Análisis

03

ES

Transporte de animales vivos en la UE: retos y oportunidades

TRIBUNAL
DE CUENTAS
EUROPEO

2023

Índice

	Apartados
Resumen	I-X
Introducción	01-12
Alcance y enfoque del análisis	13-17
Factores que subyacen al transporte de animales	18-62
Factores normativos	19-38
La legislación de la UE en materia de transporte de animales no se aplica de forma uniforme en los Estados miembros	20-23
La política agrícola común se centra en elementos distintos del bienestar animal durante el transporte	24-28
No existe una norma común para el etiquetado de la carne	29-36
Las estrategias recientes de la UE han propuesto un sistema alimentario más sostenible	37-38
Factores económicos	39-62
Especialización en el sector ganadero	40-43
Aumento de la concentración del sector de los mataderos	44-49
Los costes de producción y sacrificio de animales difieren entre los Estados miembros	50-53
El sufrimiento animal no se refleja en los costes del transporte o en el precio de la carne	54-57
Las preferencias de los consumidores podrían afectar al transporte de animales	58-62
Tendencias en el transporte de animales	63-79
No hay datos centralizados exhaustivos en la UE sobre el transporte de animales	63-66
Tendencias en el transporte de animales dentro y fuera de la UE	67-73
Nuevas tecnologías para mejorar el seguimiento del transporte de animales	74-79
Retos y oportunidades	80-86

Anexo

Anexo I — Publicaciones clave revisadas

Abreviaturas

Glosario

Equipo del Tribunal de Cuentas Europeo

Resumen

I Cada año, miles de millones de animales vivos son transportados por carretera, mar, ferrocarril y aire dentro de la UE y con origen y destino en la UE, por una serie de razones, como la reproducción, el engorde o el sacrificio. La UE ha aprobado legislación sobre protección animal durante el transporte. Las insuficiencias detectadas por la Comisión Europea y los estudios académicos han demostrado que no siempre se respetan las normas actuales en materia de bienestar y se han planteado dudas sobre su adecuación.

II Nuestro análisis describe los principales factores que determinan el transporte de animales vivos e ilustra las tendencias en el transporte de animales. Constituye una oportunidad para contribuir al debate sobre el transporte de animales a tiempo para la próxima revisión de la legislación de la UE en materia de bienestar animal. No se trata de un informe de auditoría, sino de un análisis basado principalmente en información pública, en material recopilado específicamente para este análisis y en nuestro trabajo anterior.

III Varios factores interrelacionados, principalmente económicos y reglamentarios, influyen en el transporte de ganado dentro de la UE y a terceros países. Los Estados miembros no aplican de forma uniforme la legislación de la UE sobre transporte de animales, y existe el riesgo de que los transportistas aprovechen los vacíos legales derivados de los distintos sistemas de sanciones nacionales. La política agrícola común apoya la producción animal para garantizar un suministro estable de alimentos asequibles y promueve acciones para fomentar mayores niveles de bienestar animal en la explotación, pero hasta la fecha no ha prestado atención al bienestar animal durante el transporte.

IV Los factores económicos son los principales impulsores del transporte de animales. En un mercado único, el objetivo de operadores como los ganaderos y los productores de carne es reducir los costes, maximizar los ingresos y optimizar las economías de escala mediante la explotación de las diferencias de costes entre los Estados miembros. El impacto negativo del transporte sobre el bienestar animal podría mitigarse reduciendo el número y la duración de los viajes, mejorando las condiciones para los animales vivos durante el transporte y buscando alternativas al transporte de animales.

V La calidad del bienestar animal durante el transporte no se tiene en cuenta en el coste del transporte ni en el precio de la carne. Según diversos estudios académicos y

de la Comisión, la falta de datos dificulta el desarrollo de sistemas de incentivos que fomenten entre las empresas de transporte la prevención problemas de bienestar animal y minimicen los incentivos económicos del incumplimiento.

VI Los consumidores pueden desempeñar un importante papel para impulsar cambios. Los participantes en las encuestas de la Comisión afirmaron que tenían en cuenta el bienestar animal al comprar productos cárnicos, pero que solo estaban dispuestos a pagar precios más altos si se les informaba sobre las buenas condiciones de bienestar animal. Sin embargo, el gran número de sistemas de etiquetado diferentes, especialmente a escala nacional, y la falta de información específica, dificultan que los consumidores puedan adoptar decisiones informadas.

VII El Pacto Verde Europeo y la Estrategia «de la granja a la mesa» promueven la transición hacia un sistema alimentario más sostenible. Esta transición requeriría cambios estructurales en la cadena de suministro y en las pautas de consumo de alimentos. Desde una perspectiva más amplia, existe una relación entre el volumen de consumo de carne y el número de animales vivos transportados. A través de sus campañas de promoción y programas de financiación, la Comisión ayuda a los agricultores de la UE y a la industria alimentaria a vender sus productos agrícolas, incluida la carne (fresca, refrigerada y congelada) y los preparados de carne.

VIII Los Estados miembros registran los movimientos de animales en las bases de datos nacionales de identificación y registro. Los datos sobre los movimientos entre Estados miembros o de entrada en la UE se registran en una base de datos de la Comisión. Estas bases de datos se crearon para registrar la identificación de los animales, el registro de las explotaciones y la certificación sanitaria a efectos de control de enfermedades, y actualmente no están adaptadas para proporcionar a la Comisión datos centralizados exhaustivos sobre el transporte de animales. El uso de nuevas tecnologías podría mejorar el seguimiento del transporte de animales con respecto a los movimientos y el bienestar animal. Las herramientas digitales podrían optimizar la planificación y logística del transporte de animales.

IX También destacamos varios retos para los responsables políticos y las partes interesadas de la UE:

- identificar y adoptar alternativas al transporte de animales;
- ofrecer mejor información para ayudar a los consumidores a adoptar decisiones informadas;
- promover cambios estructurales hacia un sistema alimentario más sostenible;

- asignar valor monetario al sufrimiento animal durante el transporte y tenerlo en cuenta en el coste del transporte y el precio de la carne;
- obtener una visión global centralizada del transporte de animales en la UE y recurrir a las nuevas tecnologías para supervisarlo, medir el bienestar animal durante el transporte y promover la optimización logística.

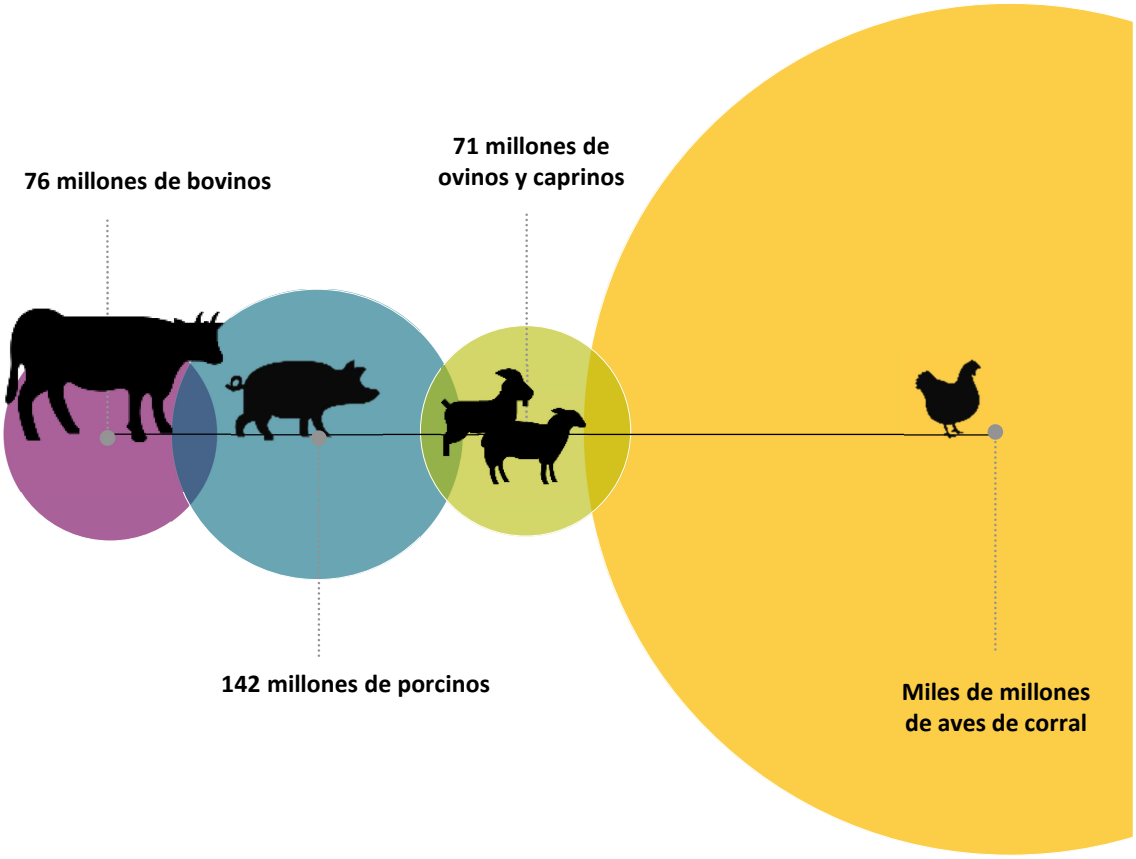
X Identificamos las correspondientes oportunidades que se enumeran a continuación y que podrían tenerse en cuenta en la próxima revisión de legislación de la UE:

- promover el transporte de carne, y no de animales vivos, y el uso de mataderos locales y móviles;
- aumentar la transparencia y la armonización en el etiquetado de la carne, por ejemplo, a través de un sistema de etiquetado del bienestar animal de la UE;
- ofrecer los incentivos adecuados a los productores, usuarios y consumidores para fomentar un comportamiento sostenible;
- desarrollar una metodología para incorporar el sufrimiento de los animales en los costes del transporte y en el precio de la carne;
- aprovechar el potencial de las mejoras informáticas y tecnológicas para realizar un seguimiento de todos los viajes de los animales, incluidos los nacionales; utilizar cámaras y sensores para medir y supervisar el bienestar animal durante el transporte, y emplear herramientas digitales para optimizar la planificación y la logística del transporte de animales.

Introducción

01 En 2021, los agricultores de la UE criaron 76 millones de bovinos, 142 millones de porcinos, 60 millones de ovinos y 11 millones de caprinos, junto con miles de millones de aves de corral y otros animales, desde conejos hasta caballos (***ilustración 1***)[1].

Ilustración 1 – Animales criados en la UE en 2021



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de Eurostat y EPRS.

02 Durante su vida, estos animales pueden viajar de una explotación a otra para la reproducción o el engorde, y a mataderos para el sacrificio. En la mayoría de los casos, permanecen en el mismo país, pero también pueden viajar a otro Estado miembro o a otro país fuera de la UE. Las distancias recorridas y la duración de los viajes pueden variar considerablemente[2].

---

[1] Eurostat, Livestock population in numbers; Servicio de Estudios del Parlamento Europeo (EPRS), EU trade and transport of live animals (2020), p. 1.

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

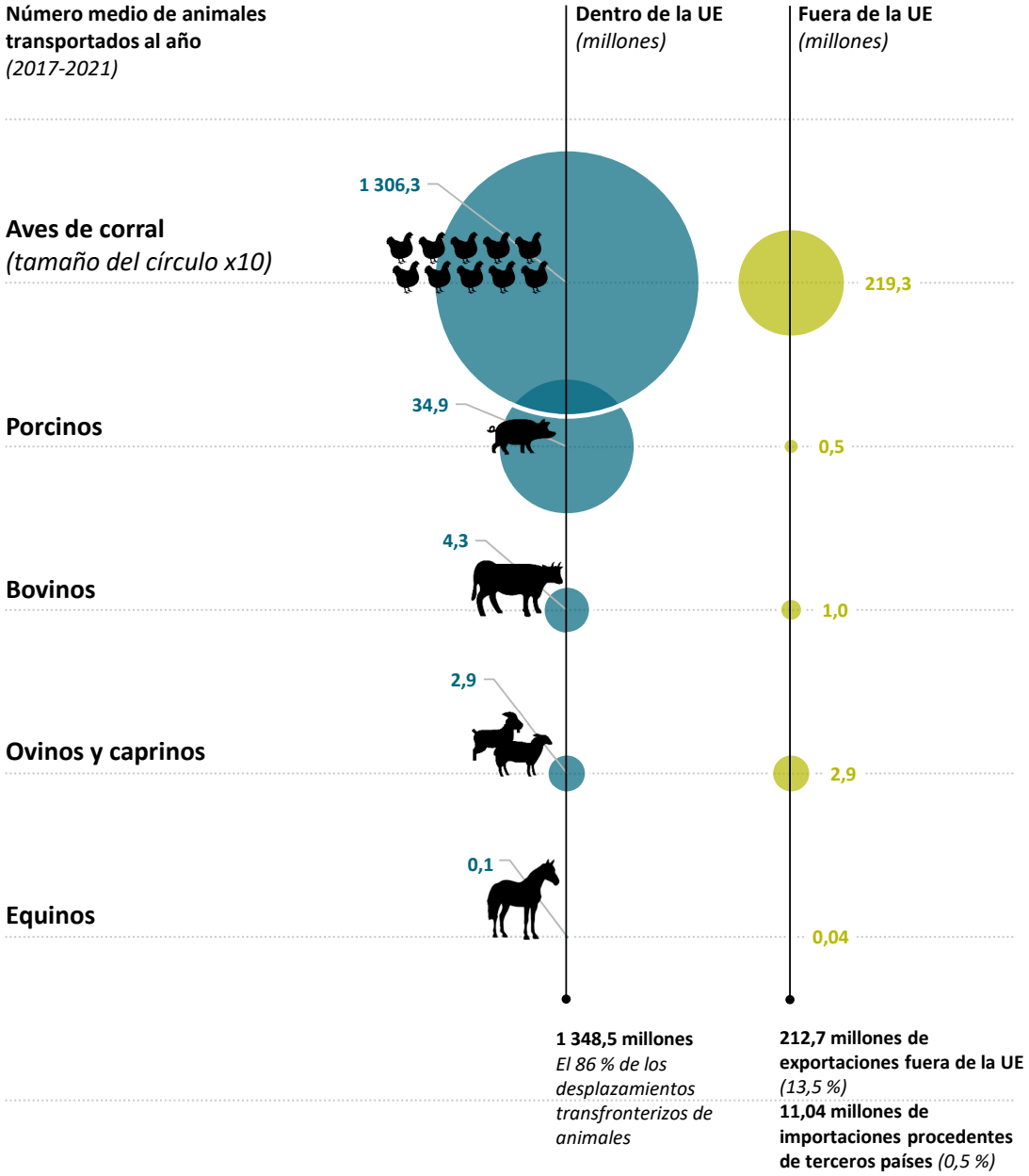
03 La Comisión (Eurostat) clasifica el transporte de animales como:

- transporte nacional, es decir, dentro de un Estado miembro;
- transporte dentro de la UE, es decir, entre Estados miembros;
- transporte fuera de la UE, es decir, hacia o desde países no pertenecientes a la UE[3].

04 Entre 2017 y 2021, el transporte transfronterizo de animales (tanto en número de animales como en peso) consistió en un 86 % de movimientos dentro de la UE, un 13,5 % de exportaciones fuera de la UE, y un 0,5 % de importaciones procedentes de terceros países. Se transportaron 1 600 millones de animales vivos entre Estados miembros y hacia o desde países no pertenecientes a la UE (véase la ***ilustración 2***).

[3] Eurostat, Statistics explained.

Ilustración 2 – Desglose del transporte de animales vivos entre Estados miembros y desde o hacia terceros países en 2017-2021



Nota: Los datos sobre el transporte nacional no se incluyen en Comext.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de Comext.

05 Los animales pueden ser transportados por carretera, mar, aire y ferrocarril. En cualquiera de sus modalidades, el transporte es una fuente de estrés para los animales y puede tener un impacto negativo en su bienestar[4]. Los animales están expuestos a estrés en la carga y descarga, y, durante el transporte, pueden sufrir hambre, sed, calor o falta de espacio y de descanso[5]. El bienestar animal depende de la distancia y duración del viaje, así como de sus condiciones (por ejemplo, espacio disponible, condiciones microclimáticas y viales, y nivel de consideración mostrado por los conductores)[6].

06 En los últimos años, los ciudadanos de la UE están cada vez más preocupados por el bienestar animal, y las organizaciones no gubernamentales (ONG) han señalado las malas condiciones que pueden soportar los animales durante el transporte[7]. Todo ello no solo ha suscitado dudas sobre la eficacia de las normas de la UE, sino también sobre la justificación del transporte de animales vivos durante períodos prolongados o a grandes distancias.

07 En 2019, el Consejo[8] destacó la necesidad de mejorar el bienestar de los animales transportados a largas distancias y animó a la Comisión a revisar y actualizar la legislación vigente de la UE en materia de transporte de animales. El Parlamento Europeo también pidió a la Comisión que revisara la legislación[9] (***recuadro 1***).

---

[4] Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA), Welfare of cattle during transport (2022), p. 16.

[5] Dirección General de Políticas Interiores de la Unión del Parlamento Europeo (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] Eurogrupo para los Animales (EFA), Live animal transport (2021); Animals' Angels, The myth of enforcement (2016).

[8] Consejo, Conclusions on animal welfare (2019), apartado 7.

[9] Parlamento Europeo, Resolución sobre la protección de los animales durante el transporte (2012), apartado 23, y Parlamento Europeo, Resolución sobre la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo (2019), apartado 68.

Recuadro 1

Investigación del Parlamento Europeo sobre la protección de los animales durante el transporte

En junio de 2020, el Parlamento Europeo creó una Comisión de Investigación sobre Protección de los Animales durante el Transporte (ANIT) para investigar las presuntas infracciones en la aplicación de las normas de la UE en materia de transporte de animales.

En diciembre de 2021, esta comisión presentó su informe, en el que concluía que las disposiciones de la UE en este ámbito no tenían plenamente en cuenta las diferentes necesidades de los animales, y que los Estados miembros no siempre cumplían las disposiciones de la UE[10].

En enero de 2022, el Parlamento Europeo adoptó una recomendación final en la que pedía a la Comisión y a los Estados miembros que intensificaran sus esfuerzos para garantizar el respeto del bienestar animal durante el transporte y que actualizaran las normas de la UE. En particular, el Parlamento pidió que se introdujeran restricciones sobre los tiempos de viaje, controles sobre la exportación de animales vivos a terceros países y una preferencia por el transporte de carne en lugar de animales vivos.

Fuente: Página web de la Comisión de Investigación sobre Protección de los Animales durante el Transporte.

08 En mayo de 2020, la Comisión presentó su Estrategia «de la granja a la mesa», en la que se comprometía a revisar la actual legislación de la UE en materia de bienestar animal, incluidas las normas sobre el transporte de animales, a fin de i) armonizar la legislación con las pruebas científicas más recientes, ii) ampliar su ámbito de aplicación, iii) facilitar su aplicación, y iv) garantizar, en última instancia, un mayor nivel de bienestar animal. La Comisión tiene previsto proponer una legislación revisada sobre bienestar animal al final de 2023[11].

[10] Parlamento Europeo, Informe sobre la investigación sobre las alegaciones de infracción y de mala administración en la aplicación del Derecho de la Unión en relación con la protección de los animales durante su transporte dentro y fuera de la Unión (2021).

[11] Página web de la Comisión sobre el proceso de revisión.

09 La Comisión es responsable de proponer legislación de la UE y supervisar la aplicación de la misma por parte de los Estados miembros. Realiza controles en los Estados miembros y verifica que la legislación de la UE se aplique y ejecute correctamente. También puede emprender acciones legales contra los Estados miembros que no transpongan y apliquen correctamente la legislación de la UE[12].

10 Los Estados miembros son responsables de aplicar en el ámbito nacional las normas de la UE, así como de realizar las inspecciones oficiales y adoptar las medidas coercitivas apropiadas[13]. Los Estados miembros establecen las normas relativas a las sanciones aplicables en caso de infracciones por incumplimiento y adoptan todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación[14]. Los Estados miembros presentan a la Comisión un informe anual sobre los resultados de sus inspecciones[15].

11 La Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA) es la agencia de la UE creada en 2002 que proporciona asesoramiento científico sobre los riesgos asociados a la cadena alimentaria, de la granja a la mesa, incluido el bienestar animal durante el transporte.

12 La Dirección General de Políticas Interiores de la Unión del Parlamento Europeo (IPOL) apoya al Parlamento Europeo en el ejercicio y desarrollo de sus competencias legislativas y de control en el ámbito de las políticas internas, incluido el transporte de animales.

---

[12] Tribunal de Cuentas Europeo, Informe Especial 31/2018: «Bienestar animal en la UE: reducir la diferencia entre unos objetivos ambiciosos y su aplicación práctica».

[13] Tribunal de Cuentas Europeo, Informe Especial 31/2018: «Bienestar animal en la UE: reducir la diferencia entre unos objetivos ambiciosos y su aplicación práctica».

[14] Artículo 25 del Reglamento (CE) n.º 1/2005.

[15] Artículo 27, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1/2005.

Alcance y enfoque del análisis

13 Nuestro análisis describe los principales factores que subyacen al transporte de animales vivos. Se centra en el papel de las políticas y factores económicos de la UE, e ilustra las tendencias en el transporte de animales. En este análisis, el término «animales vivos» se refiere a los siguientes animales terrestres: bovinos, porcinos, ovinos, caprinos, equinos y aves de corral (tanto para la producción de carne como para la reproducción o competición). Los animales domésticos, de laboratorio, de zoo y de circo no entran dentro del alcance del presente análisis.

14 No se trata de un informe de auditoría, sino de un análisis basado principalmente en información pública, en material específicamente recogido para este análisis y en nuestro informe sobre bienestar animal de 2018[16]. Revisamos la legislación pertinente de la UE, incluida la política agrícola común y las normas de etiquetado e higiene. Examinamos publicaciones relativas al tema del análisis realizadas por el Parlamento Europeo, la Comisión, los Estados miembros, las Entidades Fiscalizadoras Superiores, las instituciones académicas, las ONG y las asociaciones profesionales (***anexo I***). Nuestro análisis de los factores que influyen en el transporte de animales se centra en las razones para trasladar al ganado tanto dentro de la UE como a terceros países.

15 Analizamos los datos de las bases de datos TRACES y Comext de la UE y otros conjuntos de datos de Eurostat. Utilizamos principalmente datos del período comprendido entre 2017 y 2021. Dado que no hay datos disponibles públicamente sobre el transporte nacional, nuestros análisis de datos no cubren este aspecto, sino que se refieren únicamente al transporte dentro y fuera de la UE, como se especifica en cada ilustración.

16 Entrevistamos a funcionarios de la Comisión; consultamos a asociaciones profesionales del sector agrario y de producción de carne y a ONG del ámbito de la protección animal; empleamos aportaciones de expertos académicos para respaldar nuestro análisis del impacto de los factores económicos sobre el transporte de animales. A fin de contribuir a nuestra comprensión de las cuestiones tratadas, participamos en una visita informativa a Polonia para reunirnos con las autoridades nacionales y visitar las instalaciones relacionadas con el transporte de animales (es

[16] Tribunal de Cuentas Europeo, Informe Especial 31/2018: «Bienestar animal en la UE: reducir la diferencia entre unos objetivos ambiciosos y su aplicación práctica».

decir, un matadero y un puesto de control donde se para con los animales para que descansen durante viajes de larga distancia).

17 La publicación de este análisis a principios de 2023 brinda la oportunidad de contribuir al debate en curso sobre el transporte de animales a tiempo para la próxima revisión que la Comisión realizará de la legislación de la UE sobre bienestar animal.

Factores que subyacen al transporte de animales

18 Existen varios factores que pueden influir en el transporte de ganado dentro de la UE y a terceros países[17]. Para este análisis, los hemos clasificado en dos categorías interrelacionadas:

- normativos;
- económicos.

Factores normativos

19 Legislación, políticas e iniciativas de la UE actualmente en vigor que afectan directa o indirectamente al transporte de animales:

- **Legislación de la UE en materia de transporte de animales**: Proporciona la base de referencia de la Unión que deben respetar los Estados miembros para garantizar el bienestar animal durante el transporte.
- **Política agrícola común (PAC)**: A través de sus normas e incentivos, la PAC puede influir en la forma en que los agricultores individuales eligen administrar sus tierras, cultivos y ganado.
- **Políticas de etiquetado de la UE**: Sobre la base de requisitos obligatorios o voluntarios, el etiquetado ayuda a los consumidores a tomar decisiones informadas al adquirir alimentos. La carne vendida en la UE puede llevar indicaciones diferentes, como el etiquetado sobre el origen y el etiquetado sobre el bienestar animal.
- **Sistema de indicaciones geográficas** y **sistema de especialidades tradicionales garantizadas**: Estos regímenes de calidad de la UE protegen las denominaciones de productos específicos para promover sus características únicas, que están vinculadas a su origen geográfico o al saber hacer tradicional. Su etiquetado con el símbolo de la UE es obligatorio.

[17] IPOL, Patterns of livestock transport in the EU and to third countries (2021), sección 2.

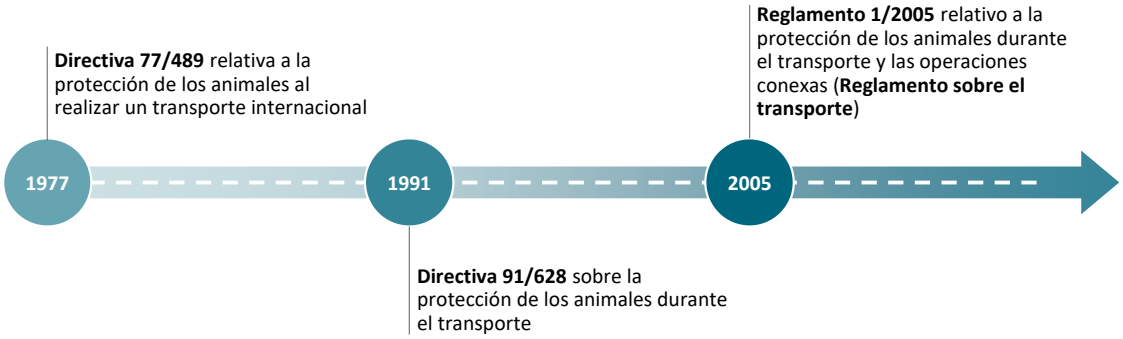
- **Pacto Verde Europeo**: Estrategia introducida en 2019 con el objetivo de eliminar las emisiones netas de gases de efecto invernadero para 2050 y pasar a un sistema alimentario sostenible.
- **Estrategia «de la granja a la mesa»**: Se introdujo en 2020 con el objetivo de acelerar la transición a lo largo de la cadena de suministro alimentario.
- **Paquete de higiene de la UE**: Aprobado en 2004 para crear un marco regulador de higiene único aplicable a todos los productos alimenticios y operadores alimentarios. Abarca todas las etapas de la cadena alimentaria, incluidos los mataderos.
- **Legislación sobre sanidad animal**: Aplicable desde abril de 2021, regula la trazabilidad de los animales para ayudar a prevenir enfermedades transmisibles de los animales.

La legislación de la UE en materia de transporte de animales no se aplica de forma uniforme en los Estados miembros

20 La UE introdujo legislación sobre protección animal durante el transporte por primera vez hace más de 40 años. En la ***ilustración 3*** se muestran los principales hitos. La legislación vigente (el Reglamento sobre el transporte) define las responsabilidades de las distintas partes en la cadena de transporte y regula el transporte de animales vertebrados vivos dentro de la UE, incluidos los controles de los animales cuando entran o salen de la UE[18].

[18] Tribunal de Cuentas Europeo, Documento de referencia: Animal welfare in the EU (2018), p. 6.

Ilustración 3 – Legislación clave de la UE sobre el bienestar animal durante el transporte



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo.

21 Según los comentarios de los participantes en una consulta pública iniciada por la Comisión en 2021, las normas de la UE sobre bienestar animal, incluido el Reglamento sobre el transporte, han facilitado el comercio y mejorado la competencia en Europa al eliminar los obstáculos al comercio de animales vivos en el mercado único[19]. Esto también se confirmó con la evaluación de la legislación de la UE en materia de bienestar animal realizada por la Comisión en 2010[20].

22 Sin embargo, la Comisión detectó insuficiencias en la aplicación del Reglamento sobre el transporte, especialmente en los controles oficiales realizados por los Estados miembros de los viajes a terceros países y en el transporte de animales no aptos[21]. En 2020, los Estados miembros llevaron a cabo más de 900 000 controles oficiales y aplicaron casi 8 000 sanciones. Los principales problemas fueron los siguientes:

- la aptitud de los animales (en el caso de los bovinos y los porcinos);
- las prácticas de transporte (en el caso de las aves de corral);

[19] Comisión, 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] Comisión, Fitness check of EU animal welfare legislation (2022), p. 25.

[21] Comisión, Overview report on systems to prevent the transport of unfit animals in the EU (2015); Comisión, Welfare of animals exported by road (2020), y Comisión, Welfare of animals transported by sea (2020).

- problemas con la documentación de transporte (en el caso de los ovinos, caprinos, equinos y asnos[22]).

23 El establecimiento y la aplicación de sanciones son competencia de los Estados miembros, por lo que existen diferencias significativas en los procedimientos administrativos y sancionadores, los tipos de sanciones impuestas por incumplimiento y su gravedad[23]. Según lo constatado por los investigadores, las diferencias de aplicación entre los Estados miembros podrían dar lugar a que las empresas de transporte opten por una ruta más larga para evitar los Estados miembros con normas locales más estrictas o una aplicación más estricta del Reglamento sobre el transporte[24]. En su informe de 2011 sobre el impacto del Reglamento sobre el transporte, la Comisión reconoció la necesidad de una aplicación más armonizada de las normas en el sector del transporte[25].

La política agrícola común se centra en elementos distintos del bienestar animal durante el transporte

24 La política agrícola común (PAC) se creó en 1962. Para lograr su objetivo de asegurar un suministro estable de alimentos asequibles, inicialmente alentaba a los agricultores a producir alimentos garantizando los precios de los principales productos agrícolas (como la carne de vacuno) y los ingresos de los agricultores[26]. Esto cambió al sector ganadero tradicional, lo que llevó a su especialización y concentración y, como consecuencia, influyó en el transporte de animales vivos[27].

---

[22] Comisión, 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), pp. 28 a 31.

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

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

[25] Comisión, Informe sobre el impacto del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo relativo a la protección de los animales durante el transporte (2011), p. 12.

[26] Comisión, The future of the livestock sector (2020), p. 38.

[27] Comisión, The future of the livestock sector (2020), p. 36.

25 Tras su primera reforma importante en 1992, la PAC redujo gradualmente el apoyo a los precios e introdujo pagos directos vinculados a la superficie de producción y a determinados animales (ganado vacuno y ovino)[28]. A partir de 2003, las reformas posteriores rompieron aún más el vínculo entre los pagos directos y el tipo y la cantidad de productos producidos por los agricultores. Al mismo tiempo, estas reformas introdujeron normas ambientales y de bienestar animal más estrictas para que los agricultores pudieran recibir los pagos[29]. La nueva PAC, que entró en vigor en 2023, no ha introducido ningún cambio significativo que afecte al transporte de animales en términos de volúmenes o de condiciones de bienestar.

26 La concesión de la mayor parte de la ayuda de la PAC está vinculada al cumplimiento de dos conjuntos de condiciones de referencia:

- Buenas condiciones agrarias y medioambientales (BCAM), que no abarcan el bienestar animal;
- Requisitos legales de gestión, que son los requisitos legislativos no recogidos dentro de la PAC[30] y que contienen directivas de la UE[31] sobre bienestar animal, pero no el Reglamento sobre el transporte.

27 La PAC financia medidas de bienestar animal en los programas de desarrollo rural de los Estados miembros. Se centra en las condiciones en la explotación y no durante el transporte. Además de las intervenciones de desarrollo rural a partir de 2023, la PAC proporciona pagos directos en forma de «ecoregímenes» para el clima, el medio ambiente y el bienestar animal, que cubren compromisos que van más allá de los requisitos mínimos nacionales o de la UE[32]. La Comisión ha publicado una ficha informativa en la que se enumeran las posibles prácticas agrícolas que podrían apoyar los ecoregímenes, pero no abarcan las operaciones relacionadas con el transporte[33].

---

[28] Comisión, La PAC en detalle (2017).

[29] Comisión, La PAC en detalle (2017).

[30] Comisión, Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use (2022), p. 7.

[31] Directiva 2008/119/CE relativa a las normas mínimas para la protección de terneros; Directiva 2008/120/CE relativa a las normas mínimas para la protección de cerdos; Directiva 98/58/CE relativa a la protección de los animales en las explotaciones ganaderas.

[32] Artículo 31 del Reglamento (UE) 2021/2115.

[33] Comisión, List of potential agricultural practices that eco-schemes could support (2021).

28 Las medidas de desarrollo rural también financian inversiones en activos físicos, regímenes de calidad y agricultura ecológica, lo que puede fomentar normas más estrictas en materia de bienestar animal[34]. Por ejemplo, en Polonia, la PAC financió un programa de calidad de la carne de vacuno que contenía requisitos de bienestar animal en materia de establos, uso de antibióticos y condiciones de transporte y sacrificio[35]. La PAC permite que se financien alternativas al transporte de animales: en Malta, la PAC concedió ayudas a un pequeño matadero vinculado a una granja de conejos y, en Letonia, a un matadero móvil de uso común.

No existe una norma común para el etiquetado de la carne

29 La indicación del país de origen (**etiquetado de origen**) es obligatoria en la UE para la carne de vacuno desde 2000[36] y para la de cerdo, ovino, caprino y aves de corral desde 2015[37]. No hay requisitos obligatorios para otras carnes, como la de caballo y conejo. En el marco de su estrategia «de la granja a la mesa», la Comisión está considerando la posibilidad de ampliar los requisitos obligatorios de origen para incluir otros productos alimenticios[38].

---

[34] Comisión, Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use (2022), pp. 7 a 10 y 48 a 50.

[35] Comisión, Study on CAP Measures and Instruments Promoting Animal Welfare and Reduction of Antimicrobials Use (2022), pp. 53 y 69.

[36] Artículo 25 del Reglamento (CE) n.º 1760/2000.

[37] Artículo 9 del Reglamento (UE) n.º 1337/2013.

[38] Comisión, Estrategia «de la granja a la mesa» (2020), p. 13.

30 El marco jurídico actual de la UE exige que se proporcione información específica sobre el origen, en función del tipo de carne (***cuadro 1***).

Cuadro 1 – Información sobre el etiquetado de origen

Tipo de carne	Requisitos de etiquetado
Carne de vacuno	Obligación de indicar los lugares de nacimiento, cría y sacrificio
Carne de cerdo, ovino, caprino y aves de corral	Sin obligación de indicar el lugar de nacimiento. Obligación de indicar los lugares de cría y sacrificio, pero: o la definición de «cría» permite al animal pasar un corto período de tiempo en un país distinto del indicado como país de cría en la etiqueta; o las indicaciones de los lugares de cría y sacrificio podrán sustituirse por la indicación «origen» si el explotador de la empresa alimentaria puede demostrar que la carne se ha obtenido de animales nacidos, criados y sacrificados en un solo país.

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo.

31 Según una encuesta de consumidores iniciada por la Comisión en 2020, existe cierta confusión con los términos «país de cría» y «origen». La mayoría de los consumidores interpretan «país de cría» como el país en el que el animal pasó toda su vida o en el que nació[39].

32 En el **sistema de indicaciones geográficas** de la UE (apartado ***19***) se emplea otro tipo de etiquetas para designar un producto cuya calidad o reputación está vinculada a su origen geográfico. Los productos relacionados con los animales pueden utilizar los siguientes dos sistemas de etiquetado: denominación de origen protegida e indicación geográfica protegida (***Table 2***).

[39] Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, 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, y Comisión, Informe en el que se evalúa la indicación obligatoria del país de origen o del lugar de procedencia de la carne de porcino, aves de corral, ovino y caprino (2021), p. 6.

Cuadro 2 — Limitaciones de transparencia en las etiquetas de las indicaciones geográficas de la UE

Denominación de origen protegida	Indicación geográfica protegida
Todas las fases de producción (nacimiento, cría y sacrificio) deben tener lugar dentro de la zona geográfica delimitada	Al menos una etapa de producción debe tener lugar en la zona delimitada El animal podrá nacer o ser sacrificado en lugares distintos de la zona geográfica comprendida en la indicación geográfica protegida

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo.

33 El **sistema de especialidades tradicionales garantizadas** (apartado ***19***) también utiliza un etiquetado especial para productos alimenticios. Destaca aspectos tradicionales, como la forma en que se elabora el producto o su composición, sin estar vinculado a una zona geográfica específica. Este régimen de calidad protege el método de producción, pero el producto podría producirse en otro lugar.

34 En la actualidad, existe un **sistema de etiquetado** obligatorio a escala de la UE **para el bienestar animal** (apartado ***19***), que se aplica a los huevos de mesa. El marcado de huevos depende del sistema utilizado para criar gallinas ponedores. Las normas de comercialización de la carne de aves de corral definen algunas condiciones opcionales, que también incluyen referencias a distintos tipos de cría[40].

35 A falta de otras normas específicas de la UE, los productos relacionados con el bienestar animal están sujetos a una certificación voluntaria a escala nacional[41]. Como consecuencia, han surgido varios sistemas nacionales de etiquetado que siguen diferentes enfoques, proporcionan distintos niveles de protección del bienestar animal y pueden confundir a los consumidores[42]. En el marco de su Estrategia «de la granja a

---

[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] Artículos 36 y 37 del Reglamento (UE) n.º 1169/2011, y Comunicación de la Comisión, Directrices de la UE sobre las mejores prácticas aplicables a los regímenes voluntarios de certificación de productos agrícolas y alimenticios (2010).

[42] Comisión, Inception Impact Assessment on animal welfare (2021), p. 2.

la mesa», la Comisión anunció que estudiaría opciones para el etiquetado del bienestar animal[43].

36 Según un estudio de 2022[44], dos tercios de los consumidores consideraban que la información de que disponían no era suficiente para adoptar decisiones de compra informadas basadas en el bienestar animal. Casi la mitad de ellos expresaron su deseo de recibir más información sobre las condiciones de sacrificio (40 %) y sobre una alimentación adecuada (40 %). Los encuestados mostraban menos interés en la duración (16 %) y las condiciones (16 %) del transporte.

Las estrategias recientes de la UE han propuesto un sistema alimentario más sostenible

37 El transporte de animales conlleva costes medioambientales significativos[45]. Algunos estudios compararon el impacto del transporte de carne y canales con el de animales vivos, y mostraron que el primero es más sostenible desde el punto de vista ambiental y climático[46].

38 El Pacto Verde Europeo y la Estrategia «de la granja a la mesa» promueven la transición hacia un sistema alimentario más sostenible. El Pacto Verde sugiere que el precio del transporte debe reflejar su impacto sobre el medio ambiente. Unas iniciativas financieras bien diseñadas pueden desempeñar un papel directo, ya que envían las señales de precios correctas y ofrecen los incentivos adecuados para que los productores, los usuarios y los consumidores adopten comportamientos sostenibles[47]. Según la Comisión, esta transición no puede plantearse sin cambios estructurales tanto en la cadena de suministro como en las pautas de consumo de alimentos[48].

---

[43] Comisión, Estrategia «de la granja a la mesa» (2020), p. 8.

[44] Comisión, Study on animal welfare labelling (2022), pp. 18-21.

[45] Baltussen *et al.*, Transport of live animals versus meat (2017), p. 7, y Comisión, Fitness check of EU animal welfare legislation (2022), p. 49.

[46] Baltussen *et al.*, Transport of live animals versus meat (2017), pp. 13 y 15, y Baltussen *et al.*, Sustainable production: transporting animals or meat? (2009), pp. 7 y 10.

[47] Comisión, Pacto Verde Europeo (2019), p. 17.

[48] Comisión, Fitness check of EU animal welfare legislation (2022), p. 49.

Factores económicos

39 Aunque existen distintos factores, como las condiciones naturales de producción, que influyen sobre el transporte de animales vivos, los factores económicos son los principales impulsores del transporte de animales. En el contexto del mercado único de la UE, los operadores explotan las diferencias en los costes de producción y sacrificio entre los Estados miembros para reducir los costes y maximizar los ingresos[49]. Identificamos cinco factores económicos clave que fomentan el transporte de animales vivos:

- la especialización del sector ganadero;
- la concentración del sector de los mataderos;
- las diferencias en los costes de producción y sacrificio de animales entre los Estados miembros;
- la marginalidad de los costes del transporte, y
- las preferencias de los consumidores.

Especialización en el sector ganadero

40 Durante más de 70 años, el sector ganadero se ha implicado en un proceso de modernización e intensificación destinado a maximizar la producción por animal y reducir los costes[50]. Algunos territorios de la UE han alcanzado un alto grado de especialización en la producción animal intensiva, y otros, en la producción de cultivos. Esto se ha debido también a las condiciones naturales de producción (por ejemplo, las zonas de pastoreo tienen una mayor concentración de producción de leche y terneros de raza lechera). Entre 2005 y 2016, el número total de explotaciones agrícolas disminuyó un 28,6 %, y las explotaciones con ganado, un 37,6 %[51]. Aunque el número total de explotaciones agrícolas disminuyó, el tamaño de las explotaciones restantes aumentó.

41 Mientras que el número de bovinos, porcinos, ovinos y caprinos en la Europa de los Veintisiete fue relativamente estable entre 2010 y 2020, el de las aves de corral aumentó. La producción ganadera no se distribuye uniformemente en toda la UE

---

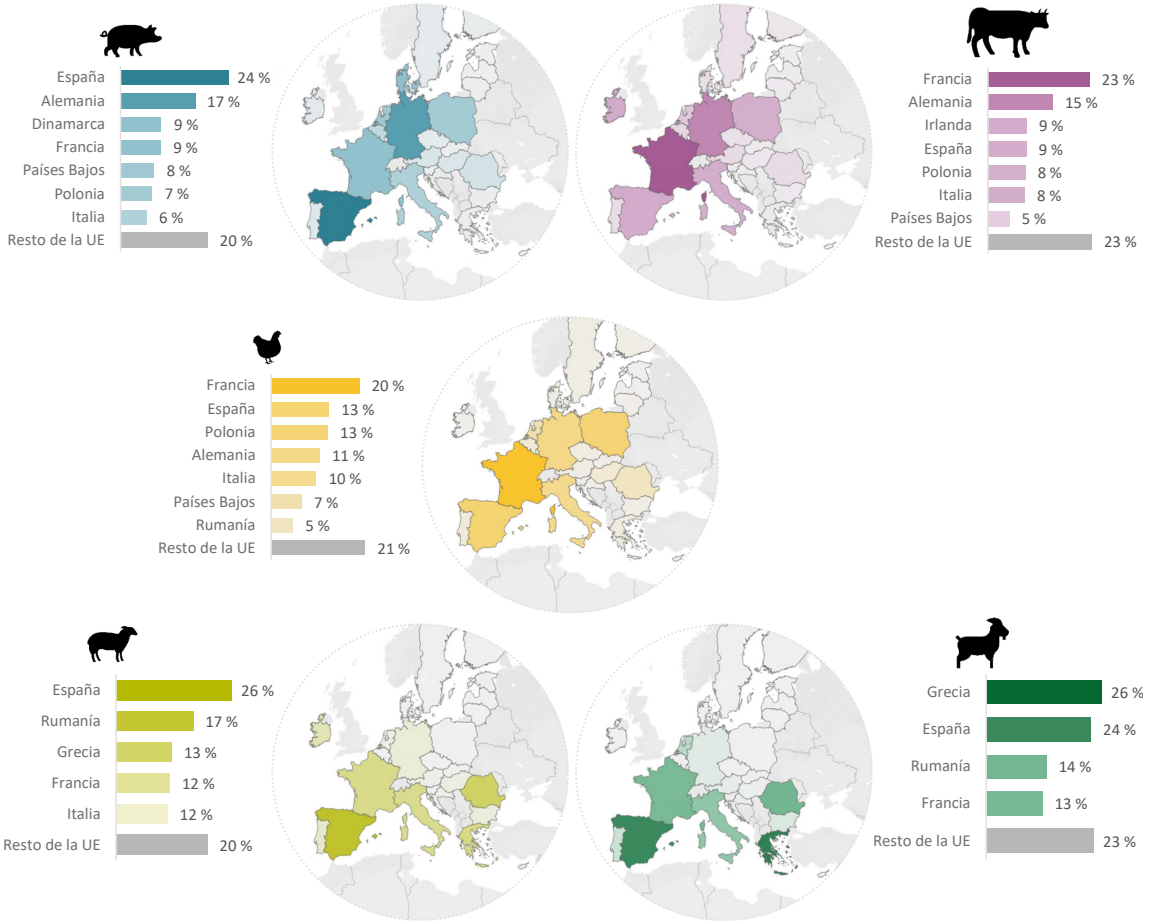
[49] Comisión, Fitness check of EU animal welfare legislation (2022), p. 15.

[50] Comisión, The future of the livestock sector (2020), p. 36.

[51] Eurostat, Agri-environmental indicator: livestock patterns.

(***ilustración 4***) y también hay diferencias en la densidad de esta producción entre las regiones de los Estados miembros.

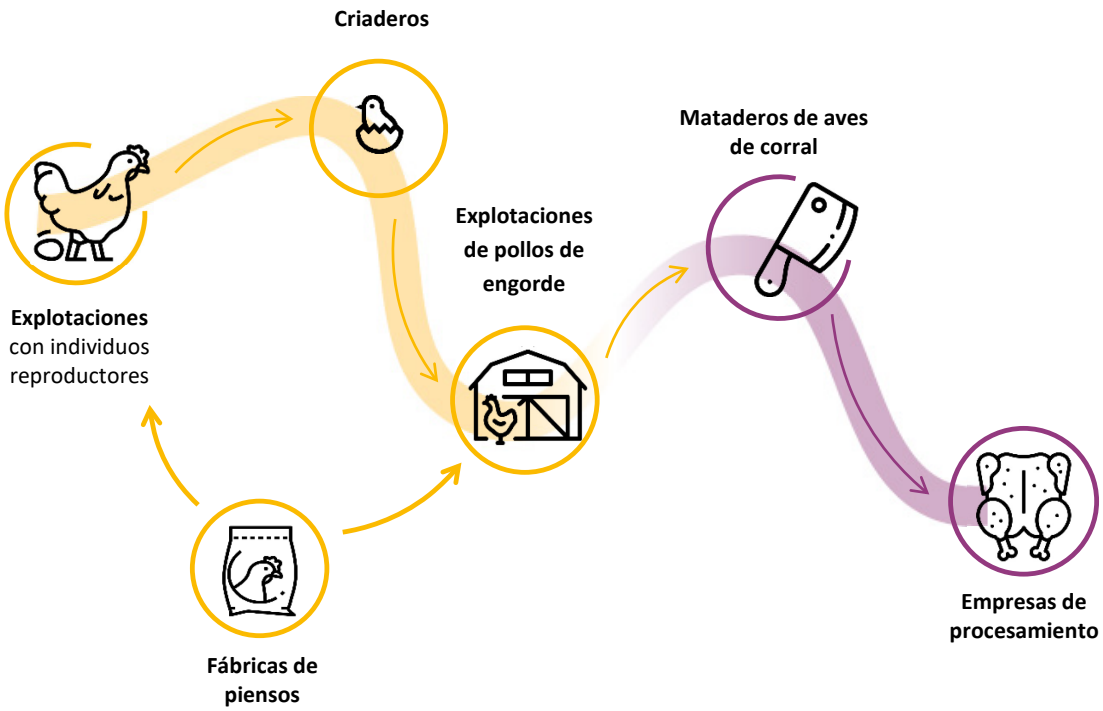
Ilustración 4 — Distribución del ganado entre los Estados miembros (2016 para las aves de corral; 2021 para porcinos, bovinos, ovinos y caprinos)



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos facilitados por Eurostat.

42 La especialización se produce a nivel regional, pero también a nivel de explotación. Algunas se especializan en una especie, por ejemplo, aves de corral (carne o huevos), cerdos, terneros o vacas lecheras, o en una etapa de producción, por ejemplo, reproducción o engorde. En la ***ilustración 5*** se presenta el ejemplo del sector de las aves de corral.

Figura 5 — Especialización en el sector de las aves de corral



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

43 Entre otros factores, esta especialización contribuye al transporte de animales vivos entre los Estados miembros. Por ejemplo:

- los cerdos engordados y sacrificados en Alemania a menudo nacen en Dinamarca o en los Países Bajos[52];
- los bovinos nacidos en Francia, Irlanda o Lituania a menudo son engordados y sacrificados en España o Italia (***recuadro 2***).

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

Recuadro 2

La producción de carne de vacuno en Italia y España depende de terneros de otros Estados miembros

Italia produce carne de ternera lechal y España carne de vacuno. Ambos países dependen principalmente de ganado vacuno de origen nacional, pero también importan terneros de otros Estados miembros para hacer frente a:

- la **demanda estacional**: Italia importa ganado vacuno de abril a junio para compensar la falta de suministro de fuentes nacionales durante este período y para garantizar el suministro de ternera lechal cuando la demanda nacional es mayor en diciembre y enero;
- la **demanda de exportación**: España (Cataluña y Aragón) depende de las importaciones de terneros para satisfacer la creciente demanda de bovinos para ser exportados a Oriente Medio para su sacrificio.

Fuente: Comisión, Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening (2022), pp. 25 a 29.

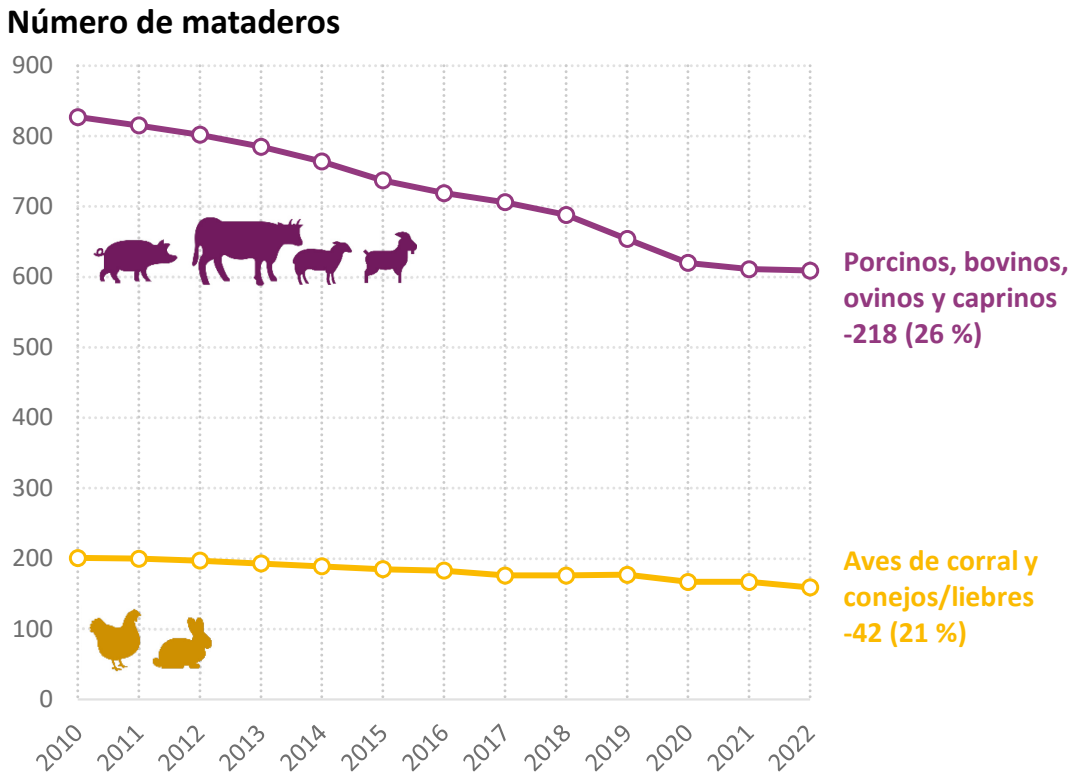
Aumento de la concentración del sector de los mataderos

44 No hay datos exhaustivos sobre el número de mataderos en la UE, pero el sector ha experimentado un proceso de consolidación, con una tendencia a reducir el número y aumentar el tamaño de estos[53]. La ***ilustración 6*** muestra la tendencia en Polonia desde 2010. Esta tendencia se aceleró con la entrada en vigor del paquete de higiene de la UE (apartado ***19***) en 2006. Muchos mataderos pequeños tuvieron dificultades para cumplir con los requisitos de higiene más estrictos de la nueva legislación y seguir siendo económicamente viables[54].

[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.

Ilustración 6 – Número de mataderos en Polonia (2010-2022)



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos facilitados por las autoridades polacas.

45 Resulta más sencillo para los mataderos más grandes cumplir con las normas de higiene más estrictas. Sin embargo, dado que generalmente operan con bajos márgenes de beneficio, necesitan mantener una alta productividad para lograr economías de escala, lo que requiere un número suficientemente elevado de animales de una zona geográfica más amplia. También tienden a especializarse en tipos de animales concretos, como cerdos, cerdas, terneros lechales, toros, aves de corral o corderos. Todo ello ha contribuido a la disminución del número de mataderos y ha dado lugar a un aumento del transporte a larga distancia y a un potencial incremento del transporte transfronterizo de animales vivos destinados al sacrificio, especialmente de animales que pertenecen a categorías pequeñas en cuanto su número, como los pavos o los animales al final de su vida productiva (por ejemplo, gallinas ponedoras)[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 Dos estudios[56] han evaluado las ventajas y desventajas del transporte a larga distancia de animales vivos para el sacrificio frente al sacrificio local seguido del transporte de carne. Ambos estudios concluyeron que el transporte de carne en lugar de animales vivos puede ser más sostenible en términos de bienestar animal.

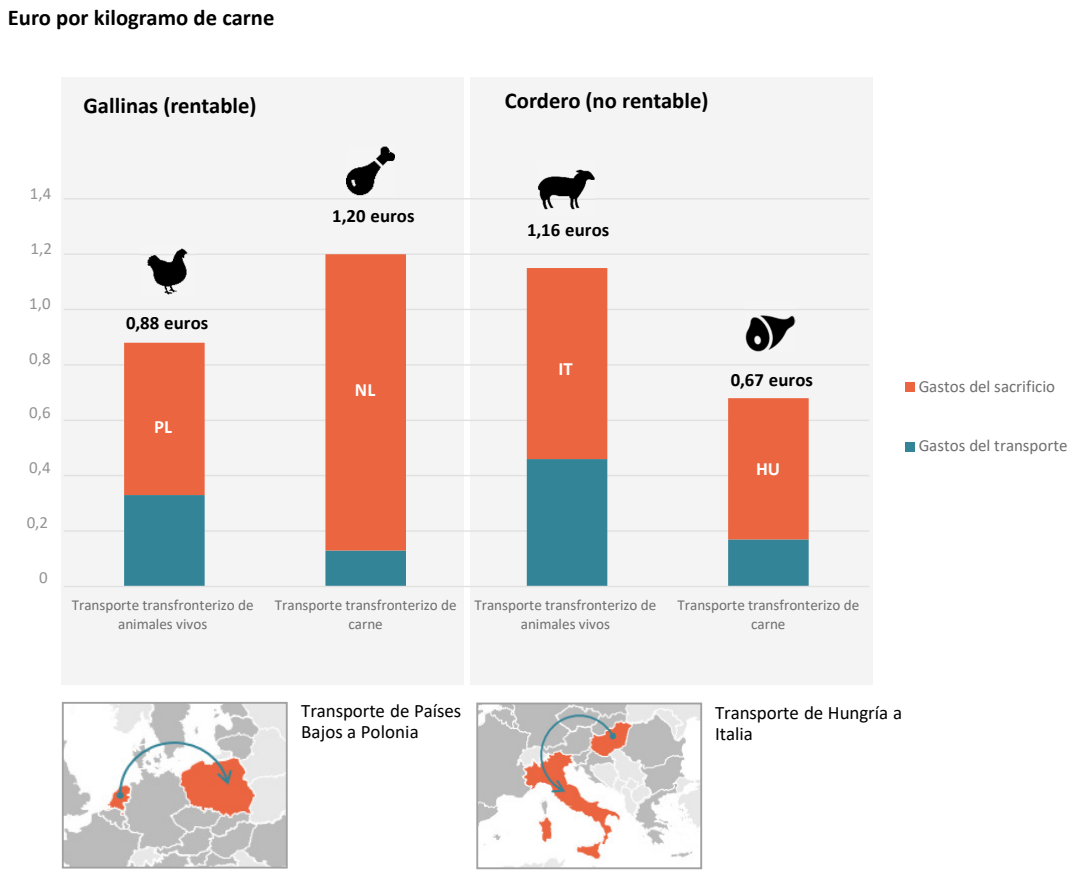
47 El estudio de 2017 estimó los costes relacionados con el transporte de gallinas ponedoras al final de su período productivo desde los Países Bajos hasta Polonia y de corderos vivos desde Hungría hasta Italia (***ilustración 7***). En el primer caso, debido a que los costes del sacrificio eran más elevados en los Países Bajos que en Polonia, era más barato transportar los animales vivos que la carne. Aunque en el segundo caso era más barato transportar la carne que los animales vivos, se trasladó a los corderos igualmente porque prevalecieron otros factores (por ejemplo, la capacidad limitada de sacrificio en Hungría[57]).

---

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

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

Ilustración 7 – El coste del transporte de animales vivos en comparación con la carne



Fuente: Baltussen et al., Transport of live animals versus meat (2017), pp. 12 a 14.

48 Una posibilidad para reducir el transporte de animales es acercar el sacrificio al lugar de producción mediante el desarrollo de mataderos locales e instalaciones móviles de sacrificio. Algunos investigadores llegaron a la conclusión de que contar con un número suficiente de mataderos móviles y pequeños haría prácticamente innecesarios los viajes de más de cuatro horas de bovinos y porcinos en Suecia[58]. Sin embargo, los mataderos locales y móviles representan soluciones a pequeña escala que satisfacen demandas y necesidades específicas[59]:

- **Mataderos locales**: En Alemania, algunos mataderos locales se han especializado en productos de alta gama, procesados de forma tradicional, con carne de la región y una cadena de suministro transparente desde la granja hasta la

[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), pp. 5 y 27.

carnicería[60]. Del mismo modo, en Suecia, las estrictas normas de bienestar animal y el creciente interés de los consumidores por carne sostenible de origen local han fomentado las inversiones en la producción a pequeña escala de productos de alta gama[61].

- **Mataderos móviles:** Podrían proporcionar una solución complementaria para satisfacer necesidades específicas, por ejemplo, para evitar tener que transportar vacas al final de su vida productiva no aptas[62]. Sin embargo, los mataderos móviles también se enfrentan a retos en términos de logística y rentabilidad. Tienen un alto coste de funcionamiento y su éxito depende de las posibilidades de crear valor añadido y cobrar precios minoristas de alta gama para los productos finales[63].

49 En enero de 2022[64], el Parlamento Europeo recomendó construir instalaciones locales de sacrificio y transformación en más lugares, y desarrollar el sacrificio en las explotaciones mediante mataderos móviles, especialmente en zonas remotas (por ejemplo, regiones montañosas e islas). Sugirió financiar estas soluciones con fondos existentes de la UE. Un grupo de interés de agricultores de la UE, Copa Cogeca, manifestó su preferencia por que se concediera ayuda de la UE a los mataderos existentes para mejorar sus instalaciones y la gestión de los animales, en lugar de construir más mataderos locales[65].

---

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, y Comisión, Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows (2022), pp. 157 a 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), y Comisión, Study on economic models to prevent the transport of unfit end-of-career dairy cows (2022), p. 161.

64 Parlamento Europeo, Recomendación sobre la protección de los animales durante el transporte (2022), apartados 39, 89 y 105.

65 Copa and Cogeca position on animal welfare during transport (2021), p. 2.

Los costes de producción y sacrificio de animales difieren entre los Estados miembros

50 Las diferencias en los costes entre las fases de producción (por ejemplo, la reproducción y el acabado) pueden influir en el transporte de animales. Los lechones son relativamente baratos en Dinamarca y los Países Bajos, lo que explica el elevado número de estos que son transportados a Alemania desde ambos países[66]. El engorde de cerdos para el sacrificio (acabado) es más caro en Alemania que en Dinamarca, pero la industria cárnica en Alemania es más eficiente debido a los menores costes laborales[67].

51 Las diferencias en los costes de sacrificio por animal pueden fomentar la transferencia de las actividades de sacrificio a Estados miembros más rentables. Por ejemplo, en un estudio sobre el sector de las aves de corral se estimó que los principales componentes de los costes del sacrificio son:

- mano de obra (35 %);
- instalaciones y equipos (25 %);
- otros costes (40 %), incluidos el transporte, la energía, el agua, la inspección y el envasado[68].

52 Los costes en el sector de las aves de corral varían entre los Estados miembros. Sin embargo, dado que todos los mataderos de la UE utilizan equipos similares, el estudio partía del supuesto de que las diferencias entre países en los costes de sacrificio del sector de las aves de corral se debían principalmente a las diferencias salariales[69]. En general, la industria cárnica emplea cada vez más a migrantes, trabajadores con contratos temporales y trabajadores temporales contratados a través de agencias externas[70].

---

[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.

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

[70] Eurofound, Meat processing workers (2018), pp. 6 y 13.

53 No existe ninguna base de datos pública de toda la UE que ofrezca información sobre los costes de producción o los costes de sacrificio de animales por Estado miembro[71].

El sufrimiento animal no se refleja en los costes del transporte o en el precio de la carne

54 Los estudios han calculado los costes del transporte utilizando diferentes métodos (por partida, por animal, por kilómetro)[72]. El coste del transporte de ganado depende de una serie de factores, como el tipo de animal y la distancia recorrida. Los costes laborales representan una parte significativa del total de costes del transporte, junto con el combustible, los equipos, los controles zoosanitarios y los peajes[73].

55 No existe ninguna base de datos que proporcione una visión general de los costes del transporte en los distintos Estados miembros de la UE. A falta de datos armonizados, no pudimos determinar la contribución de los costes del transporte al precio final de la carne pagado por el consumidor. Sin embargo, las escasas pruebas y declaraciones de la industria sugieren que los costes del transporte generalmente representan una pequeña fracción del precio total de la carne al por menor. En un estudio del sector de las aves de corral se estimó que, en el caso de los filetes de pechuga de productores de la UE vendidos en Alemania, los costes del transporte representan una media de 2 céntimos por kilogramo, es decir, menos del 1 % del precio total de la carne[74].

56 Hallamos pocos datos disponibles sobre las consecuencias financieras de los problemas de bienestar animal durante el transporte. En un estudio de 2015[75] se estimaron los costes relacionados con heridas, cojeras, muertes y otros problemas en los animales transportados para producción o sacrificio. La falta de datos exhaustivos a disposición de las autoridades de los Estados miembros y de la Comisión dificulta el

---

[71] Comisión, Fitness check of EU animal welfare legislation (2022), p. 7.

[72] Van Wagenberg, The economics of animal transport (2019), p. 6; Comisión, Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening (2022), p. 39, y Comisión, 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.

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

desarrollo de sistemas de incentivos que inciten a las empresas de transporte a adoptar medidas para prevenir problemas de bienestar animal.

57 En Irlanda, el impacto financiero del rechazo de carne en los mataderos debido a malas condiciones de bienestar animal (que causa, por ejemplo, lesiones cutáneas o hematomas en las extremidades) se estima en el 43 % del margen de beneficio de los productores, y representa una grave amenaza para la viabilidad de las explotaciones porcinas[76]. Sin embargo, en algunos casos el incumplimiento de las normas sobre el transporte de animales no aptos puede generar beneficios económicos para los productores (***recuadro 3***).

Recuadro 3

Ejemplos de motivos por los que se envían animales no aptos a mataderos

Los ganaderos deciden no tratar a las vacas no aptas antes del sacrificio porque perciben que no es rentable. En general, es más caro para los ganaderos sacrificar vacas no aptas en la explotación que enviarlas a un matadero. Vender un animal al matadero, incluso en un estado no apto, puede reportar un beneficio económico.

Además, las sanciones no suelen tener un efecto disuasorio de malas prácticas o actividades ilegales, ya que los operadores consideran que son bajas en comparación con el precio obtenido por el animal. Por ejemplo, durante uno de sus controles, la Comisión constató que se había impuesto una multa de 250 euros por transportar un toro con una pierna rota, cuando el valor aproximado de un toro sacrificado puede rondar los 1 500 euros.

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

Las preferencias de los consumidores podrían afectar al transporte de animales

58 Las preferencias de los consumidores influyen en el transporte de animales[77]. La demanda de los consumidores de carne local, recién sacrificada o cortes particulares, junto con la demanda estacional de tipos específicos de carne, son factores que

[76] Comisión, Fitness check of EU animal welfare legislation (2022), p. 42.

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

pueden afectar a la necesidad de transporte de animales. Un ejemplo es la importación de corderos a Italia durante el período de Semana Santa.

59 Según el Eurobarómetro de 2022 sobre seguridad alimentaria, al comprar alimentos, la mayoría de los encuestados (54 %) tienen en cuenta el coste del producto, el 46 % se fija en el origen geográfico, y algunos toman en consideración el impacto sobre el medio ambiente y el clima (16 %) o los aspectos éticos, como el bienestar animal (15 %)[78].

60 En el estudio de la Comisión relativo al etiquetado sobre el bienestar animal se señalaba que, aunque los consumidores afirmaban que tenían en cuenta aspectos relacionados con el bienestar animal al comprar productos cárnicos, no siempre estaban dispuestos a pagar precios más altos por los productos con mayor bienestar. Su disposición para pagar más aumentaba si se les informaba sobre las condiciones de la cría de animales, y si creían que un producto era de mayor calidad[79]. Sin embargo, las organizaciones profesionales consideran que el retorno del mercado todavía no es suficiente para recuperar las inversiones en bienestar animal porque los consumidores no son conscientes de las normas según las cuales se producen sus alimentos y, por tanto, el precio sigue siendo el factor más importante en sus elecciones de compra de alimentos[80].

61 En el futuro, los consumidores pueden desempeñar un papel importante en la promoción del cambio, ya que, según la Comisión, se espera que presten más atención a:

- los procesos de producción y el origen de los productos (por ejemplo, mercados locales, regímenes de calidad ecológicos y de otro tipo, bienestar animal y huella ambiental);
- consideraciones de salud (un menor o nulo consumo de proteínas de origen animal);
- la conveniencia (pasar de carne fresca a otra más procesada)[81].

---

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

[79] Comisión, Study on animal welfare labelling (2022), p. 110.

[80] Comisión, Fitness check of EU animal welfare legislation (2022), p. 42.

[81] Comisión, EU Agricultural outlook 2021-2031 (2021), p. 30.

62 De aquí a 2031, se espera que el consumo de carne de la UE disminuya, al contrario que la tendencia mundial. Sin embargo, a través de sus campañas de promoción, la Comisión ayuda a los agricultores de la UE y a la industria alimentaria a vender sus productos agrícolas, incluida la carne (fresca, refrigerada y congelada) y los preparados de carne[82]. Desde una perspectiva más amplia, existe una relación entre el volumen de carne consumida y el número de animales vivos transportados[83].

[82] Artículo 5, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) n.º 1144/2014.

[83] IPOL, Patterns of livestock transport in the EU and to third countries (2021), pp. 13 y 14.

Tendencias en el transporte de animales

No hay datos centralizados exhaustivos en la UE sobre el transporte de animales

63 Los datos sobre el transporte de animales vivos están fragmentados en la UE[84]. Esto se debe principalmente a que la legislación de la Unión no exige que los Estados miembros recopilen y notifiquen datos sobre el transporte de animales vivos. El Reglamento sobre el transporte solo obliga a los Estados miembros a notificar las inspecciones realizadas[85]. En el contexto de la prevención de las enfermedades transmisibles de los animales, la legislación sobre sanidad animal exige a los Estados miembros que registren los movimientos de los animales en las bases de datos nacionales de identificación y registro[86]. Estas bases de datos nacionales se crearon con fines de identificación de animales, registro de explotaciones y control de enfermedades. La Comisión considera que no son apropiadas para la extracción y el análisis de datos sobre el transporte de animales.

64 Existen dos bases de datos de la UE que proporcionan información sobre el transporte de animales:

- **Comext**, de Eurostat, relativa al comercio internacional de mercancías, incluidos animales vivos.
- **TRACES**, la plataforma en línea de la Comisión para la certificación sanitaria y fitosanitaria relacionada con el comercio dentro de la UE y con la importación y exportación de animales, alimentos, piensos y plantas.

65 Los animales podrán trasladarse a otro Estado miembro si disponen de un certificado zoosanitario[87]. Estos movimientos deben notificarse a través de la base de

---

[84] EPRS, Protection of animals during transport (2021), p. 8, y Parlamento Europeo, Resolución sobre la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo (2019), apartado 23.

[85] Artículo 27, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1/2005.

[86] Artículo 109 del Reglamento (UE) 2016/429.

[87] Artículo 143, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/429.

datos TRACES[88]. Los viajes a terceros países solo se registran en TRACES cuando los animales pasan por otro Estado miembro. La Comisión reconoce que no tiene una imagen completa de las exportaciones de animales que tienen lugar por carretera[89] o a través de otros modos de transporte. En el caso de las exportaciones por mar en 2018, la Comisión estimó que solo se registraron en TRACES el 31,6 % de los bovinos y el 3,5 % de los ovinos exportados en buques ganaderos procedentes de Croacia, Eslovenia, España, Francia, Irlanda, Portugal y Rumanía conjuntamente[90].

66 TRACES contiene algunos datos relacionados con el transporte, además de los resultados de las inspecciones oficiales. Esta base de datos no permite obtener una visión general del transporte de animales[91]. Además, los datos sobre el comercio internacional de mercancías, incluidos los animales vivos, están disponibles en Comext. Ninguna de las fuentes de datos registra el transporte de animales domésticos. La ***ilustración 8*** muestra los datos relevantes de las dos bases de datos y el uso que hemos realizado de ellos para el presente análisis.

---

[88] Artículo 153, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/429.

[89] Comisión, Welfare of animals exported by road (2020), p. 13.

[90] Comisión, Welfare of animals transported by sea (2020), p. 5.

[91] Comisión, Fitness check of EU animal welfare legislation (2022), p. 32.

Ilustración 8 – Datos de Comext y TRACES utilizados en nuestro análisis

	valor	cabezas	peso	duración	distancia	modos de	razón para	nacional	dentro de la UE	fuera de la UE
	ANIMAL			TRANSPORTE						
Comext Base de datos de Eurostat **sobre el comercio internacional de mercancías**	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✓
TRACES Plataforma en línea de la Comisión para los **requisitos sanitarios**	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓*

✓ Incluidos y utilizados para el análisis

✓ Incluidos pero no utilizados para el análisis

✗ Información no incluida en la base de datos

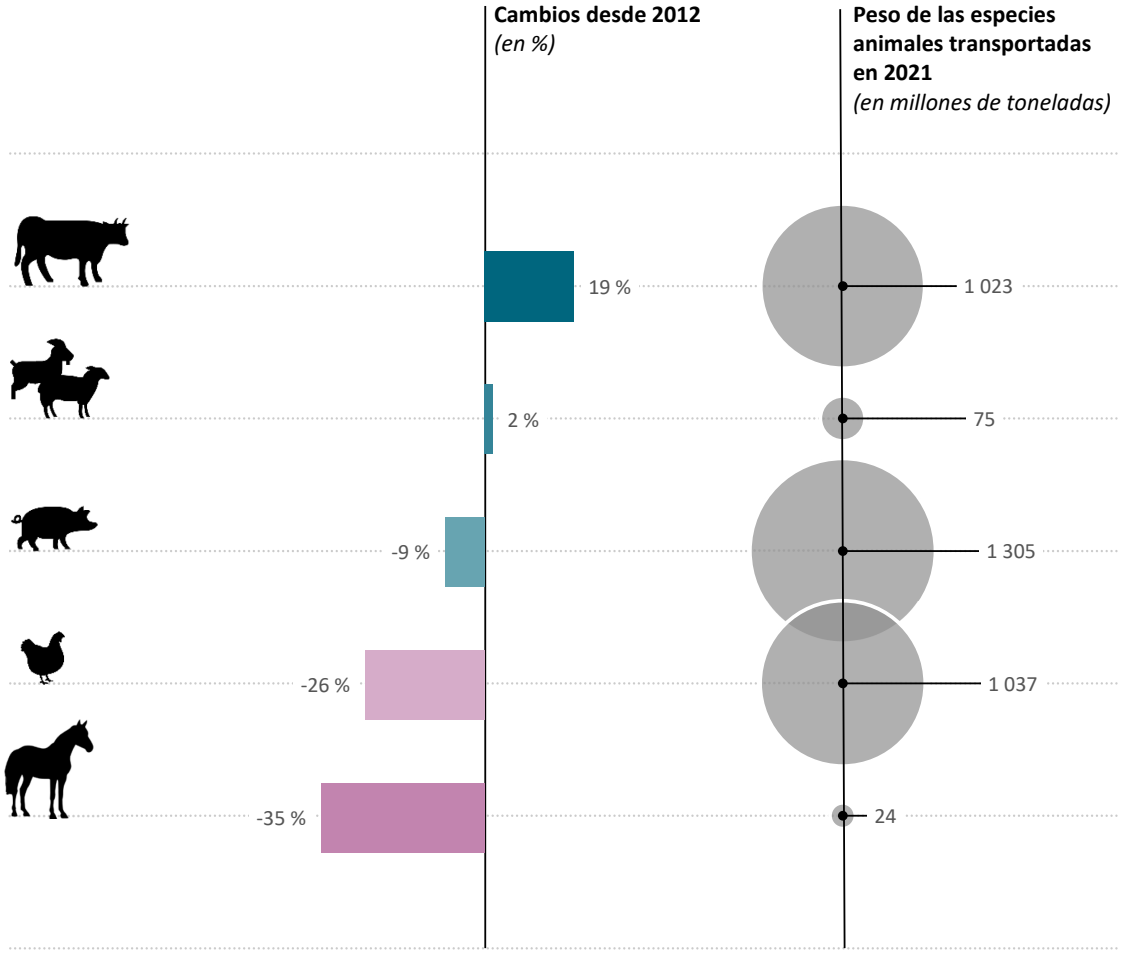
* **TRACES:** Solo alguna información sobre exportaciones fuera de la UE y ninguna información sobre importaciones de fuera de la UE

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo.

Tendencias en el transporte de animales dentro y fuera de la UE

67 Analizamos los datos disponibles sobre el comercio de animales vivos dentro de la UE durante el período 2012-2021. La ***ilustración 9*** muestra las tendencias identificadas.

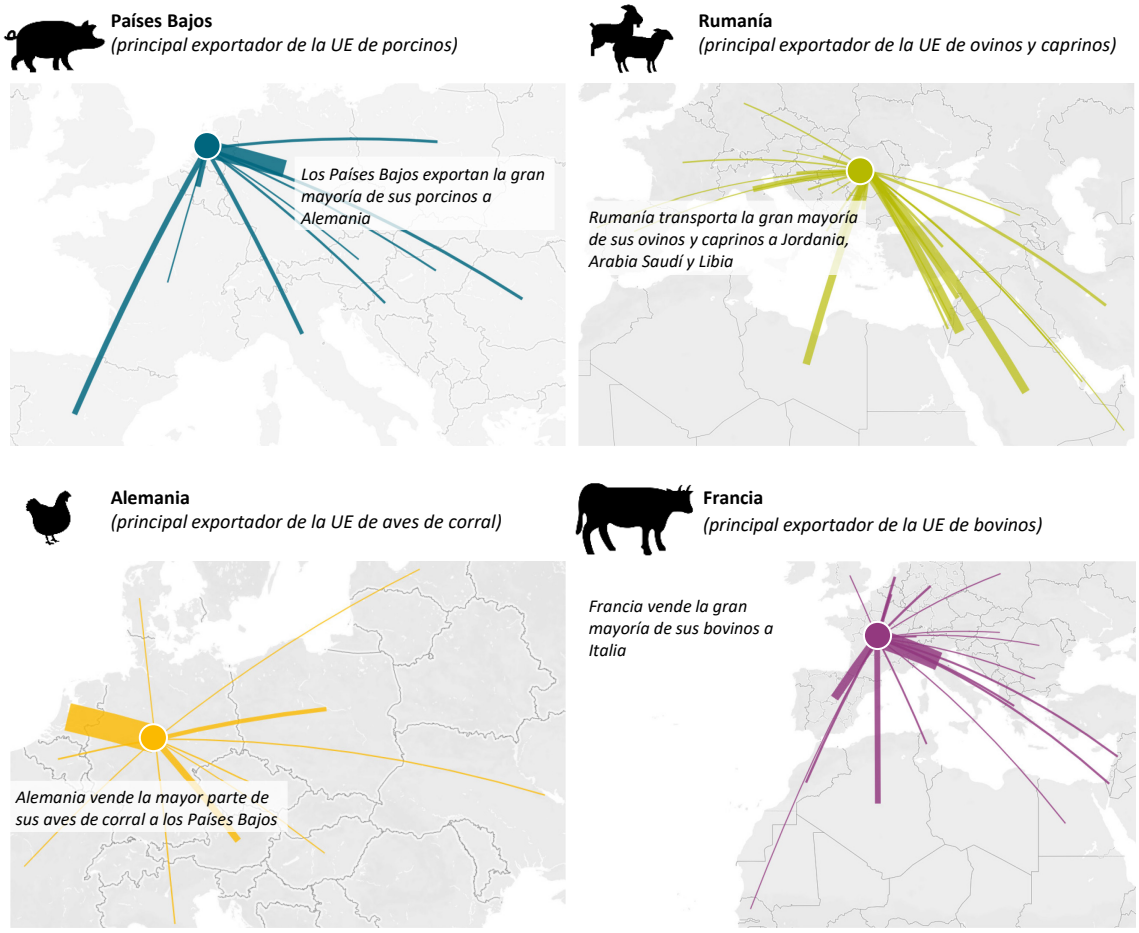
Ilustración 9 – Tendencias en el comercio de animales vivos dentro de la UE (2012-2021)



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de Comext (en peso).

68 La ***ilustración 10*** muestra los países a los que transportan sus animales vivos los principales exportadores de cada especie. Los principales beneficiarios suelen ser países vecinos, pero los animales a menudo se transportan mucho más lejos, incluso fuera de la UE.

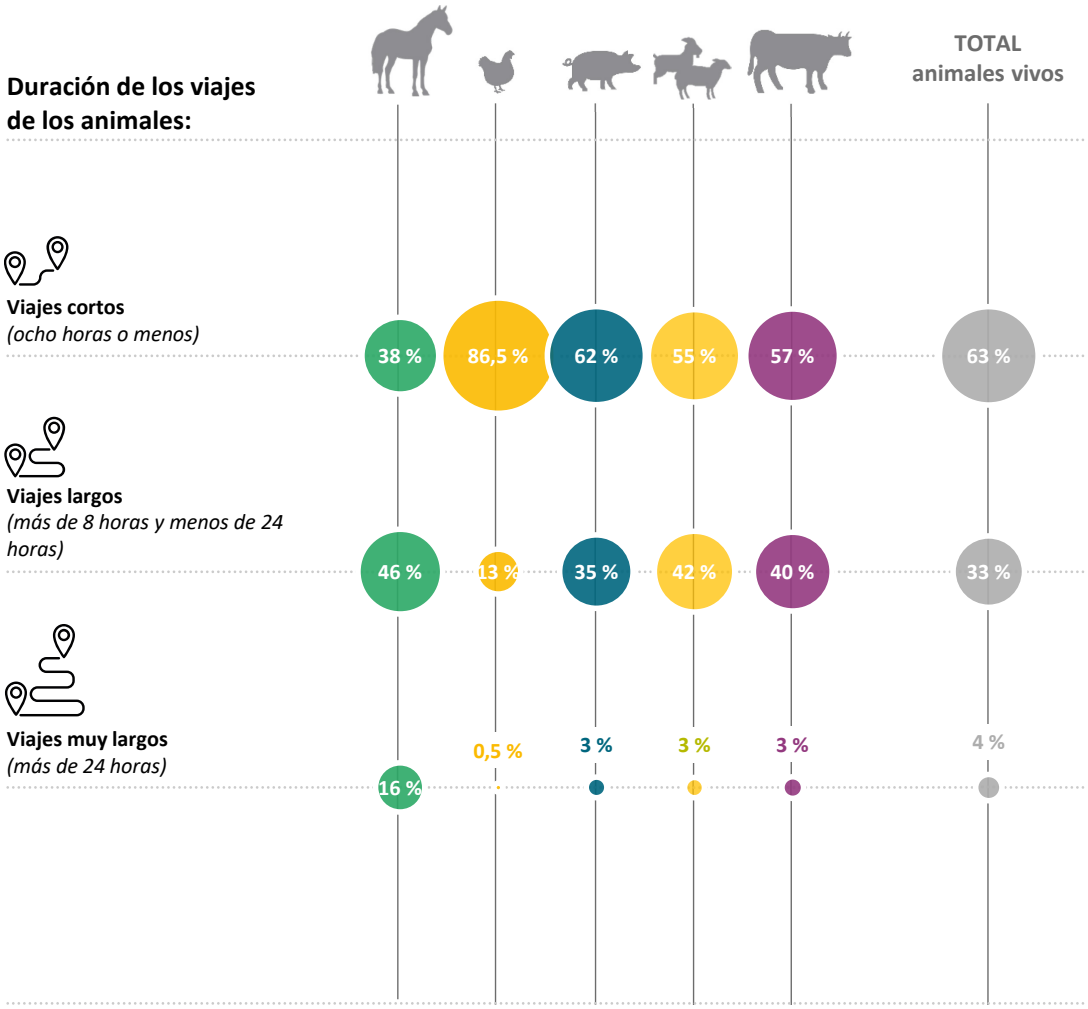
Ilustración 10 – Principales exportadores de la UE por especie animal y principales destinos (tanto dentro como fuera de la UE) durante el período 2017-2021



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de Comext (en peso acumulado).

69 En términos de duración, la mayoría del transporte de animales dentro de la UE en 2017-2021 consistió en viajes cortos (63 %), seguidos de viajes largos (33 %) y viajes muy largos (4 %). Las aves de corral generalmente realizan viajes cortos (***ilustración 11***), mientras que los caballos suelen hacer viajes más largos.

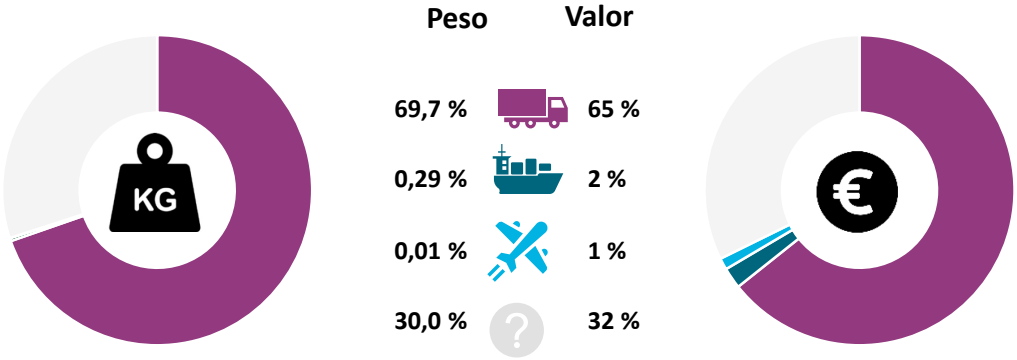
Ilustración 11 – Duración de los viajes de animales en el transporte dentro de la UE, por especie (2017-2021)



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de TRACES (en partidas).

70 La mayor parte del comercio de animales vivos entre los Estados miembros se realiza por carretera y representa el 70 % en términos de peso y el 65 % en términos de valor de mercado (*ilustración 12*).

Ilustración 12 – Modo de transporte empleado en el comercio de animales vivos dentro de la UE (2017-2021)

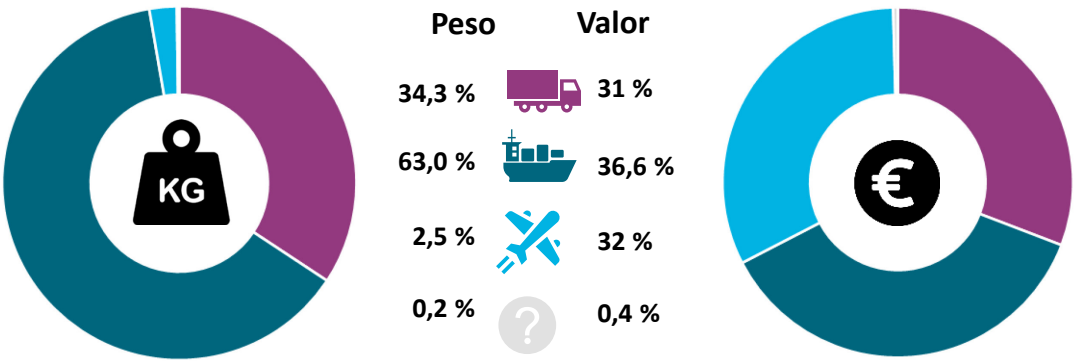


Alrededor de un tercio de los datos registrados en Comext (el 30,00 % en peso, el 32 % en términos de valor) no muestra el modo de transporte

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de Comext.

71 En las exportaciones fuera de la UE, la mayor parte del transporte se realiza por mar (63 %), aunque en términos de valor de mercado, se distribuye por igual entre los diferentes modos de transporte (*ilustración 13*).

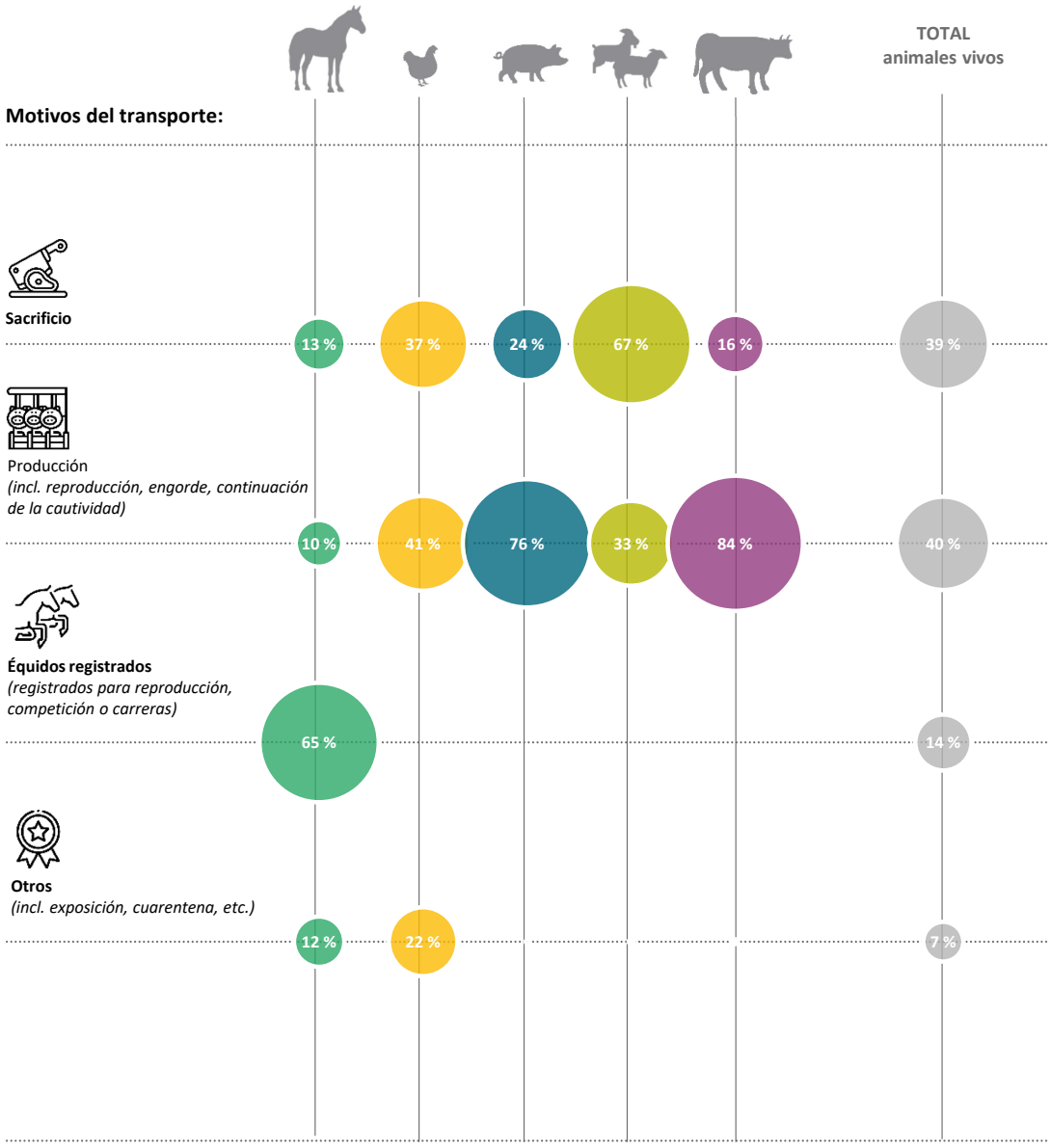
Ilustración 13 — Modo de transporte de las exportaciones de la UE de animales vivos a terceros países (2017-2021)



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de Comext.

72 En el período 2017-2021, los animales vivos fueron transportados principalmente entre los Estados miembros con fines de producción y sacrificio (***ilustración 14***).

Ilustración 14 — Motivos para el transporte dentro de la UE, por especie (2017-2021)



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de TRACES.

73 A lo largo de su vida, un animal puede ser transportado varias veces por distintos motivos. La ***ilustración 15*** muestra el ejemplo de un ternero vendido para la producción de carne.

Ilustración 15 — Viaje de un ternero de raza lechera vendido para la producción de carne

Nota: Este ejemplo es el resultado del análisis de la bibliografía y los datos disponibles. No se tata de los desplazamientos de un animal concreto.

Fuente: Comisión, Study on shifting from transport of unweaned dairy calves over long distance to local rearing and fattening (2022), pp. 15, 19 y 38, y datos de Comext.

Nuevas tecnologías para mejorar el seguimiento del transporte de animales

74 En su Resolución de 2019 sobre la aplicación del Reglamento sobre el transporte[92], el Parlamento Europeo pidió a la Comisión que estableciera normas mínimas comunes para los sistemas de localización aplicables a todos los viajes con el fin de facilitar una mayor armonización en la recopilación de datos.

75 Un informe de la Comisión sugería que se podría mejorar el seguimiento utilizando un sistema informático o un *software* específico para vigilar las rutas, los tiempos de viaje y otros parámetros de los vehículos que transportan animales[93]. En el marco de su revisión de la legislación sobre bienestar animal, la Comisión está estudiando la posibilidad de introducir nuevas tecnologías para mejorar el seguimiento y la aplicación. Las dos opciones que se están considerando son las siguientes:

- crear un sistema informático central de la UE para digitalizar certificados y autorizaciones, realizar controles documentales automáticos y conceder acceso en tiempo real a los datos de viaje, o
- exigir a los Estados miembros que adopten estas herramientas a nivel nacional[94].

76 En Suecia, los investigadores han demostrado que el uso de herramientas digitales podría optimizar la planificación de rutas y la logística del transporte de animales. Esta optimización podría reducir potencialmente las distancias de transporte[95].

77 La Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA) considera que la evaluación de la aptitud de los animales para el transporte es de suma importancia para contribuir al bienestar animal[96]. En 2015, la Comisión puso en marcha un proyecto piloto para desarrollar y difundir guías de buenas y mejores prácticas para los

---

[92] Parlamento Europeo, Resolución sobre la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo (2019), apartado 23.

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

[94] Comisión, Evaluación inicial de impacto (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), pp. 27 y 91.

animales transportados dentro de Europa y a terceros países para su sacrificio, engorde y reproducción. Se desarrollaron guías para el transporte de bovinos, equinos, porcinos, ovinos y aves de corral[97]. En 2022, un estudio de la Comisión sobre el transporte de vacas lecheras no aptas mostró que la falta de comprensión o las distintas interpretaciones de la definición de «no aptas» contribuyeron al transporte de vacas que no eran aptas para el viaje[98].

78 El acceso limitado a los animales durante el tránsito dificulta el control del bienestar animal durante el transporte[99]. En 2011, la EFSA recomendó desarrollar mejores instrumentos para controlar el bienestar animal durante viajes largos, por ejemplo:

- incorporar sistemas de vigilancia y alerta de la temperatura en los sistemas de navegación, algo ya requerido por el Reglamento de transporte para los vehículos que transportan animales en viajes largos[100];
- establecer normas mínimas comunes que permitan una evaluación más armonizada de los parámetros supervisados[101].

Hasta la fecha, ninguna de estas recomendaciones de la EFSA se ha reflejado en la legislación de la UE. La falta de herramientas de seguimiento puede tener un impacto negativo sobre el cumplimiento y la aplicación y, como consecuencia, sobre el bienestar animal[102].

79 En 2022, la EFSA sugirió que se desarrollaran cámaras basadas en inteligencia artificial para vigilar el bienestar animal durante el transporte, sensores para detectar el estrés de movimiento causado a los animales por los movimientos de los vehículos y cinturones para caballos destinados a registrar sus datos fisiológicos durante el transporte. Las herramientas tecnológicas disponibles en este ámbito se han utilizado en estudios científicos, pero todavía no se han aplicado en la práctica[103].

---

[97] Sitio web del proyecto piloto de las guías sobre el transporte de animales.

[98] Comisión, 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] Apartado 3 del capítulo VI del anexo I del Reglamento (CE) n.º 1/2005.

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

[102] Comisión, Fitness check of EU animal welfare legislation (2022), p. 33.

[103] EFSA, Welfare of cattle during transport (2022), pp. 18, 19 y 91.

Retos y oportunidades

80 El transporte de animales vivos puede tener consecuencias negativas sobre el bienestar animal. La UE ha tomado iniciativas para mejorar el bienestar animal durante el transporte: ha adoptado legislación y ha supervisado su aplicación por parte de los Estados miembros. Los factores económicos son los principales impulsores del transporte de animales. Las diferencias de costes entre Estados miembros y la necesidad de explotar las economías de escala han conducido a la especialización en el sector ganadero y a la concentración en el sector de los mataderos, lo que fomenta el transporte de animales. Las preferencias de los consumidores también pueden afectar a la voluntad de los operadores económicos de trasladar animales vivos.

81 Las consecuencias negativas del transporte sobre el bienestar animal podrían mitigarse si se reduce el número y la duración de los viajes, y se mejoran las condiciones de los animales vivos durante el transporte. En este análisis, hemos identificado varios retos y oportunidades para los responsables políticos y las partes interesadas de la UE, que podrían tenerse en cuenta para la próxima revisión de la legislación de la UE en este ámbito.

82 **Encontrar alternativas al transporte de animales vivos**. Transportar carne en lugar de animales vivos puede ser más sostenible en términos de bienestar animal y de impacto sobre el medio ambiente y el cambio climático, pero desde un punto de vista económico podría no ser siempre rentable. También se puede reducir parcialmente el transporte de animales si se acerca el sacrificio al lugar de producción. Encontrar formas de promover e incentivar el desarrollo de mataderos locales y utilizar instalaciones móviles de sacrificio podrían contribuir a este propósito, aunque suelen ser soluciones a pequeña escala para satisfacer necesidades y demandas específicas.

83 **Proporcionar mejor información a los consumidores para ayudarles a tomar decisiones informadas.** Las decisiones de los consumidores podrían desempeñar un papel importante en la promoción del cambio. Los consumidores suelen preferir la carne producida localmente y algunos están dispuestos a pagar más si reciben información sobre las buenas condiciones de bienestar animal. Sin embargo, la terminología utilizada en las etiquetas de los alimentos y el gran número de sistemas de etiquetado en los Estados miembros a menudo confunden a los consumidores. Una mayor transparencia y armonización, por ejemplo, a través de un sistema de etiquetado del bienestar animal de la UE, podría ayudar a los consumidores a tomar decisiones informadas. A través de sus campañas de promoción, la Comisión ayuda a

los agricultores de la UE y a la industria alimentaria a vender sus productos agrícolas, incluida la carne (fresca, refrigerada y congelada) y los preparados de carne.

84 Promover cambios estructurales para avanzar hacia una cadena de suministro alimentario más sostenible. El Pacto Verde Europeo y la Estrategia «de la granja a la mesa» promueven la transición hacia un sistema alimentario más sostenible. Esta transición requeriría cambios estructurales en la cadena de suministro y en los patrones de consumo de alimentos. Unas iniciativas financieras bien diseñadas pueden desempeñar un papel directo, ya que envían las señales de precios correctas y ofrecen los incentivos adecuados para que los productores, los usuarios y los consumidores adopten comportamientos sostenibles.

85 Asignar valor monetario al sufrimiento animal y tenerlo en cuenta en el coste del transporte y en el precio de la carne. La calidad del bienestar animal no se tiene en cuenta en el coste del transporte o en el precio de la carne. El desarrollo de una metodología para incorporar en el precio el sufrimiento de los animales podría ser una oportunidad para introducir sistemas de incentivos que animen a las empresas de transporte a prevenir problemas de bienestar animal y minimizar los incentivos económicos del incumplimiento.

86 Obtener una visión global centralizada del transporte de animales, realizar un seguimiento de las condiciones de los animales vivos durante el transporte y promover la optimización logística. Los Estados miembros recopilan información sobre los movimientos de animales con fines de control de enfermedades. La Comisión no dispone de datos centralizados exhaustivos sobre el transporte de animales. Un sistema informático en la UE para el seguimiento de todos los viajes, incluidos los nacionales, de animales vivos podría mejorar el seguimiento y permitir a la Comisión obtener datos centralizados exhaustivos sobre las transferencias de animales. El uso de herramientas digitales también podría optimizar la planificación y la logística del transporte de animales. El acceso limitado a los animales durante el tránsito dificulta el control del bienestar animal durante el transporte. Las herramientas tecnológicas disponibles en este ámbito se han utilizado en estudios científicos, pero todavía no se han aplicado en la práctica. Las nuevas tecnologías, como las cámaras y los sensores, podrían contribuir a medir y supervisar el bienestar animal durante el transporte.

El presente análisis fue aprobado por la Sala I, presidida por Joëlle Elvinger, Miembro del Tribunal de Cuentas, en Luxemburgo, en su reunión de 1 de marzo de 2023.

Por el Tribunal de Cuentas

Tony Murphy
Presidente

Anexo

Anexo I — Publicaciones clave revisadas

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)

Comisión, Informe sobre el impacto del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo relativo a la protección de los animales durante el transporte (2011)

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

Comisión, The future of the livestock sector (2020)

Comisión, Welfare of animals exported by road (2020)

Comisión, Welfare of animals transported by sea (2020)

Comisión, Informe en el que se evalúa la indicación obligatoria del país de origen o del lugar de procedencia de la carne de porcino, aves de corral, ovino y caprino (2021)

Comisión, EU Agricultural outlook 2021-2031 (2021)

Comisión, Fitness check of EU animal welfare legislation (2022)

Comisión, Study on animal welfare labelling (2022)

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

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

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

Tribunal de Cuentas Europeo, Informe Especial 31/2018: «Bienestar animal en la UE: reducir la diferencia entre unos objetivos ambiciosos y su aplicación práctica»

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)

Parlamento Europeo, Resolución sobre la protección de los animales durante el transporte (2012)

Parlamento Europeo, Resolución sobre la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1/2005 del Consejo (2019)

Parlamento Europeo, Informe sobre la investigación sobre las alegaciones de infracción y de mala administración en la aplicación del Derecho de la Unión en relación con la protección de los animales durante su transporte dentro y fuera de la Unión (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)

Abreviaturas

ANIT: Comisión de Investigación del Parlamento Europeo sobre Protección de los Animales durante el Transporte

EFA: Eurogrupo para los Animales

EFSA: Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria

EPRS: Servicio de Estudios del Parlamento Europeo

IPOL: Dirección General de Políticas Interiores de la Unión del Parlamento Europeo

ONG: Organización no gubernamental

PAC: Política agrícola común

Glosario

Acabado: Última etapa del engorde, en preparación para el sacrificio.

Comext: Base de datos de Eurostat sobre el comercio de mercancías de la UE entre Estados miembros y con terceros países.

Engorde: Cría de animales para producir carne.

Partida: Cantidad de mercancías cubiertas por un certificado o documento único y transportadas desde las mismas instalaciones de origen hasta el mismo destino por el mismo medio de transporte.

Reproducción: Cría de animales para producir descendencia.

Ternero de raza lechera: Vaca joven criada para producir leche.

TRACES: Plataforma en línea de la Comisión con información sobre la certificación sanitaria y fitosanitaria para el comercio de animales, alimentos y piensos de origen animal y no animal, y plantas, tanto dentro de la UE como con otros países.

Equipo del Tribunal de Cuentas Europeo

El presente informe fue adoptado por la Sala I (Uso sostenible de los recursos naturales), presidida por Joelle Elvinger, Miembro del Tribunal de Cuentas Europeo. La tarea fue dirigida por Eva Lindström, Miembro del Tribunal, asistida por Kristina Maksinen, jefa de Gabinete; Katharina Bryan, antigua jefa de Gabinete; Johan Stalhammar, agregado de Gabinete; Elena Graziuso, asistente de políticas, Andrzej Robaszewski, economista del Gabinete; Emmanuel Rauch, gerente principal; Michela Lanzutti, jefa de tarea, y los auditores Michal Szwed, Magdeline Owusu Agyemang y Zvonimir Novoselic. Marika Meisenzahl prestó asistencia gráfica. Stamatis Kalogirou y Lukasz Kolodziej prestaron apoyo en el análisis de datos y en la creación de cuadros de indicadores. Agata Sylwestrzak y Laura Mcmillan prestaron apoyo lingüístico.

De izquierda a derecha: Andrzej Robaszewski, Elena Graziuso, Stamatis Kalogirou, Michela Lanzutti, Johan Stalhammar, Eva Lindström, Laura McMillan, Kristina Maksinen, Zvonimir Novoselic, Magdeline Owusu Agyemang y Michal Szwed.

DERECHOS DE AUTOR

© Unión Europea, 2023

La política de reutilización del Tribunal de Cuentas Europeo (el Tribunal) se establece en la Decisión n.º 6-2019 del Tribunal de Cuentas Europeo, sobre la política de datos abiertos y de reutilización de documentos.

Salvo que se indique lo contrario (por ejemplo, en menciones de derechos de autor individuales), el contenido del Tribunal que es propiedad de la UE está autorizado conforme a la licencia Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0), lo que significa que se permite la reutilización como norma general, siempre que se dé el crédito apropiado y se indique cualquier cambio. Cuando se reutilicen contenidos del Tribunal, no se deben distorsionar el significado o mensaje originales. El Tribunal no será responsable de las consecuencias de la reutilización.

Deberá obtenerse un permiso adicional si un contenido específico representa a particulares identificables, como, por ejemplo, en fotografías del personal del Tribunal, o incluye obras de terceros.

Dicho permiso, cuando se obtenga, cancelará y reemplazará el permiso general antes mencionado y establecerá claramente cualquier restricción de uso.

Para utilizar o reproducir contenido que no sea de la propiedad de la UE, es posible que el usuario necesite obtener la autorización directamente de los titulares de los derechos de autor:

— Ilustraciones – Iconos: todas las ilustraciones se han diseñado utilizando recursos de Flaticon.com. © Freepik Company S.L. Reservados todos los derechos.

Cualquier software o documento protegido por derechos de propiedad industrial, como patentes, marcas comerciales, diseños registrados, logotipos y nombres, está excluido de la política de reutilización del Tribunal.

El resto de los sitios web institucionales de la Unión Europea pertenecientes al dominio «europa.eu» ofrece enlaces a sitios de terceros. Dado que el Tribunal no tiene control sobre dichos sitios, recomendamos leer atentamente sus políticas de privacidad y derechos de autor.

Utilización del logotipo del Tribunal

El logotipo del Tribunal no debe utilizarse sin su consentimiento previo.

ES PDF	PDF/Volume_01	QJ-07-23-137-ES-N	978-92-847-9857-5	10.2865/025295

Nuestro análisis describe los principales factores que inciden en el transporte de animales vivos e ilustra las tendencias en el transporte de animales. Cada año, miles de millones de animales vivos son transportados por carretera, mar, ferrocarril y aire dentro de la UE y con origen y destino en la UE, por una serie de razones, como la reproducción, el engorde o el sacrificio. La UE ha adoptado legislación sobre la protección de los animales durante el transporte, pero tanto la Comisión Europea como diversos estudios académicos han detectado insuficiencias. Los futuros retos y oportunidades consisten en encontrar alternativas al transporte de animales vivos, ofrecer mejor información a los consumidores, promover cambios estructurales para avanzar hacia una cadena alimentaria más sostenible, asignar valor monetario al sufrimiento animal e incorporarlo en los costes del transporte y en el precio de la carne, así como fomentar el uso de nuevas tecnologías.

TRIBUNAL DE CUENTAS EUROPEO
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxemburgo
LUXEMBURGO

Tel. +352 4398-1

Preguntas: eca.europa.eu/es/Pages/ContactForm.aspx
Sitio web: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors

CURIA RATIONUM

TRIBUNAL
DE CUENTAS
EUROPEO