timpul transportului* (2011), p. 12.

²⁶ Comisia Europeană, *The future of the livestock sector* (2020), p. 38.

²⁷ Comisia Europeană, *The future of the livestock sector* (2020), p. 36.

²⁸ Comisia Europeană, *PAC explicată* (2017).

²⁹ Comisia Europeană, *PAC explicată* (2017).

- o cerințele legale în materie de gestionare (SMR), care se referă la cerințe de reglementare din afara PAC³⁰. Printre acestea se numără directivele UE³¹ privind bunăstarea animalelor, dar nu și Regulamentul privind transportul.

27 PAC finanțează măsuri privind bunăstarea animalelor incluse în programele de dezvoltare rurală ale statelor membre, concentrându-se mai degrabă asupra condițiilor din ferme și nu asupra transportului. Pe lângă intervențiile de dezvoltare rurală, PAC prevede, din 2023, plăți directe sub formă de „eco-scheme” pentru climă, mediu și bunăstarea animalelor. Acestea acoperă angajamente care depășesc cerințele minime de la nivelul UE sau de la nivel național³². Comisia a publicat o fișă informativă în care enumeră practicile agricole potențiale pe care eco-schemele le-ar putea sprijini. Acestea nu includ operațiuni legate de transport³³.

28 Măsurile de dezvoltare rurală finanțează, de asemenea, investiții în active fizice, în sisteme de calitate și în agricultura ecologică, care pot toate încuraja standarde mai ridicate în materie de bunăstare a animalelor³⁴. De exemplu, în Polonia, a fost finanțat prin PAC un „program de calitate pentru carnea de vită”, care includea cerințe privind bunăstarea animalelor din punctul de vedere al modului în care erau adăpostite acestea, al utilizării antibioticelor și al condițiilor de transport și de sacrificare³⁵. PAC permite finanțarea unor alternative la transportul animalelor: în Malta, s-a acordat sprijin prin PAC unui mic abator anexat unei ferme de creștere a iepurilor, iar în Letonia, unui abator mobil de uz comun.

³⁰ Comisia Europeană, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use* (2022), p. 7.

³¹ Directiva 2008/119/CE de stabilire a normelor minime privind protecția vițelilor; Directiva 2008/120/CE de stabilire a normelor minime de protecție a porcilor; Directiva 98/58/CE privind protecția animalelor de fermă.

³² Articolul 31 din Regulamentul (UE) 2021/2115.

³³ Comisia Europeană, *List of potential agricultural practices that eco-schemes could support* (2021).

³⁴ Comisia Europeană, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use* (2022), p. 7-10, p. 48-50.

³⁵ Comisia Europeană, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use* (2022), p. 53 și p. 69.

Nu există un standard comun pentru etichetarea cărnii

29 Indicarea țării de origine – „**etichetarea de origine**” – este obligatorie la nivelul UE pentru carnea de vită din 2000³⁶ și pentru carnea de porc, carnea de pasăre și carnea de oaie sau de capră din 2015³⁷. Nu există cerințe obligatorii pentru alte tipuri de carne, cum ar fi pentru carnea de cal sau pentru carnea de iepure. Ca parte a strategiei sale „De la fermă la consumator”, Comisia are în vedere extinderea cerințelor obligatorii privind originea la alte produse alimentare³⁸.

30 Cadrul juridic actual al UE impune furnizarea de informații specifice privind originea, în funcție de tipul de carne (*tabelul 1*).

Tabelul 1 – Informații privind indicarea pe etichetă a originii

Tipul de carne	Cerințe de etichetare
Carne de vită	Obligația de a indica locurile de naștere, de creștere și de sacrificare
Carne de porc, de pasăre, de oaie și de capră	<p>Nu există obligația de a indica locul nașterii.</p> <p>Există obligația de a indica locul de creștere și pe cel de sacrificare, dar:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ definiția noțiunii de „creștere” permite ca animalul să fi petrecut o perioadă scurtă de timp într-o altă țară decât cea indicată ca țară de creștere pe etichetă; ○ indicațiile privind locurile de creștere și sacrificare pot fi înlocuite cu mențiunea „Origine” în cazul în care operatorul din sectorul alimentar poate dovedi că s-a obținut carnea de la animale născute, crescute și sacrificate într-o singură țară.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

31 Potrivit unui sondaj realizat de Comisie în rândul consumatorilor în 2020, aceștia nu înțeleg prea bine termenii „crescut în” și „origine”. Cei mai mulți dintre ei

³⁶ Articolul 25 din [Regulamentul \(CE\) nr. 1760/2000](#).

³⁷ Articolul 9 din [Regulamentul \(UE\) 1337/2013](#).

³⁸ Comisia Europeană, [Strategia „De la fermă la consumator”](#) (2020), p. 15.

interpretează indicația „crescut în” ca referindu-se la țara în care animalul și-a petrecut întreaga viață sau la țara în care s-a născut³⁹.

32 Alte tipuri de etichete sunt utilizate în **sistemul UE de indicații geografice** (punctul 19), pentru produse a căror calitate sau reputație este legată de originea lor geografică. Produsele de origine animală pot utiliza următoarele două sisteme de etichetare: denumirea de origine protejată și indicația geografică protejată (**tabelul 2**).

Tabelul 2 – Limitări ale transparenței etichetelor care conțin indicații geografice ale UE

Denumire de origine protejată	Indicație geografică protejată
Toate etapele de producție (naștere, creștere și sacrificare) trebuie să aibă loc în aria geografică delimitată.	Cel puțin o etapă de producție trebuie să aibă loc în aria delimitată. Animalul poate fi născut sau poate fi sacrificat în alte locuri decât aria geografică acoperită de indicația geografică protejată.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

33 **Sistemul de specialități tradiționale garantate** (punctul 19) utilizează, de asemenea, o etichetare specială pentru produsele alimentare. Aceasta evidențiază aspecte tradiționale, cum ar fi modul în care este preparat produsul sau compoziția sa, fără ca aceste aspecte să fie legate de o anumită arie geografică. Acest sistem de calitate protejează metoda de producție, dar produsul în sine poate să fie preparat în altă parte.

34 În prezent, la nivelul UE există un singur **sistem obligatoriu de etichetare legat de bunăstarea animalelor** (punctul 19). Acesta se aplică ouălor pentru consum. Marcajul aplicat pe ouă depinde de sistemul utilizat pentru creșterea găinilor ouătoare.

³⁹ Document de lucru al serviciilor Comisiei, *Evaluation of the mandatory indication of the country of origin or place of provenance for fresh, chilled and frozen meat of swine, sheep, goats and poultry* (2021), p. 13; Comisia Europeană, *Raport de evaluare a indicării obligatorii a țării de origine sau a locului de proveniență pentru carnea de animale din specia porcină, ovină, caprină și de păsări de curte* (2021), p. 6.

Standardele de comercializare a cărnii de pasăre definesc anumite mențiuni opționale, care includ, de asemenea, trimiteri la diferitele tipuri de creștere⁴⁰.

35 În lipsa altor norme specifice ale UE, produsele care respectă standarde în materie de bunăstare a animalelor fac obiectul unei certificări voluntare la nivel național⁴¹. Ca rezultat, au apărut diverse sisteme naționale de etichetare. Acestea urmează abordări diferite, oferă niveluri diferite de protecție a bunăstării animalelor și pot crea confuzie în rândul consumatorilor⁴². Ca parte a strategiei sale „De la fermă la consumator”, Comisia a anunțat că va lua în considerare opțiuni pentru etichetarea în materie de bunăstare animală⁴³.

36 Potrivit unui studiu din 2022⁴⁴, două treimi dintre consumatori considerau că informațiile pe care le aveau la dispoziție nu erau suficiente pentru a face alegeri de consum în cunoștință de cauză în funcție de bunăstarea animalelor. Aproape jumătate ar dori să primească mai multe informații privind condițiile de sacrificare (40 %) și hrănirea adecvată (40 %). Respondenții s-au arătat mai puțin interesați de durata transportului (16 %) și de condițiile de transport (16 %).

Strategii recente ale UE au propus un sistem alimentar mai durabil

37 Transportul animalelor implică costuri importante de mediu⁴⁵. Studii specifice au comparat impactul transportului de carne și carcase cu cel al transportului de animale vii. Aceste studii au arătat că primul tip de transport este mai durabil din punctul de vedere al mediului și al schimbărilor climatice⁴⁶.

⁴⁰ EPRS, *Animal welfare on the farm – ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level* (2021), p. 73.

⁴¹ Articolele 36 și 37 din Regulamentul (UE) nr. 1169/2011; Comunicare a Comisiei, *Orientările UE privind cele mai bune practici pentru sistemele de certificare voluntară a produselor agricole și alimentare* (2010).

⁴² Comisia Europeană, *Inception Impact Assessment on animal welfare* (2021), p. 2.

⁴³ Comisia Europeană, *Strategia „De la fermă la consumator”* (2020), p. 9.

⁴⁴ Comisia Europeană, *Study on animal welfare labelling* (2022), p. 18-21.

⁴⁵ Baltussen *et al.*, *Transport of live animals versus meat* (2017), p. 7; Comisia Europeană, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 49.

⁴⁶ Baltussen *et al.*, *Transport of live animals versus meat* (2017), p. 13 și p. 15; Baltussen *et al.*, *Sustainable production: transporting animals or meat?* (2009), p. 7 și p. 10.

38 Pactul verde european și Strategia „De la fermă la consumator” promovează tranziția către un sistem alimentar mai durabil. Pactul verde sugerează că prețul transportului ar trebui să reflecte impactul acestuia asupra mediului. Inițiative financiare bine gândite ar putea juca un rol direct, trimițând semnale de preț corecte și oferind stimulente adecvate pentru a încuraja un comportament durabil din partea producătorilor, a utilizatorilor și a consumatorilor⁴⁷. Potrivit Comisiei, o astfel de tranziție nu poate avea loc dacă nu intervin schimbări structurale atât în lanțul de aprovizionare, cât și în modelele de consum alimentar⁴⁸.

Factorii economici

39 Chiar dacă există mai mulți factori (cum ar fi condițiile naturale de producție) care au o influență asupra transportului de animale vii, factorii economici sunt cei care reprezintă principala forță motrice din spatele transportului animalelor. În contextul pieței unice a UE, cu scopul de a reduce costurile și a maximiza veniturile, operatorii exploatează diferențele care există între statele membre la nivelul costurilor de producție și de sacrificare⁴⁹. Curtea a identificat cinci principali factori economici care încurajează transportul de animale vii:

- specializarea sectorului zootehnic;
- concentrarea sectorului sacrificării;
- diferențe în ceea ce privește costurile producției animaliere și ale sacrificării între statele membre;
- marginalitatea costurilor de transport; și
- preferințele consumatorilor.

Specializarea în sectorul creșterii animalelor

40 De peste 70 de ani, sectorul creșterii animalelor s-a angajat într-un proces de modernizare și intensificare, vizând maximizarea producției per animal și reducerea costurilor⁵⁰. Unele teritorii din UE au devenit foarte specializate în creșterea intensivă

⁴⁷ Comisia Europeană, *Pactul verde european* (2019), p. 20.

⁴⁸ Comisia Europeană, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 49.

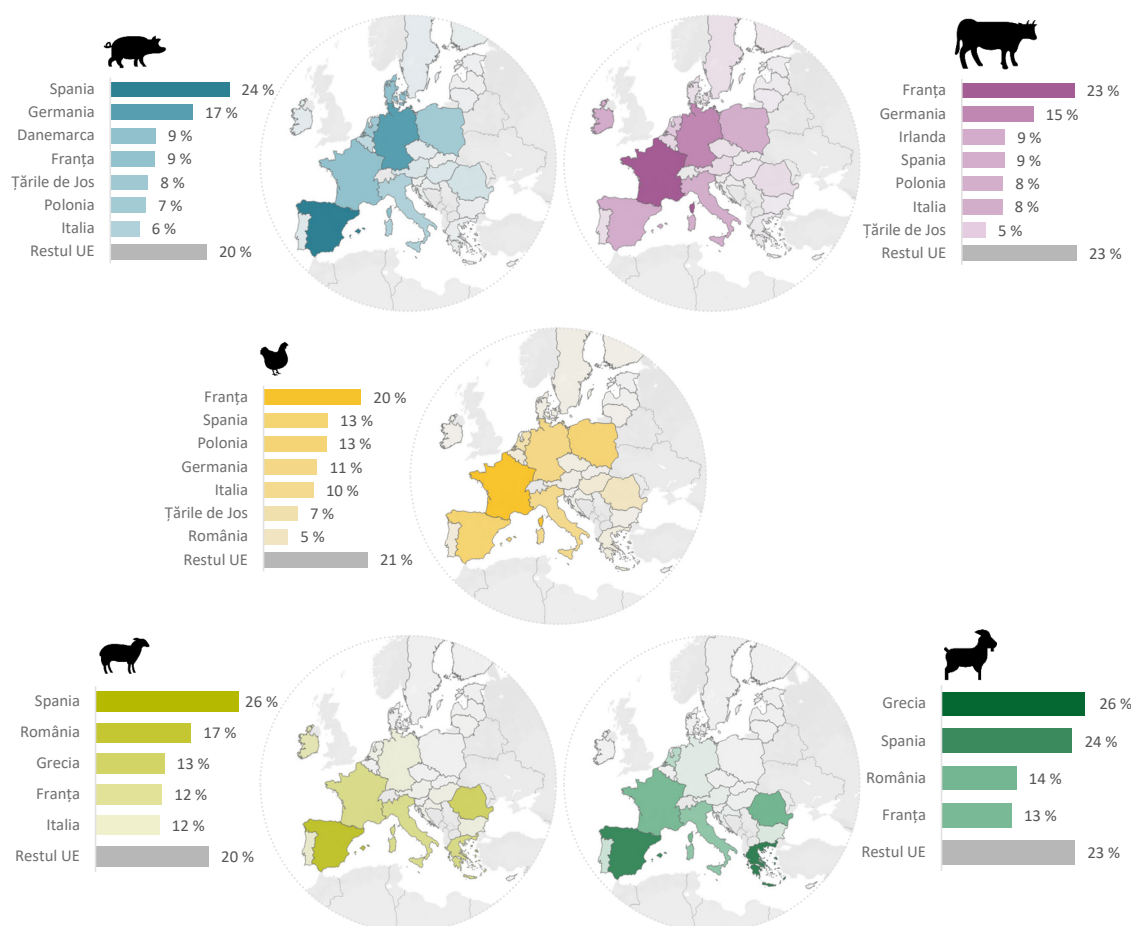
⁴⁹ Comisia Europeană, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 15.

⁵⁰ Comisia Europeană, *The future of the livestock sector* (2020), p. 36.

de animale, iar altele în producția vegetală. Acest lucru se explică și prin condițiile naturale de producție (de exemplu, producția de lapte și de vițe pentru lapte tinde să se concentreze în zonele de pășune). Între 2005 și 2016, numărul total al exploatațiilor agricole a scăzut cu 28,6 %, iar numărul celor cu efective de animale s-a redus cu 37,6 %⁵¹. În timp ce numărul total de exploatații agricole a scăzut, dimensiunea celor rămase a crescut.

41 Între 2010 și 2020, numărul bovinelor, al porcinelor, al ovinelor și al caprinelor din UE-27 a fost relativ stabil, în timp ce numărul păsărilor de curte a crescut. Producția animalieră nu este distribuită uniform în UE (*figura 4*) și există diferențe în ceea ce privește densitatea acesteia inclusiv între regiuni din același stat membru.

Figura 4 – Distribuția efectivelor de animale între statele membre (2016 pentru păsările de curte; 2021 pentru porcine, bovine, ovine și caprine)

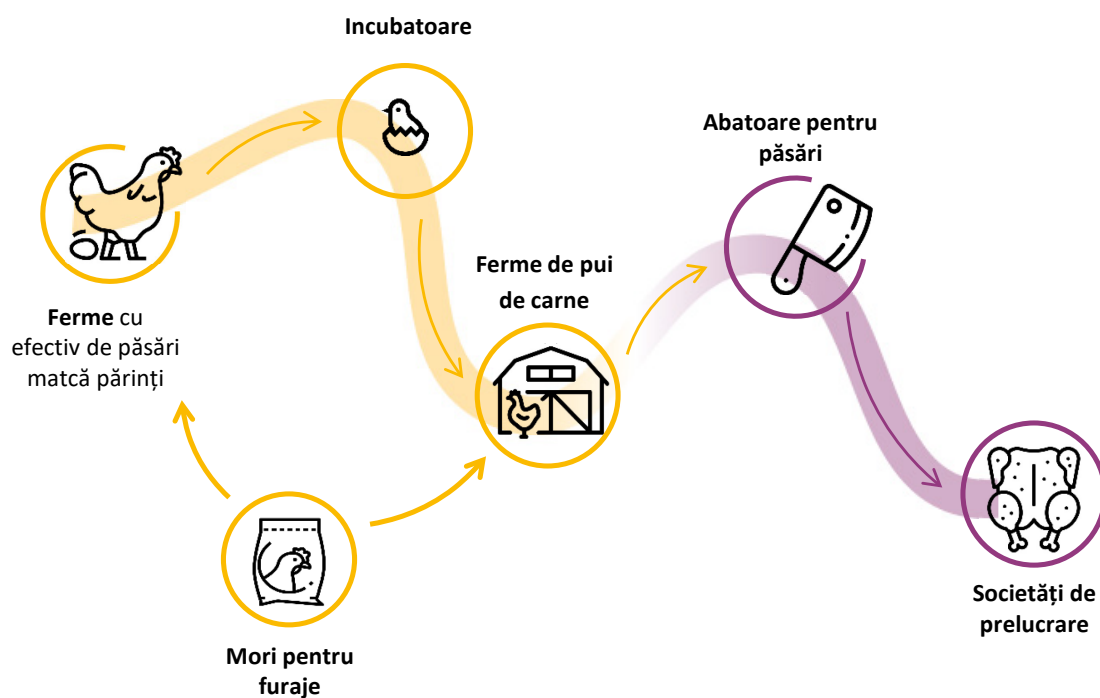


Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor Eurostat.

⁵¹ Eurostat, *Agri-environmental indicator: livestock patterns*.

42 Specializarea are loc la nivel regional, dar și la nivel de fermă, existând de exemplu ferme axate pe o singură specie, de exemplu păsări de curte (pentru carne sau ouă), porci, viței de carne sau vaci de lapte, ori pe o singură etapă de producție, cum ar fi reproducerea sau îngrășarea. **Figura 5** ilustrează exemplul sectorului păsărilor de curte.

Figura 5 – Specializare în sectorul păsărilor de curte



Sursa: Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), p. 17.

43 Printre alți factori, această specializare contribuie la transportul de animale vii între statele membre. De exemplu:

- o adesea, porcii îngrășați și sacrificați în Germania sunt născuți în Danemarca sau în Țările de Jos⁵²;
- o bovinele născute în Franța, Irlanda sau Lituania sunt adesea îngrășate și sacrificate în Spania sau în Italia (*caseta 2*).

⁵² Bittlmayer, *Local Characteristics of Pig Production in Germany and Bavaria* (2019).

Caseta 2

Producția de carne de vită și mânzat din Italia și Spania depinde de vițeii proveniți din alte state membre

Italia produce carne de mânzat, iar Spania produce carne de vită. Ambele țări se bazează în principal pe bovinele de origine națională, dar importă în același timp vițeii din alte state membre pentru a face față:

- **cererii sezoniere:** Italia importă bovine în perioada aprilie-iunie pentru a compensa oferta insuficientă din surse naționale în această perioadă și pentru a asigura aprovizionarea cu carne de mânzat atunci când cererea națională este mai mare în decembrie-ianuarie;
- **cererii de export:** Spania (Catalonia și Aragon) depinde de importurile de vițeii pentru a satisface cererea tot mai mare de bovine în vederea exportului către Orientul Mijlociu pentru sacrificare.

Sursa: Comisia Europeană, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening* (2022), p. 25-29.

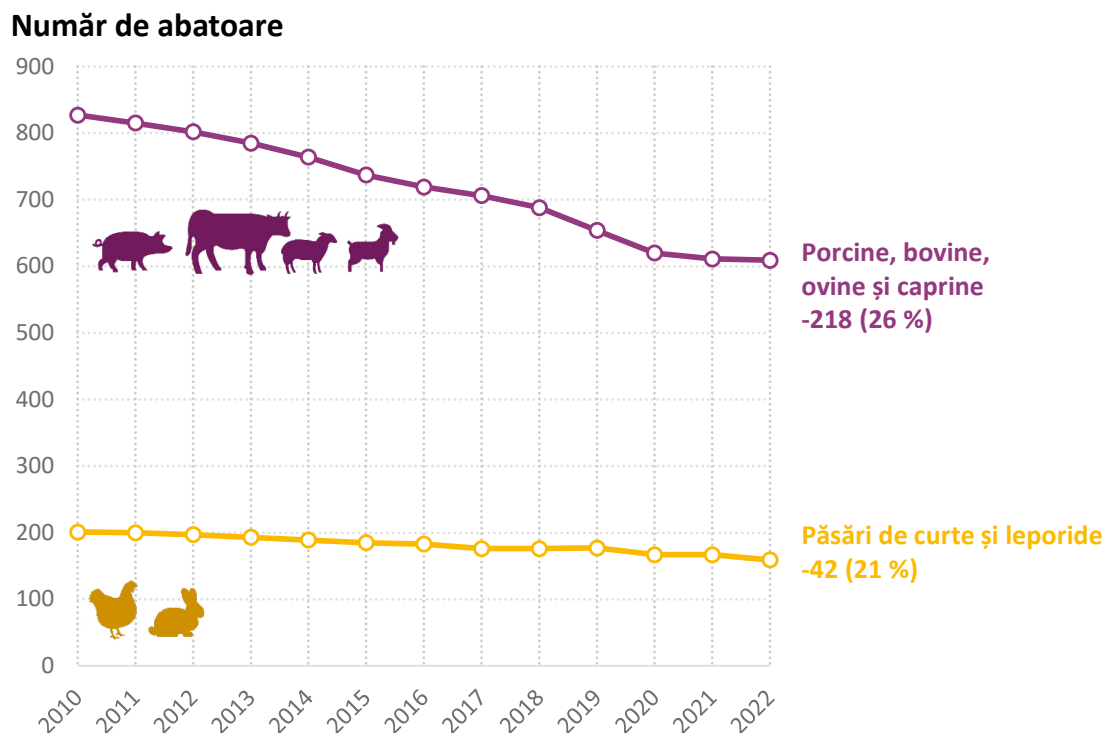
Concentrare crescută în sectorul sacrificării

44 Nu există date exhaustive cu privire la numărul de abatoare din UE, dar sectorul a trecut printr-un proces de consolidare, cu o tendință către abatoare mai puține și mai mari⁵³. **Figura 6** indică tendința observată în Polonia începând din 2010. Această tendință s-a accelerat după intrarea în vigoare a Pachetului UE privind igiena (punctul **19**) în 2006. Pentru numeroase abatoare mici a fost dificil să respecte cerințele de igienă mai stricte din noua legislație și să rămână în același timp viabile din punct de vedere economic⁵⁴.

⁵³ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), p. 18.

⁵⁴ IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), p. 11.

Figura 6 – Numărul de abatoare din Polonia (2010-2022)



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor furnizate de autoritățile poloneze.

45 Este mai ușor pentru abatoarele mai mari să respecte regulile de igienă mai stricte. În același timp, deoarece funcționează în general cu marje de profit scăzute, acestea trebuie să mențină o productivitate ridicată pentru a realiza economii de scară, necesitând un număr suficient de mare de animale dintr-o zonă geografică mai largă. De asemenea, abatoarele mai mari tind să se specializeze în special în anumite categorii de animale, cum ar fi porci, scroafe, viței de carne, tauri, păsări de curte sau miei. Toți acești factori au contribuit la scăderea numărului de abatoare și a condus la o creștere a transportului pe distanțe lungi, precum și la o posibilă creștere a transportului transfrontalier de animale vii destinate sacrificării, în special pentru animalele din categorii mici ca număr, cum ar fi curcanii sau animalele aflate la sfârșitul vieții lor productive (găinile ouătoare, de exemplu)⁵⁵.

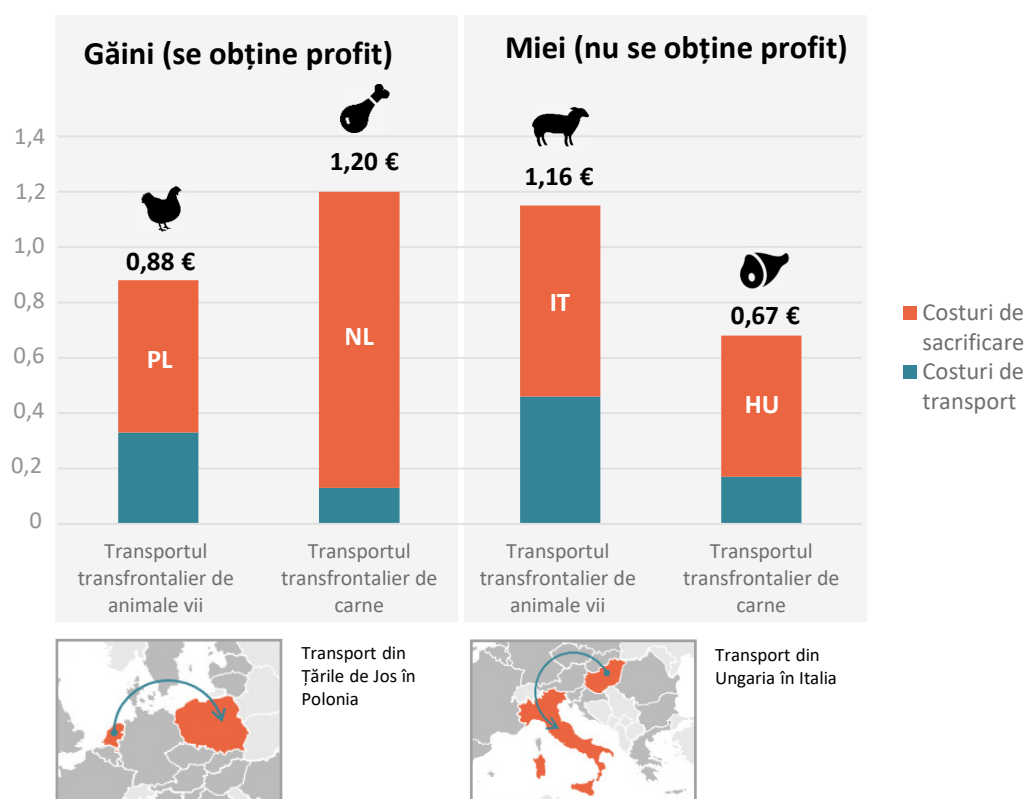
⁵⁵ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), p. 18; IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), p. 11.

46 Două studii⁵⁶ au evaluat avantajele și dezavantajele transportului pe distanțe lungi al animalelor vii destinate sacrificării, în comparație cu sacrificarea pe plan local urmată de transportul cărnii. Ambele au ajuns la concluzia că, în comparație cu transportul animalelor vii, transportul cărnii ar putea fi mai durabil din perspectiva bunăstării animalelor.

47 Studiul din 2017 a estimat costurile legate de transportul găinilor ouătoare la sfârșitul perioadei lor productive din Țările de Jos în Polonia și al mieilor vii din Ungaria în Italia (figura 7). În primul caz, din cauza costurilor cu sacrificarea care erau mai mari în Țările de Jos decât în Polonia, era mai ieftin să se transporte animalele vii decât direct carnea. Deși în al doilea caz s-a observat opusul, se proceda oricum la transportul mieilor deoarece prevalau alți factori (cum ar fi capacitatea limitată de sacrificare din Ungaria⁵⁷).

Figura 7 – Costul transportului de animale în comparație cu costul transportului cărnii

Euro per kilogram de carne



Sursa: Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017), p. 12-14.

⁵⁶ Baltussen et al., *Sustainable production: transporting animals or meat?* (2009); Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017).

⁵⁷ Baltussen et al., *Transport of live animals versus meat* (2017), p. 14.

48 O posibilitate de a reduce transportul animalelor este de a face în așa fel încât sacrificarea să aibă loc mai aproape de locul de producție, prin dezvoltarea de abatoare locale și de instalații mobile de sacrificare. Cercetătorii au concluzionat că, dacă ar exista un număr suficient de abatoare mobile și de abatoare la scară mică, atunci în Suedia nu ar mai fi nevoie practic de transportul porcinelor și al bovinelor pe durate de peste patru ore⁵⁸. Abatoarele locale și cele mobile reprezintă însă soluții la scară mică, care răspund unei cereri de nișă și unor nevoi specifice⁵⁹:

- **abatoarele locale:** în Germania, unele abatoare locale s-au specializat în produse premium, prelucrate în mod tradițional, utilizând carne din regiune și asigurând un lanț de aprovizionare transparent de la fermă la măcelărie⁶⁰. În mod similar, în Suedia, standardele stricte de reglementare privind bunăstarea animalelor și accentul tot mai mare pus de consumatori pe carnea de proveniență locală și durabilă au încurajat investițiile în producția la scară mică de produse premium⁶¹;
- **abatoarele mobile:** acestea ar putea fi o soluție complementară pentru a răspunde unor nevoi specifice, de exemplu pentru a preveni transportul vacilor inapte și aflate la sfârșitul vieții lor productive⁶². Astfel de instalații se confruntă însă și ele cu provocări în ceea ce privește logistica și profitabilitatea. Costurile de funcționare sunt ridicate, iar succesul lor depinde de oportunitățile de a crea valoare adăugată și de a percepe prețuri cu amănuntul premium pentru produsele finite⁶³.

⁵⁸ Håkansson et al., *Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation* (2016), p. 261.

⁵⁹ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), p. 5 și p. 27.

⁶⁰ Eurofound, *Meat processing workers* (2018), p. 3; IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), p. 13.

⁶¹ Eurofound, *Meat processing workers* (2018), p. 2.

⁶² EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), p. 27; Comisia Europeană, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022), p. 157-162.

⁶³ IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), p. 12; Hultgren, *Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs* (2022); Comisia Europeană, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022), p. 161.

49 În ianuarie 2022⁶⁴, Parlamentul European a recomandat construirea de instalații locale de sacrificare și prelucrare în mai multe locuri și dezvoltarea sacrificării la fermă, prin intermediul abatoarelor mobile, în special în zonele izolate (cum ar fi în regiunile muntoase și în insule). Acesta a sugerat finanțarea unor astfel de soluții cu fonduri ale UE existente. Un grup de interese format din fermieri din UE, denumit Copa-Cogeca, ar prefera ca sprijinul UE să fie acordat abatoarelor existente pentru ca acestea să își îmbunătățească instalațiile și modul de gestionare animalelor, mai degrabă decât să se construiască mai multe abatoare locale⁶⁵.

Costurile producției animaliere și ale sacrificării diferă între statele membre

50 Diferențele la nivelul costurilor între etapele de producție (cum ar fi reproducerea și finisarea) pot avea o influență asupra transportului animalelor. Purceii sunt relativ ieftini în Danemarca și Țările de Jos, ceea ce explică numărul mare de purcei transportați către Germania din aceste două țări⁶⁶. Îngrășarea porcilor pentru sacrificare (finisarea) este mai scumpă în Germania decât în Danemarca, dar industria cărnii din Germania este mai eficientă din cauza costurilor mai scăzute ale forței de muncă⁶⁷.

51 Diferențele în ceea ce privește costurile de sacrificare per animal pot încuraja transferul activităților de sacrificare către state membre unde aceste operațiuni sunt mai eficiente din punctul de vedere al costurilor. De exemplu, un studiu privind sectorul păsărilor de curte a estimat că principalele componente ale costurilor de sacrificare sunt:

- forța de muncă (35 %);
- clădirile și echipamentele (25 %);
- alte costuri (40 %), inclusiv transportul, energia, apa, inspecția și ambalarea⁶⁸.

⁶⁴ Parlamentul European, [Recomandarea privind protecția animalelor în timpul transportului](#) (2022), punctele 39, 89 și 105.

⁶⁵ Poziția Copa-Cogeca privind bunăstarea animalelor în timpul transportului (2021), p. 2.

⁶⁶ Hoste, *International comparison of pig production costs* (2018), p. 16.

⁶⁷ Hoste, *International comparison of pig production costs* (2018), p. 16.

⁶⁸ Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), p. 22.

52 În sectorul păsărilor de curte, costurile variază de la un stat membru la altul. Cu toate acestea, întrucât toate abatoarele din UE utilizează echipamente similare, studiul a presupus că variația între țări a costurilor de sacrificare în acest sector era în principal rezultatul diferențelor salariale⁶⁹. În general, industria de prelucrare a cărnii angajează din ce în ce mai mult migranți, lucrători cu contracte temporare și lucrători temporari recrutați prin agenții externe⁷⁰.

53 Nu există o bază de date disponibilă publicului la nivelul UE care să ofere informații detaliate asupra costurilor de producție animalieră sau asupra costurilor de sacrificare per stat membru⁷¹.

Suferința animalelor nu este reflectată în costurile de transport și nici în prețul cărnii

54 Mai multe studii au calculat costurile de transport utilizând diferite metode (pe transport, pe animal sau pe kilometru)⁷². Costul transportului animalelor depinde de o serie de factori, cum ar fi tipul de animal și distanța parcursă. Costurile cu forța de muncă reprezintă o pondere semnificativă din costul total al transportului, alături de carburant, echipamente, controalele privind sănătatea animalelor și taxele de trecere⁷³.

55 Nu există o bază de date care să ofere informații detaliate asupra costurilor de transport din fiecare stat membru al UE. În lipsa unor date armonizate, Curtea nu a putut determina contribuția costurilor de transport la prețul final al cărnii plătit de consumator. Cu toate acestea, dovezile limitate și declarațiile sectorului sugerează că costurile de transport reprezintă, în general, o mică parte din prețul total de vânzare cu amănuntul al cărnii. Un studiu privind păsările de curte a estimat că, pentru fileurile de piept de pui provenite de la producători din UE și vândute în Germania, costurile de transport reprezintă, în medie, 2 cenți pe kilogram, adică mai puțin de 1 % din prețul total al cărnii⁷⁴.

⁶⁹ Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), p. 22.

⁷⁰ Eurofound, *Meat processing workers* (2018), p. 6 și p. 13.

⁷¹ Comisia Europeană, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 7.

⁷² Van Wagenberg, *The economics of animal transport* (2019), p. 6; Comisia Europeană, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening* (2022), p. 39; Comisia Europeană, *Welfare of animals exported by road* (2020), p. 5.

⁷³ Van Wagenberg, *The economics of animal transport* (2019) p. 6.

⁷⁴ Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018), p. 6.

56 Curtea a găsit puține date disponibile cu privire la consecințele financiare ale problemelor legate de bunăstarea animalelor în timpul transportului. Un studiu din 2015⁷⁵ a estimat, pentru animalele transportate în vederea producției sau a sacrificării, care erau costurile legate de răni, de șchiopătare, de decese și de alte probleme. Faptul că autoritățile statelor membre și Comisia nu dispun de date cuprinzătoare împiedică dezvoltarea unor sisteme de stimulente care ar putea încuraja întreprinderile de transport să ia măsuri pentru a preveni problemele legate de bunăstarea animalelor.

57 În Irlanda, impactul financiar al respingerilor de carne în abatoare din cauza condiției precare a animalelor (de exemplu, animale care prezintă leziuni cutanate sau vânătăi la nivelul membrelor) este estimat la 43 % din marja de profit a producătorilor și reprezintă o amenințare gravă la adresa viabilității fermelor de porci⁷⁶. În schimb, în anumite cazuri, nerespectarea normelor privind transportul animalelor inapte poate aduce beneficii financiare producătorilor (*caseta 3*).

Caseta 3

Exemple de motive pentru care fermierii trimit animale inapte la abatoare

Un fermier poate decide să nu trateze vacile inapte înainte de sacrificare din cauza faptului că o astfel de acțiune este percepută ca fiind nerentabilă. În general, este mai costisitor pentru fermieri să sacrifice vaci inapte la fermă decât să le trimită la un abator, în timp ce vânzarea la abator a unui animal – chiar și inapt – poate aduce un câștig financiar.

În plus, sancțiunile nu acționează, în general, ca un factor de descurajare a practicilor deficitare sau a activităților ilegale, deoarece operatorii le percep ca fiind reduse în comparație cu prețul obținut pentru animal. De exemplu, în cursul unui control, Comisia a constatat că se aplicase o amendă de 250 de euro pentru transportul unui taur care avea un picior rupt, în condițiile în care valoarea aproximativă a unui taur sacrificat poate fi de aproximativ 1 500 de euro.

Sursa: Comisia Europeană, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022) p. iv; Comisia Europeană, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 33; Comisia Europeană, *Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU* (2015), p. 9.

⁷⁵ Van Wagenberg *et al.*, *Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU* (2015).

⁷⁶ Comisia Europeană, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 42.

Preferințele consumatorilor ar putea afecta transportul animalelor

58 Preferințele consumatorilor au o influență asupra transportului animalelor⁷⁷. Cererea consumatorilor de carne de origine locală, de carne proaspăt sacrificată sau de anumite bucăți de carne, împreună cu cererea sezonieră pentru anumite tipuri de carne, reprezintă factori care pot afecta necesitatea de a transporta animale. Un exemplu este importul mieilor în Italia în perioada Paștelui.

59 Eurobarometrul din 2022 privind siguranța alimentară a arătat că, atunci când cumpără alimente, majoritatea respondenților (54 %) iau în considerare costul produsului, 46 % se uită la originea geografică și mai puțini respondenți țin seama de impactul asupra mediului și climei (16 %) sau de aspectele etice, cum ar fi bunăstarea animalelor (15 %)⁷⁸.

60 Studiul realizat de Comisie cu privire la etichetarea în materie de bunăstare a animalelor a constatat că, deși consumatorii susțineau că țin seama de aspectele legate de bunăstarea animalelor atunci când cumpără produse din carne, aceștia nu erau întotdeauna dispuși să plătească prețuri mai mari pentru produsele provenite de la animale care au beneficiat de o calitate a vieții mai bună. Disponibilitatea consumatorilor de a plăti în plus creștea dacă aceștia erau informați cu privire la condițiile de creștere a animalelor și dacă credeau că un produs este de o calitate mai bună⁷⁹. Cu toate acestea, organizațiile din sector consideră că rentabilitatea de piață nu este încă suficientă pentru a putea recupera investițiile în bunăstarea animalelor, deoarece consumatorii nu cunosc standardele în conformitate cu care sunt produse alimentele și, prin urmare, prețul rămâne cel mai important factor în alegerile lor de consum alimentar⁸⁰.

61 În viitor, consumatorii pot fi un motor important al schimbării, deoarece, potrivit Comisiei, se preconizează că aceștia vor acorda o atenție sporită:

- proceselor de producție și originii produselor (piețe locale, sisteme ecologice și alte sisteme de calitate, bunăstarea animalelor și amprenta de mediu, de exemplu);

⁷⁷ EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019), p. 17.

⁷⁸ EFSA, *Eurobarometer on food safety in the EU* (2022), p. 8.

⁷⁹ Comisia Europeană, *Study on animal welfare labelling* (2022), p. 110.

⁸⁰ Comisia Europeană, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 42.

- o considerentelor de sănătate (aport mai scăzut de proteine de origine animală sau renunțarea completă la acestea);
- o comoditate (o trecere de la carnea proaspătă la carnea mai prelucrată)⁸¹.

62 Se preconizează că, până în 2031, consumul de carne din UE va scădea, contrar tendinței de la nivel mondial. Cu toate acestea, prin intermediul [campaniilor sale de promovare](#), Comisia ajută fermierii din UE și industria alimentară să își vândă produsele agricole, inclusiv carne (proaspătă, refrigerată și congelată) și preparate din carne⁸². Dintr-o perspectivă mai largă, există o relație între volumul consumului de carne și numărul de animale vii transportate⁸³.

⁸¹ Comisia Europeană, *EU Agricultural outlook 2021-2031* (2021), p. 30.

⁸² Articolul 5 alineatul (1) litera (a) din [Regulamentul \(UE\) nr. 1144/2014](#).

⁸³ IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021), p. 13-14.

Tendențe în transportul animalelor

Nu există la nivelul UE date centralizate cuprinzătoare privind transportul animalelor

63 Datele privind transportul animalelor vii sunt fragmentate la nivelul UE⁸⁴, în principal deoarece legislația UE nu impune statelor membre să colecteze și să raporteze date privind transportul animalelor vii. Regulamentul privind transportul se limitează la a cere statelor membre să raporteze cu privire la inspecțiile efectuate⁸⁵. În contextul prevenirii bolilor transmisibile ale animalelor, Legea privind sănătatea animală impune statelor membre să înregistreze mișcările de animale în baze de date naționale de identificare și înregistrare⁸⁶. Aceste baze de date naționale au fost create în scopul identificării animalelor, al înregistrării fermelor și al controlului bolilor. Comisia consideră că ele nu sunt adecvate pentru extragerea și analiza de date privind transportul animalelor.

64 Există două baze de date ale UE care oferă informații privind transportul animalelor:

- o **Comext**, o bază de date a Eurostat privind comerțul internațional cu mărfuri, inclusiv cu animale vii;
- o **TRACES**, platforma online a Comisiei pentru certificarea sanitară și fitosanitară legată de comerțul în interiorul UE și de importul/exportul de animale, produse alimentare, hrană pentru animale și plante.

65 Animalele pot fi deplasate într-un alt stat membru dacă sunt însoțite de un certificat de sănătate animală⁸⁷. Aceste mișcări trebuie notificate prin intermediul bazei de date TRACES⁸⁸. Călătoriile către țări terțe sunt înregistrate în TRACES numai atunci când animalele trec printr-un alt stat membru. Comisia recunoaște că nu are

⁸⁴ EPRS, *Protection of animals during transport* (2021), p. 8; Parlamentul European, *Rezoluția referitoare la punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1/2005 al Consiliului* (2019), punctul 23.

⁸⁵ Articolul 27 alineatul (2) din *Regulamentul (CE) nr. 1/2005*.

⁸⁶ Articolul 109 din *Regulamentul (UE) 2016/429*.



⁸⁷ Articolul 143 alineatul (1) din *Regulamentul (UE) 2016/429*.




⁸⁸ Articolul 153 alineatul (2) din *Regulamentul (UE) 2016/429*.

o imagine completă a exporturilor de animale care au loc pe cale rutieră⁸⁹. Această observație este valabilă și pentru alte moduri de transport. În ceea ce privește exporturile pe cale maritimă din 2018, Comisia a estimat că TRACES a înregistrat doar 31,6 % dintre bovine și doar 3,5 % dintre ovinele exportate pe nave pentru animale vii dinspre Croația, Slovenia, Spania, Franța, Irlanda, Portugalia și România luate împreună⁹⁰.

66 TRACES conține anumite date referitoare la transport, alături de rezultatele inspecțiilor oficiale. Această bază de date nu permite să se obțină o imagine cuprinzătoare a transporturilor de animale⁹¹. În plus, datele privind comerțul internațional cu mărfuri, inclusiv cu animale vii, se regăsesc în Comext. Niciuna dintre cele două surse de date nu acoperă transportul intern de animale. **Figura 8** prezintă datele relevante din cele două baze de date și modul în care Curtea le-a utilizat pentru acest document de analiză.

Figura 8 – Datele din Comext și din TRACES utilizate în analiza Curții

	valoare	capete	greutate	durată	distanță	moduri de	motiv pentru	intern	în interiorul UE	în afara UE
	ANIMALE			TRANSPORT						
 Comext Baza de date a Eurostat privind comerțul internațional cu mărfuri	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✓
 TRACES Platforma online a Comisiei pentru cerințele sanitare	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓*

 Include și utilizate pentru analiză
  Include, dar neutilizate pentru analiză
  Informații care nu sunt incluse în baza de date

* TRACES: numai unele informații privind exporturile în afara UE și nicio informație privind importurile din afara UE.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

⁸⁹ Comisia Europeană, *Welfare of animals exported by road* (2020), p. 13.

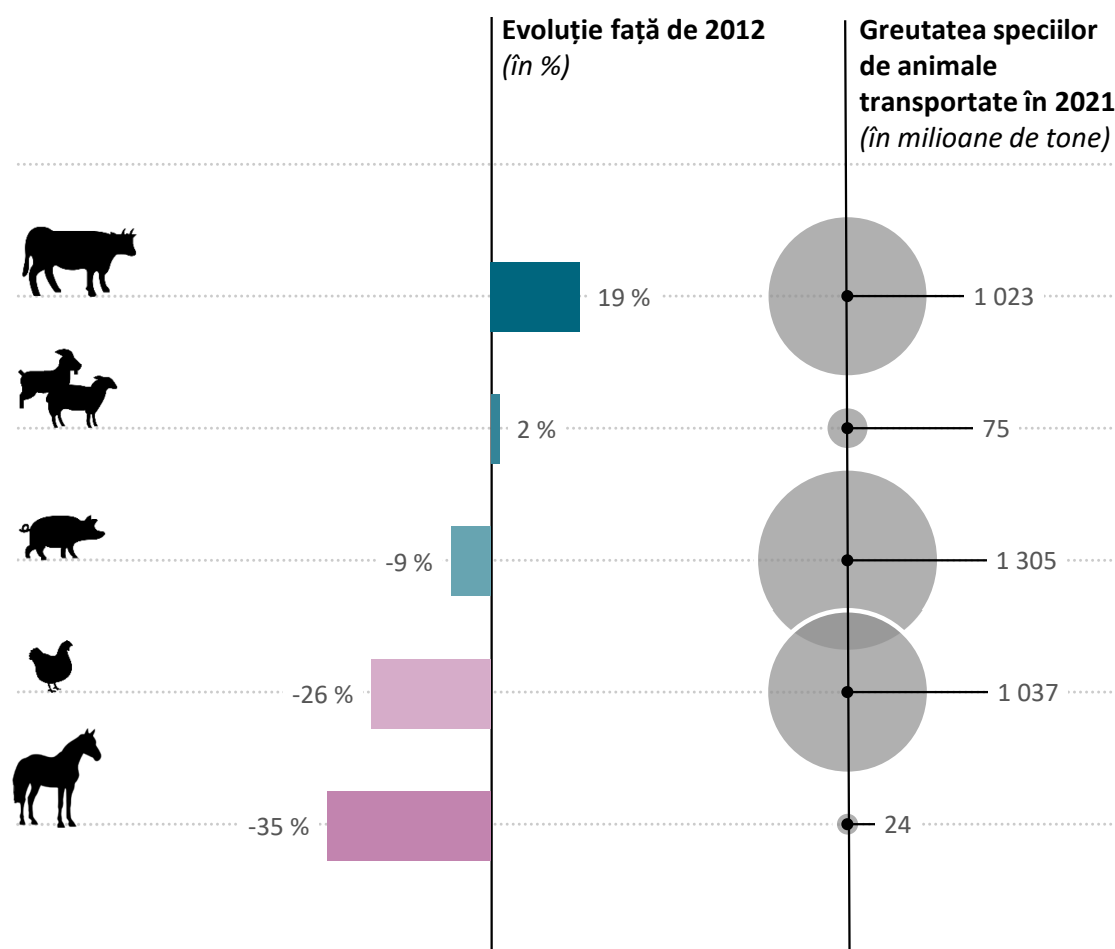
⁹⁰ Comisia Europeană, *Welfare of animals transported by sea* (2020), p. 5.

⁹¹ Comisia Europeană, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 32.

Tendențe în transportul de animale în interiorul UE și în afara UE

67 Curtea a analizat datele disponibile privind comerțul cu animale vii în interiorul UE în perioada 2012-2021. **Figura 9** ilustrează tendințele identificate.

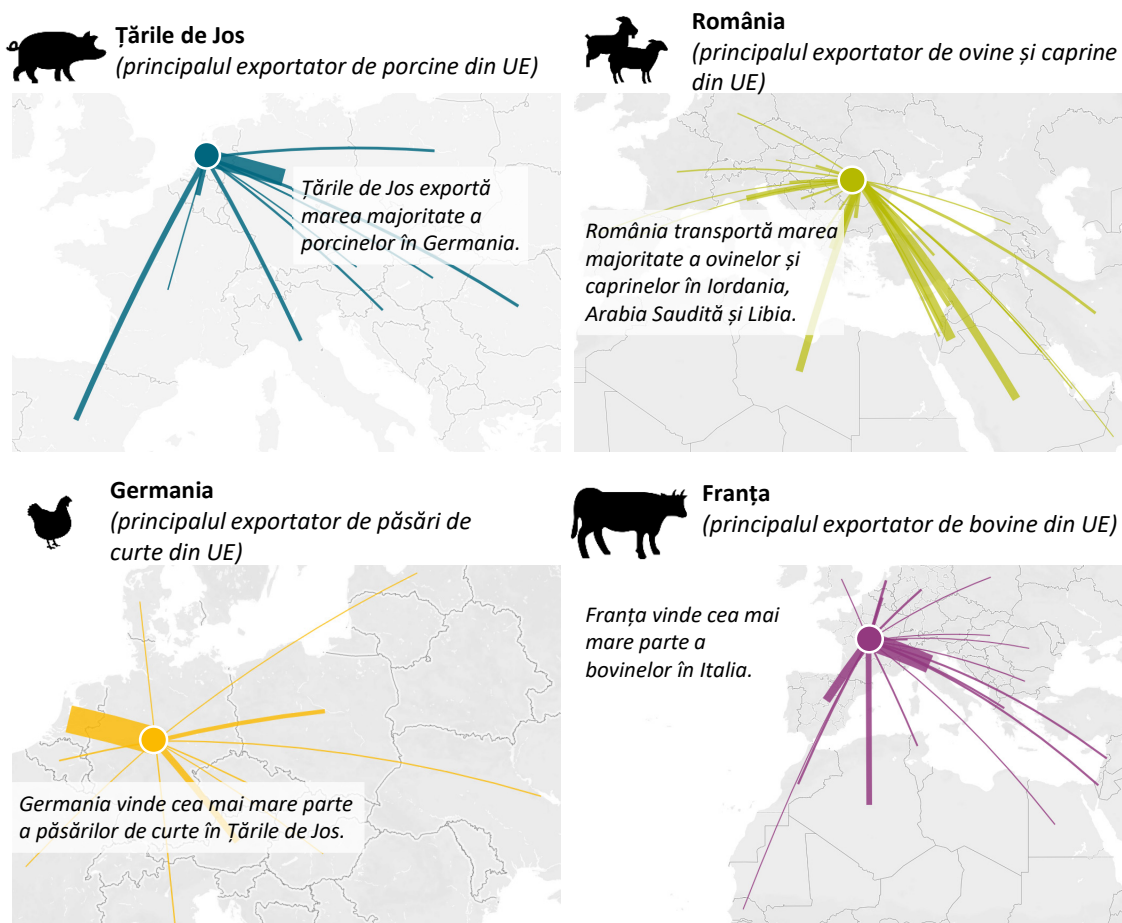
Figura 9 – Tendențe în transportul de animale vii în interiorul UE (2012-2021)



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor din Comext (ca greutate).

68 **Figura 10** indică țările către care principalii exportatori pentru fiecare specie transportă animale vii. Principalii destinatari sunt, de obicei, țările învecinate, dar, adesea, animalele sunt transportate mult mai departe, inclusiv în afara UE.

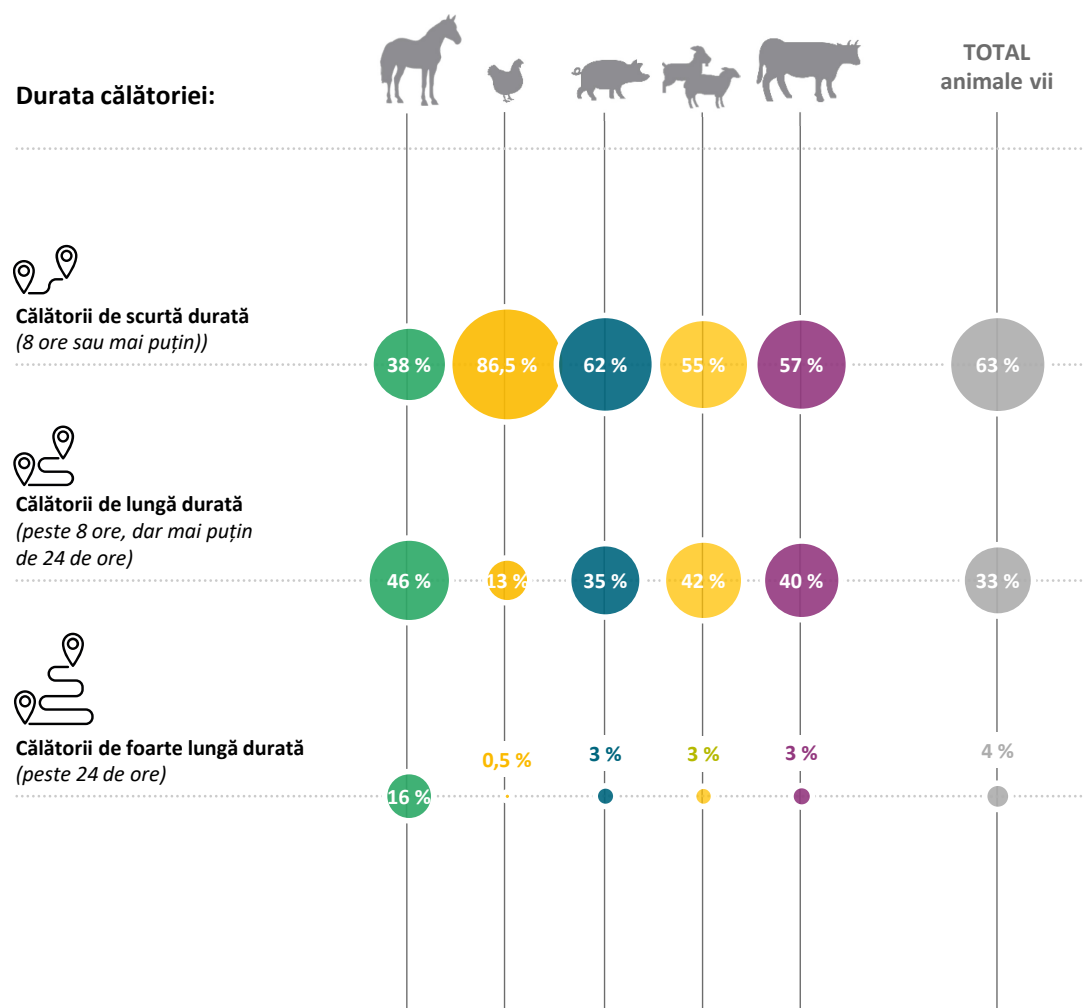
Figura 10 – Principalii exportatori din UE, per specie de animale, și principalele destinații ale acestora (în interiorul UE și în afara UE împreună) în perioada 2017-2021



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor din Comext (ca greutate cumulată).

69 În ceea ce privește durata, majoritatea transporturilor de animale în interiorul UE în perioada 2017-2021 au fost călătorii de scurtă durată (63 %), urmate de călătorii de lungă durată (33 %) și de călătorii de foarte lungă durată (4 %). Pentru păsările de curte, călătoriile sunt de regulă de scurtă durată (*figura 11*), în timp ce în cazul transportului de cai, acestea au în general o durată mai lungă.

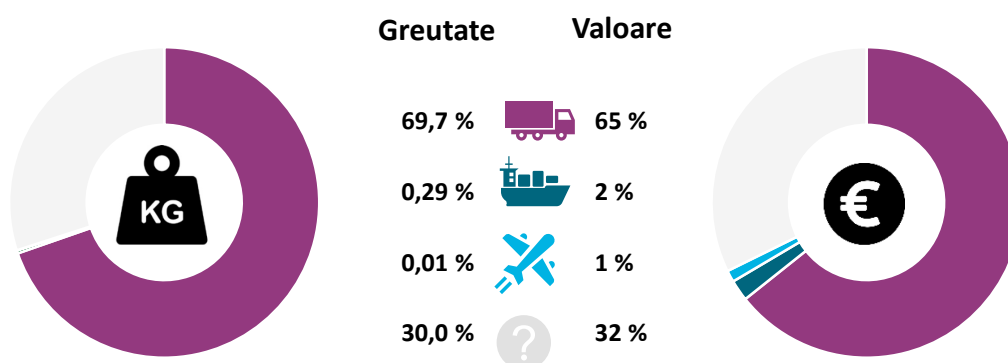
Figura 11 – Durata călătoriei în cadrul transportului de animale în interiorul UE, per specie (2017-2021)



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor din TRACES (ca transport).

70 Majoritatea comerțului cu animale vii între statele membre are loc pe cale rutieră, acest mod de transport reprezentând 70 % din greutatea totală și 65 % din valoarea de piață (*figura 12*).

Figura 12 – Modurile de transport utilizate în cadrul comerțului în interiorul UE cu animale vii (2017-2021)

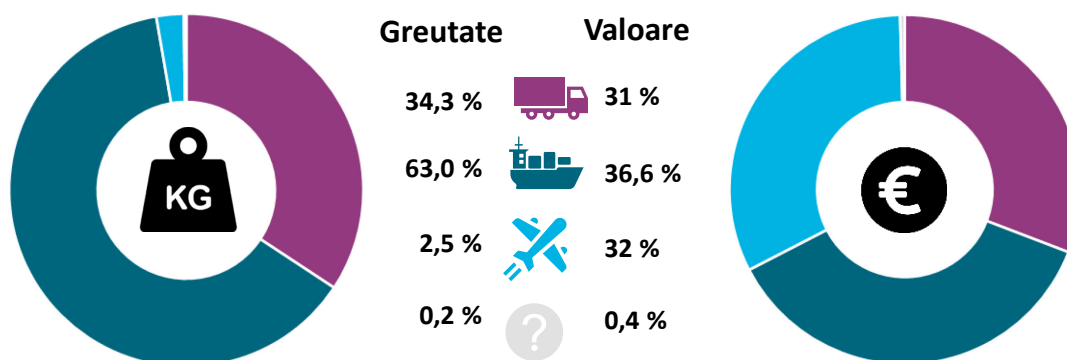


Pentru aproximativ o treime din datele înregistrate în Comext (30,00 % ca greutate, 32 % ca valoare), modul de transport nu este indicat.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor din Comext.

71 În cazul exporturilor în afara UE, majoritatea transporturilor au loc pe cale maritimă (63 %). Din perspectiva valorii de piață, aceste exporturi sunt distribuite în mod egal între diferitele moduri de transport (*figura 13*).

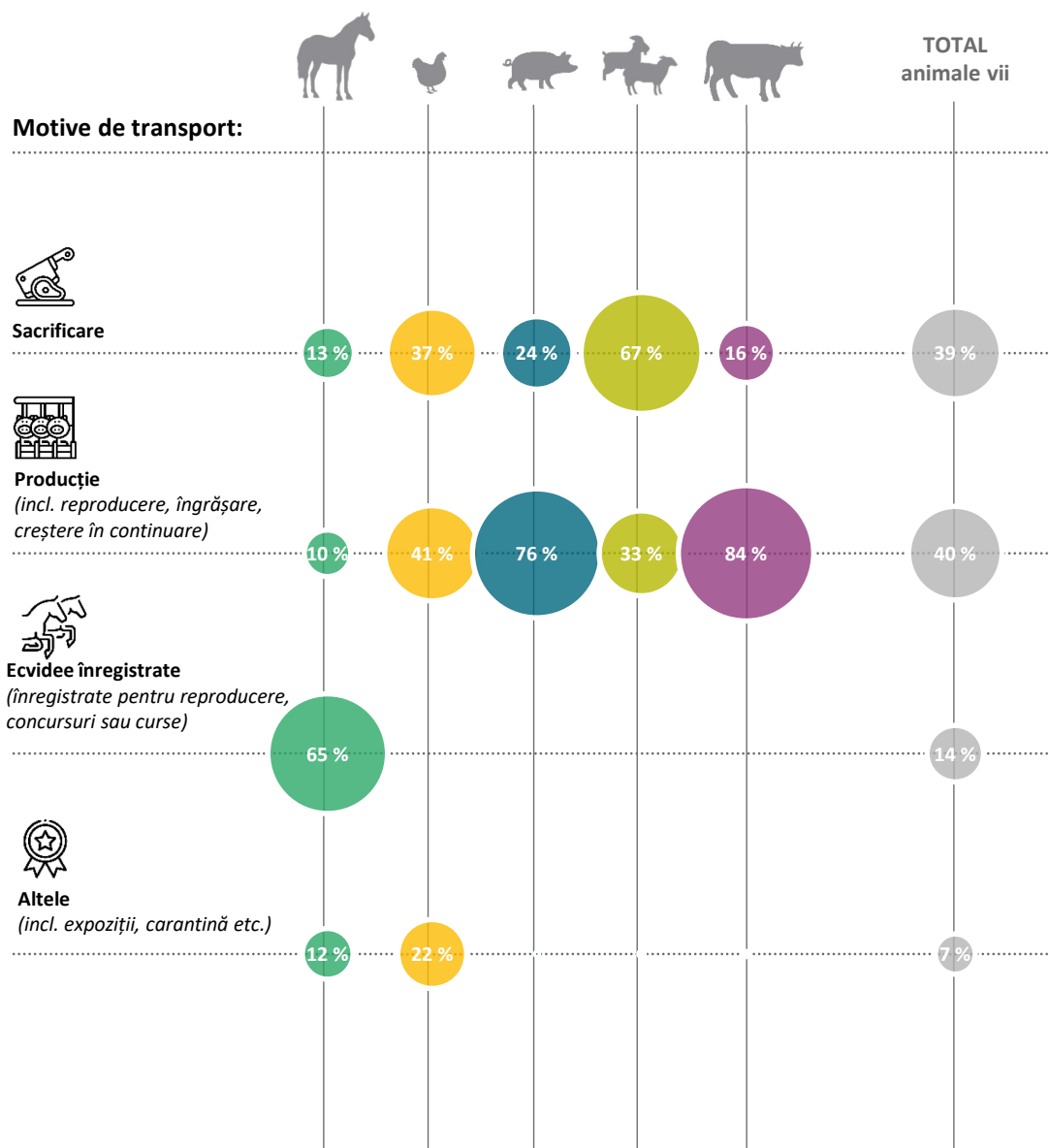
Figura 13 – Modurile de transport utilizate pentru exporturile de animale vii din UE către țări terțe (2017-2021)



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor din Comext.

72 În perioada 2017-2021, transporturile de animale vii între statele membre au avut loc în principal în scopuri de producție și pentru sacrificare (*figura 14*).

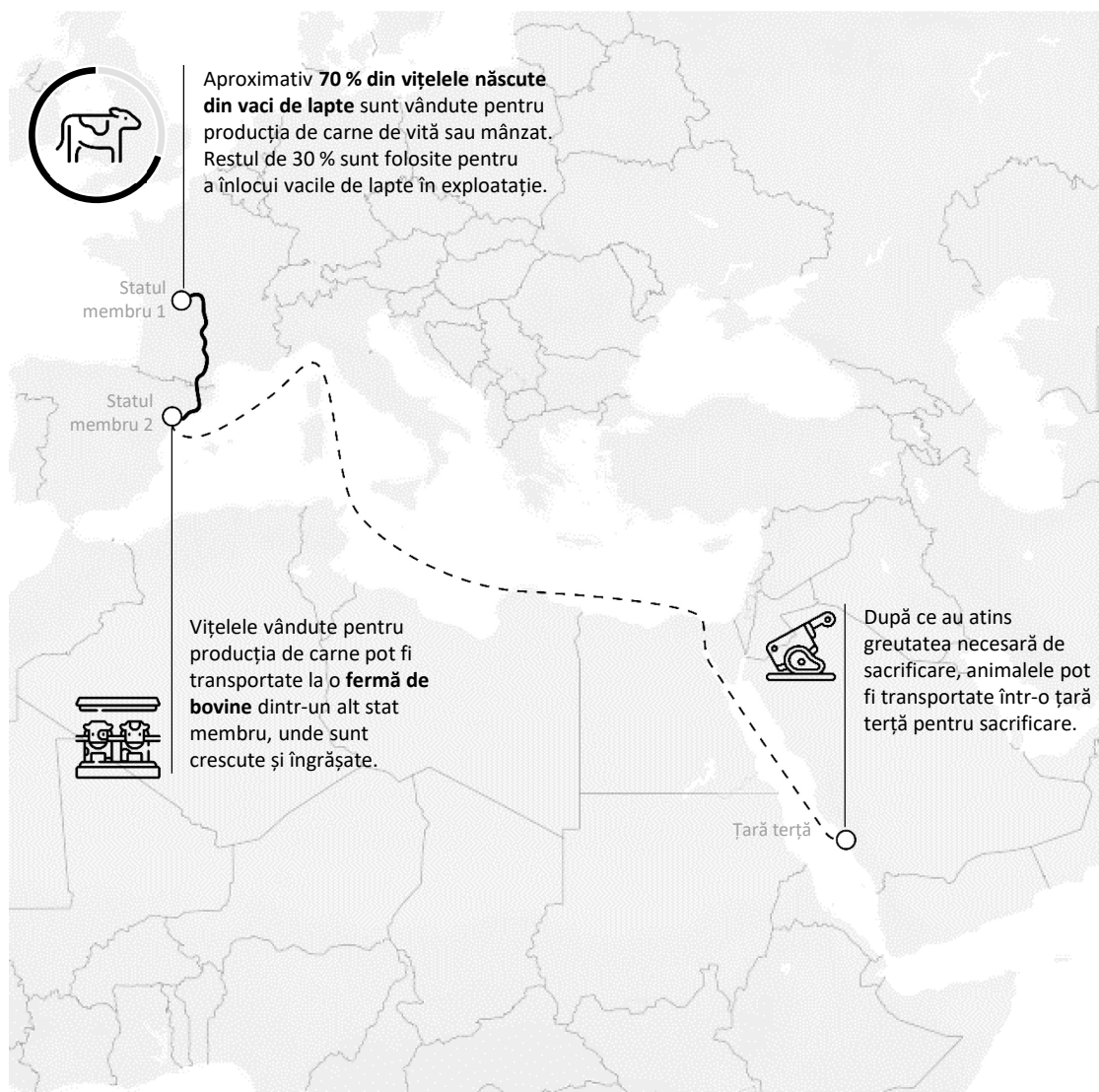
Figura 14 – Motivele transportului în interiorul UE, per specie (2017-2021)



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor din TRACES.

73 De-a lungul vieții sale, un animal poate fi transportat de mai multe ori și din diferite motive. **Figura 15** prezintă exemplul unei vițele vândute pentru producția de carne.

Figura 15 – Călătoria unei vițele pentru lapte vândute în scopul producției de carne



Notă: acest exemplu este rezultatul analizei literaturii de specialitate și a datelor disponibile. El nu ilustrează călătoria unui anumit animal.

Sursa: Comisia Europeană, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening* (2022), p. 15, p. 19, p. 38; date din Comext.

Noi tehnologii pentru îmbunătățirea monitorizării transportului de animale

74 În rezoluția sa din 2019 referitoare la punerea în aplicare a Regulamentului privind transportul⁹², Parlamentul European a invitat Comisia să stabilească standarde minime comune pentru sistemele de urmărire a tuturor deplasărilor, cu scopul de a permite o colectare mai armonizată a datelor.

75 Un raport al Comisiei a sugerat că utilizarea unui sistem informatic sau a unui software specific pentru urmărirea rutelor, a duratelor de călătorie și a altor parametri ai vehiculelor care transportă animale ar putea îmbunătăți monitorizarea⁹³. În cadrul revizuirii legislației privind bunăstarea animalelor, Comisia are în vedere introducerea de noi tehnologii pentru a îmbunătăți monitorizarea și asigurarea respectării legislației. Cele două opțiuni avute în vedere sunt:

- să se creeze un sistem informatic central la nivelul UE pentru digitalizarea certificatelor și a autorizațiilor, efectuarea de verificări automate ale documentației și acordarea accesului în timp real la datele privind călătoriile; sau
- să se solicite statelor membre să adopte astfel de instrumente la nivel național⁹⁴.

76 În Suedia, cercetătorii au arătat că utilizarea instrumentelor digitale ar putea optimiza planificarea rutelor și logistica transportului de animale. O astfel de optimizare ar putea reduce distanțele de transport⁹⁵.

77 Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară (EFSA) consideră că evaluarea măsurii în care animalele sunt apte pentru transport este extrem de importantă pentru a contribui la bunăstarea animalelor⁹⁶. În 2015, Comisia a lansat un proiect-pilot pentru elaborarea și diseminarea de ghiduri de bune practici pentru transportul de animale în Europa și către țări terțe în scopuri de sacrificare, îngrășare și

⁹² Parlamentul European, [Rezoluția referitoare la punerea în aplicare a Regulamentului \(CE\) nr. 1/2005 al Consiliului](#) (2019), punctul 23.

⁹³ Comisia Europeană, [Evaluation of the EU Strategy for the Protection and Welfare of Animals 2012-2015](#) (2021), p. 26.

⁹⁴ Comisia Europeană, [Inception Impact Assessment on animal welfare](#) (2021), p. 4.

⁹⁵ Håkansson *et al.*, [Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation](#) (2016), p. 261.

⁹⁶ EFSA, [Welfare of cattle during transport](#) (2022), p. 27 și p. 91.

reproducere. Au fost elaborate ghiduri pentru transportul taurinelor, al cailor, al porcinelor, al păsărilor de curte și al oilor⁹⁷. În 2022, un studiu al Comisiei privind transportul vacilor de lapte inapte a arătat că o lipsă de înțelegere a noțiunii de „inapte” sau interpretări diferite ale acesteia au dus la transportul unor animale care nu erau apte pentru călătorie⁹⁸.

78 Monitorizarea bunăstării animalelor în timpul transportului este îngreunată de accesul limitat la acestea în timpul tranzitului⁹⁹. În 2011, EFSA a recomandat să se dezvolte instrumente mai bune pentru monitorizarea bunăstării animalelor în timpul călătoriilor de lungă durată, de exemplu:

- încorporarea în sistemele de navigație a unor sisteme de monitorizare a temperaturii și de alarmă cu privire la temperatură, deja cerute de Regulamentul privind transportul pentru vehiculele care efectuează călătorii de lungă durată¹⁰⁰;
- stabilirea unor standarde minime comune care să permită o evaluare mai armonizată a parametrilor monitorizați¹⁰¹.

Niciuna dintre aceste recomandări EFSA nu a fost deocamdată reflectată în legislația UE. Lipsa de instrumente de monitorizare poate avea un impact negativ asupra conformității și a asigurării respectării legii și, în consecință, asupra bunăstării animalelor¹⁰².

79 În 2022, EFSA a sugerat dezvoltarea de camere bazate pe inteligența artificială pentru a monitoriza bunăstarea animalelor în timpul transportului, senzori pentru detectarea stresului de mișcare cauzat animalelor de mișcările vehiculului și centuri purtate de cai pentru a înregistra datele fiziologice ale acestora în timpul transportului. Instrumentele tehnologice disponibile în acest domeniu au fost utilizate în studii științifice, dar nu au fost deocamdată aplicate în practică¹⁰³.

⁹⁷ Site-ul web al proiectului-pilot „*Animal Transport Guides*”.

⁹⁸ Comisia Europeană, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022), p. iv.

⁹⁹ EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), p. 91.

¹⁰⁰ Secțiunea 3 din capitolul VI din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 1/2005.

¹⁰¹ EFSA, *Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport* (2011), p. 88.

¹⁰² Comisia Europeană, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022), p. 33.

¹⁰³ EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022), p. 18-19, p. 91.

Provocări și oportunități

80 Transportul animalelor vii poate avea consecințe negative asupra bunăstării animalelor. UE a luat inițiative vizând ameliorarea bunăstării animalelor în timpul transportului, prin adoptarea de legislație și prin supravegherea aplicării acesteia de către statele membre. Principala forță motrice din spatele transportului animalelor este reprezentată de factorii economici. Diferențele de costuri dintre statele membre și necesitatea de a exploata economiile de scară au condus la specializarea sectorului creșterii animalelor și la concentrarea sectorului sacrificării, fenomene care au încurajat transportul de animale. Preferințele consumatorilor pot afecta, de asemenea, disponibilitatea operatorilor economici de a transporta animale vii.

81 Consecințele negative ale transportului asupra bunăstării animalelor ar putea fi atenuate prin reducerea numărului și a duratei călătoriilor și prin îmbunătățirea condițiilor pentru animalele vii în timpul transportului. În cadrul acestui document de analiză, Curtea a identificat mai multe provocări și oportunități pentru factorii de decizie și pentru părțile interesate din UE, care ar putea fi luate în considerare în contextul viitoarei revizuirii a legislației UE din domeniu.

82 **Identificarea de alternative la transportul de animale vii.** Transportul cărnii în locul transportului de animale vii ar putea fi mai durabil din perspectiva atât a bunăstării animalelor, cât și a impactului asupra mediului și a schimbărilor climatice, dar este posibil ca această soluție să nu fie întotdeauna profitabilă din punct de vedere economic. O altă modalitate de a reduce parțial transportul animalelor este ca sacrificarea să aibă loc mai aproape de locul de producție. Găsirea unor modalități de promovare și stimulare a dezvoltării abatoarelor locale, precum și utilizarea instalațiilor mobile de sacrificare ar putea ajuta în acest sens, deși acestea tind să fie soluții la scară mică ce răspund unor nevoi specifice și unei cereri de nișă.

83 **O mai bună informare a consumatorilor pentru a-i ajuta să facă alegeri în cunoștință de cauză.** Alegerile pe care le fac consumatorii pot fi un motor al schimbării. Consumatorii preferă, de obicei, carnea de proveniență locală, iar unii sunt dispuși să plătească un preț mai mare dacă sunt informați cu privire la calitatea bună a vieții animalelor. Or, terminologia utilizată pe etichetele produselor alimentare și numărul foarte mare de sisteme de etichetare existente în statele membre reprezintă adesea o sursă de confuzie pentru consumatori. O mai mare transparență și armonizare, de exemplu printr-un sistem UE de etichetare în materie de bunăstare a animalelor, ar putea ajuta consumatorii să facă alegeri în cunoștință de cauză. Prin campaniile sale de promovare, Comisia ajută fermierii din UE și industria alimentară să

își vândă produsele agricole, inclusiv carne (proaspătă, refrigerată și congelată) și preparate din carne.

84 Promovarea de schimbări structurale în direcția unui lanț de aprovizionare cu alimente mai durabil. Pactul verde european și Strategia „De la fermă la consumator” promovează tranziția către un sistem alimentar mai durabil. O astfel de tranziție ar necesita schimbări structurale în lanțul de aprovizionare și în modelele de consum alimentar. Inițiative financiare bine gândite ar putea juca un rol direct, trimițând semnale de preț corecte și oferind stimulente adecvate pentru un comportament durabil din partea producătorilor, a utilizatorilor și a consumatorilor.

85 Atribuirea unei valori monetare suferinței animalelor și luarea în considerare a acestei valori în costul transportului și în prețul cărnii. Calitatea vieții animalelor nu este luată în considerare în costul transportului sau în prețul cărnii. Elaborarea unei metodologii pentru a reflecta în preț suferința animalelor ar putea fi o oportunitate de a introduce sisteme de stimulente care să încurajeze întreprinderile de transport să prevină problemele legate de bunăstarea animalelor și care să reducă la minimum atractivitatea economică a practicilor neconforme.

86 Obținerea unei imagini de ansamblu centralizate și cuprinzătoare a transportului animalelor, monitorizarea condițiilor animalelor vii în timpul transportului și promovarea optimizării logistice. Statele membre colectează informații privind mișcările de animale în scopul controlului bolilor. Comisia nu are date centralizate cuprinzătoare privind transportul animalelor. Un sistem informatic la nivelul UE pentru urmărirea tuturor transporturilor de animale vii, inclusiv a călătoriilor interne, ar putea îmbunătăți monitorizarea și ar permite Comisiei să obțină date centralizate cuprinzătoare privind transferurile de animale. Utilizarea instrumentelor digitale ar putea de asemenea optimiza planificarea și logistica transportului de animale. Monitorizarea bunăstării animalelor în timpul transportului este îngreunată de accesul limitat la animalele în tranzit. Instrumentele tehnologice disponibile în acest domeniu au fost utilizate în studii științifice, dar nu au fost deocamdată aplicate în practică. Noile tehnologii, cum ar fi camerele și senzorii, ar putea contribui la măsurarea și monitorizarea bunăstării animalelor în timpul transportului.

Prezentul document de analiză a fost adoptat de Camera I, condusă de doamna Joëlle Elvinger, membră a Curții de Conturi, la Luxemburg, în ședința sa din 1 martie 2023.

Pentru Curtea de Conturi

Tony Murphy
Președinte

Anexă

Anexa I – Principalele publicații analizate

Baltussen *et al.*, *Sustainable production: transporting animals or meat?* (2009)

Baltussen *et al.*, *Transport of live animals versus meat* (2017)

Bittlmayer, *Local Characteristics of Pig Production in Germany and Bavaria* (2019)

Comisia Europeană, Raport privind impactul Regulamentului (CE) nr. 1/2005 al Consiliului privind protecția animalelor în timpul transportului (2011)

Comisia Europeană, *Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU* (2015)

Comisia Europeană, *The future of the livestock sector* (2020)

Comisia Europeană, *Welfare of animals exported by road* (2020)

Comisia Europeană, *Welfare of animals transported by sea* (2020)

Comisia Europeană, Raport de evaluare a indicării obligatorii a țării de origine sau a locului de proveniență pentru carnea de animale din specia porcină, ovină, caprină și de păsări de curte (2021)

Comisia Europeană, *EU Agricultural outlook 2021-2031* (2021)

Comisia Europeană, *Fitness check of EU animal welfare legislation* (2022)

Comisia Europeană, *Study on animal welfare labelling* (2022)

Comisia Europeană, *Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use* (2022)

Comisia Europeană, *Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening* (2022)

Comisia Europeană, *Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows* (2022)

Raportul special nr. 31/2018 al Curții de Conturi Europene: „Bunăstarea animalelor în UE: reducerea decalajului dintre obiective ambițioase și punerea în practică”

- EFSA, *Scientific Opinion on Welfare of Animals during Transport* (2011)
- EFSA, *Welfare of cattle during transport* (2022)
- EFSA, *Eurobarometer on food safety in the EU* (2022)
- EPRS, *Animal welfare on the farm – ex-post evaluation of the EU legislation: Prospects for animal welfare labelling at EU level* (2021)
- EFA, *A strategy to reduce and replace live animal transport* (2019)
- EFA, *Live animal transport* (2021)
- Eurofound, *Meat processing workers* (2018)
- Parlamentul European, *Rezoluția referitoare la protecția animalelor în timpul transportului* (2012)
- Parlamentul European, *Rezoluția referitoare la punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1/2005 al Consiliului* (2019)
- Parlamentul European, *Raport referitor la examinarea presupuselor încălcări și cazuri de administrare defectuoasă în aplicarea dreptului Uniunii în ceea ce privește protecția animalelor în timpul transportului în interiorul și în afara Uniunii* (2021)
- Håkansson *et al.*, *Improvement of animal welfare by strategic analysis and logistic optimisation of animal slaughter transportation* (2016)
- Hoste, *International comparison of pig production costs* (2018)
- Hultgren, *Avoiding live-animal transport to slaughter: mobile abattoirs* (2022)
- IPOL, *Patterns of livestock transport in the EU and to third countries* (2021)
- Van Horne, *Competitiveness of the EU poultry meat sector* (2018)
- Van Wagenberg *et al.*, *Cost-benefit analysis of private certification schemes for animal welfare during long-distance transport in the EU* (2015)
- Van Wagenberg, *The economics of animal transport* (2019)
- Van Wagenberg, Baltussen, *Socio-economic reasons for long-distance cross-border transport of animals in the EU* (2021)

Acronime

ANIT: Comisia de anchetă a Parlamentului European privind protecția animalelor în timpul transportului

EFA: Eurogroup for Animals

EFSA: Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară

EPRS: Serviciul de cercetare al Parlamentului European

IPOL: Direcția Generală Politici Interne ale Uniunii din cadrul Parlamentului European

ONG: organizație neguvernamentală

PAC: politica agricolă comună

Glosar:

COMEXT: baza de date a Eurostat privind comerțul cu mărfuri al UE, atât între statele membre ale UE, cât și cu țări terțe.

Finisare: ultima etapa a îngrășării, în pregătirea pentru sacrificare.

Îngrășare: creșterea animalelor pentru a produce carne.

Reproducere: creșterea animalelor pentru a produce descendenți.

TRACES: platforma online a Comisiei cu informații privind certificarea sanitară și fitosanitară pentru comerțul cu animale, cu produse alimentare și cu hrană pentru animale, atât de origine animală, cât și de origine neanimală, precum și comerțul cu plante, atât în interiorul UE, cât și cu alte țări.

Transport: cantitatea de mărfuri care fac obiectul unui singur certificat sau document și care sunt transportate de la același sediu de origine la aceeași destinație prin același mod de transport.

Vițea pentru lapte: vacă tânără crescută pentru lapte.

Echipa din cadrul Curții de Conturi Europene

Prezentul document de analiză a fost adoptat de Camera I – Utilizarea durabilă a resurselor naturale, condusă de doamna Joelle Elvinger, membră a Curții de Conturi Europene. Auditul a fost condus de doamna Eva Lindström, membră a Curții de Conturi Europene, care a beneficiat de sprijinul următorilor: Kristina Maksinen, șefă de cabinet, și Katharina Bryan, fostă șefă de cabinet; Johan Stalhammar, atașat în cadrul cabinetului, Elena Graziuso, asistentă pentru politici, și Andrzej Robaszewski, economist în cadrul cabinetului; Emmanuel Rauch, manager principal; Michela Lanzutti, coordonatoare; Michal Szwed, Magdeline Owusu Agyemang și Zvonimir Novoselic, auditori. Marika Meisenzahl a asigurat sprijin grafic. Stamatis Kalogirou și Lukasz Kolodziej au asigurat sprijin pentru analiza datelor și pentru crearea tablourilor de bord. Agata Sylwestrzak și Laura Mcmillan au asigurat sprijin lingvistic.



De la stânga la dreapta: Andrzej Robaszewski, Elena Graziuso, Stamatis Kalogirou, Michela Lanzutti, Johan Stalhammar, Eva Lindström, Laura McMillan, Kristina Maksinen, Zvonimir Novoselic, Magdeline Owusu Agyemang, Michal Szwed.

DREPTURI DE AUTOR

© Uniunea Europeană, 2023

Politica Curții de Conturi Europene referitoare la reutilizare este definită în [Decizia nr. 6-2019 a Curții de Conturi Europene](#) privind politica în materie de date deschise și reutilizarea documentelor.

Cu excepția cazului în care se precizează altceva (de exemplu, într-o mențiune separată indicând drepturile de autor), conținutul elaborat de Curtea de Conturi Europeană pentru care UE deține drepturile de autor face obiectul licenței [Creative Commons Atribuire 4.0 Internațional \(CC BY 4.0\)](#). Prin urmare, ca regulă generală, reutilizarea este autorizată cu condiția menționării adecvate a autorilor și a indicării eventualelor modificări. Reutilizatorul conținutului elaborat de Curtea de Conturi Europeană nu poate altera sensul sau mesajul inițial. Curtea de Conturi Europeană nu răspunde pentru eventualele consecințe ale reutilizării.

Este necesar să obțineți o permisiune suplimentară în cazul în care un anumit conținut prezintă persoane fizice ce pot fi identificate, de exemplu în cazul fotografiilor în care apar membri ai personalului Curții de Conturi Europene sau în cazul în care conținutul include lucrări ale unor terți.

Dacă se obține o astfel de permisiune, ea anulează și înlocuiește permisiunea de natură generală menționată mai sus și va indica în mod clar eventualele restricții de utilizare.

Pentru a utiliza sau a reproduce un conținut pentru care UE nu deține drepturile de autor, poate fi necesar să obțineți o permisiune în acest sens direct de la titularii drepturilor de autor.

— Figuri – pictograme: toate figurile au fost concepute folosind resurse de pe site-ul [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. Toate drepturile rezervate.

Programele informatice sau documentele care fac obiectul unor drepturi de proprietate industrială, cum ar fi brevetele, mărcile, desenele și modelele înregistrate, logourile și denumirile, sunt excluse din politica Curții de Conturi Europene referitoare la reutilizare.

Familia site-urilor instituționale ale Uniunii Europene care sunt incluse în domeniul europa.eu oferă linkuri către site-uri terțe. Deoarece Curtea de Conturi Europeană nu are control asupra acestor site-uri, sunteți încurajați să verificați politica aplicată de ele în ceea ce privește respectarea vieții private și drepturile de autor.

Utilizarea logoului Curții de Conturi Europene

Logoul Curții de Conturi Europene nu poate fi utilizat fără acordul prealabil al Curții de Conturi Europene.

RO PDF	PDF/Volume_01	QJ-07-23-137-RO-N	978-92-847-9845-2	10.2865/744524
--------	---------------	-------------------	-------------------	----------------

Prezentul document de analiză descrie principalii factori legați de transportul de animale vii și ilustrează tendințele din acest domeniu. În fiecare an, miliarde de animale vii sunt transportate pe cale rutieră, maritimă, feroviară sau aeriană în interiorul UE și înspre/dinspre UE, din diverse motive, cum ar fi pentru reproducere, pentru îngrășare sau pentru sacrificare. UE a adoptat acte legislative privind protecția animalelor în timpul transportului, dar Comisia Europeană și diverse studii științifice au detectat deficiențe. Viitorul va aduce cu sine provocări și oportunități în ceea ce privește identificarea unor alternative la transportul animalelor vii, o mai bună informare a consumatorilor, promovarea de schimbări structurale în direcția unui lanț de aprovizionare cu alimente mai durabil, atribuirea unei valori monetare suferinței animalelor și integrarea acestei valori în costul transportului și în prețul cărnii, precum și în ceea ce privește promovarea utilizării noilor tehnologii.

CURTEA DE CONTURI EUROPEANĂ
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBURG

Tel. +352 4398-1

Întrebări: eca.europa.eu/ro/Pages/ContactForm.aspx
Website: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors



CURTEA DE
CONTURI
EUROPEANĂ